



# **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS**

## **PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2017**

**COORDENAÇÃO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E FINANÇAS  
Brasília - DF / 2018**

# **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS**

## **PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2017**

Relatório de Gestão do exercício de 2017, apresentado aos órgãos de controle interno e externo e à sociedade como prestação de contas anual a que esta Unidade Prestadora de Contas está obrigada nos termos do parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal, elaborado de acordo com as disposições da IN TCU nº 63/2010, da DN TCU nº 161/2017, da Portaria TCU nº 65/2018, e das orientações do órgão de controle interno.

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIÇÕES

Sigla	Descrição
AALP	Área de Apoio Logístico Portuário
AECI	Assessoria Especial de Controle Interno
AFRMM	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
AGU	Advocacia Geral da União
AIS	Automatic Identification System
AL	Alagoas
AM	Amazonas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
AP	Amapá
ART	Artigo/ Anotação de Responsabilidade Técnica
ASJUR	Assessoria Jurídica
BA	Bahia
BAMIN	Bahia Mineração
BASUL	Base do Cruzeiro do Sul
BDI	Benefícios e Despesas Indiretas
BIC	Bureal International des Containers
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento
BR	Brasil
CA	Contrato de Arrendamento
CAMR	Centro de Sinalização Náutica e Reparos Almirante Moraes Rêgo
CAP	Conselho de autoridade Portuária
CBD	Companhia Brasileira de Dragagem
CCO	Centro de Controle Operacional
CDC	Companhia Docas do Ceará
CDP	Companhia Docas do Pará
CDRJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro
CE	Ceará
CESPORTOS	Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CESPP	Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária
CFC	Clorofluorcarboneto
CFTV	Circuito Fechado de Televisão
CGEPD	Coordenação-Geral de Estudos e Projetos em Dragagem
CGAA	Coordenação-Geral de Acompanhamento e Avaliação
CGGA	Coordenação Geral de Gestão Ambiental
CGGC	Coordenação-Geral de Gestão Contratual
CGMO	Coordenação-Geral de Modelagem de Outorgas
CGNN	Coordenação-Geral de Novos Negócios
CGOSD	Coordenação-Geral de Obras e Serviços em Dragagem
CGPELP	Coordenação-Geral de Planejamento, Estudos e Logística Portuária
CGPIPP	Coordenação Geral de Gestão do Patrimônio Imobiliário dos Portos Públicos
CGU	Controladoria Geral da União
CGSSP	Coordenação Geral de Segurança e Saúde em Portos
CIAW	Centro de Instrução Almirante Wandenkolk
CISET	Secretaria de Controle Interno
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CIPA	Comissão Interna de Prevenção de Acidentes
CLPI	Cadeia Logística Portuária Inteligente
CMDCA	Conselhos Municipais da Criança e do Adolescente
CNAE	Classificação Nacional de Atividade Econômica
CNAGA	Companhia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados
COFINS	Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
CODEBA	Companhia Docas do Estado da Bahia
CODERN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte
CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo

CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
CODOMAR	Companhia Docas do Maranhão
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONAPORTOS	Comissão Nacional das Autoridades nos Portos
CONJUR	Consultoria Jurídica
CONPORTOS	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
CPBS	Companhia Portuária Baía de Sepetiba
CPRB	Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta
CPVV	Companhia Portuária Vila Velha
CTC	Tetracloroeto de Carbono
CTF	Cadastro Técnico Federal
DAS	Direção e Assessoramento Superior
DGC	Departamento de Gestão Corporativa
DGLP	Departamento de Gestão e Logística Portuária
DGMPS	Departamento de Gestão e Modernização Portuária, Segurança e Saúde
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DIPGA	Departamento de Infraestrutura Portuária a Gestão Ambiental
DN	Decisão Normativa
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOSAA	Departamento de Obras e Serviços de Acessos Aquaviários
DOU	Diário Oficial da União
DOUP	Departamento de Outorgas Portuárias
DPLGPI	Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário
DST	Doença Sexualmente Transmissível
EAR	Estudo de Avaliação de Risco
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Pública
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
ES	Espírito Santo
ETC	Estação de Transbordo de Carga
ETE	Estação de Tratamento de Efluentes
EVTEA	Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
FATMA	Fundação do Meio Ambiente
FCPE	Função Comissionada do Poder Executivo
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FSN	Fauna Sinantrópica Nociva
GDACE	Gratificação de Desempenho de Atividade de Cargos Específicos
GEI-ESP II	Grupo Estratégico Interministerial de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional e Internacional
GEPAC	Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento
GI-GERCO	Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro
GM	Gabinete do Ministro
GND	Grupo de Natureza de Despesa
GPPR	Gestão Portuária por Resultados
GT	Grupo de Trabalho
HFO	Hidrofluorolefinas
HVM	Honorário Variável Mensal
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IMO	Organização Marítima Internacional
IN	Instrução Normativa
INFRAPORT	Infraestrutura Portuária
INPH	Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPT	Instalação Portuária de Turismo
ISPS-CODE	Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LI	Licença de Instalação
LOA	Lei Orçamentária Anual

LTDA	Limitada
MA	Maranhão
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MF	Ministério da Fazenda
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MP	Medida Provisória
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
NBC	Normas Brasileiras de Contabilidade
NBR	Normas Brasileiras
MS	Mato Grosso do Sul
MT	Ministério dos Transportes / Mato Grosso
MTb	Ministério do Trabalho
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
NT	Nota Técnica
NUDEC	Núcleo de defesa comunitária
OCR	<i>Optical Character Recognition</i>
OI	Orçamento de Investimento
OS	Ordem de Serviço/ Organismo de Segurança
PA	Pará/ Plano de área
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAE	Plano de Ação Emergencial
PAF	Plano de Ação Federal
PAM	Plano de Ajuda Mútua
PAP	Plano Agrícola e Pecuário
PB	Paraíba
PCA	Plano de Controle Ambiental
PCE	Plano de Contingência e Emergência
PCI	Programa de Capacitação e Inclusão
PCIV	Programa de Controle Integrado de Vetores
PCMSO	Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional
PDTI	Plano Diretor da Tecnologia da Informação
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PE	Pernambuco
PEI	Plano de emergência Individual
PETI	Planejamento Estratégico da Tecnologia de Informação
PGO	Plano Geral de Outorgas
PGR	Plano de Gerenciamento de Risco
PGRS	Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos
PLR	Participação dos Empregados nos Lucros
PM	Planos Mestres
PMGP	Programa de Modernização da Gestão Portuária
PND	Plano Nacional de Dragagem/ Plano Nacional de Desestatização
PNDH	Programa Nacional de Direitos Humanos
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PO	Plano Orçamentário
PORTOBRÁS	Portos do Brasil
PORTOLOG	Cadeia Logística Portuária Inteligente
PPA	Plano Plurianual
PPI	Programa de Parceria e Investimento
PPRA	Programa de Prevenção à Riscos Ambientais
PPSPP	Planos de Segurança Pública Portuária
PR	Presidência da República / Paraná
PROCONVE	Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
PSP	Porto sem Papel
PSPP	Plano de segurança Pública Portuária
PUC	Participação da União no Capital
RAP	Restos a pagar
RDC	Regime Diferenciado de Contratação
REIDI	Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura
RENUCLEAR	Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Usinas Nucleares

REPORTO	Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária
RFID	<i>Radio Frequency Identification</i>
RITCU	Regimento Interno do Tribunal de Contas da União
RJ	Rio de Janeiro
RN	Rio Grande do Norte
RO	Rondônia
RS	Rio Grande do Sul
RVA	Remuneração Variável Anual
SA	Sociedade Anônima
SAEC	Serviço de Apoio e Execução de Convênios
SC	Santa Catarina
SDO	Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio
SE	Secretaria Executiva
SECEX	Secretaria Executiva
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SENAT	Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEP	Secretaria Nacional de Portos
SERPRO	Serviço de Processamento de Dados
SEST	Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais
SGA	Setor de Gestão Ambiental
SIAFI	Sistema Integrado de Administração Financeira
SIC	Serviço de Informação ao Cidadão
SICONV	Sistema de Gestão de Convênios
SICROPORT	Sistema de Custos e Obras Portuários
SIGSEP	Sistema de Informação da Secretaria de Portos
SIOP	Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento
SIP	Secretaria de Infraestrutura Portuária
SIPAT	Semana Interna de Prevenção de acidentes
SISGINF	Sistema de Gerenciamento de Incentivos Fiscais
SLTI	Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação
SNP	Secretaria Nacional de Portos
SOF	Secretaria do Orçamento Federal
SOPH	Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia
SP	São Paulo
SPI	Secretaria de Políticas e Integração
SPO	Subsecretaria de Planejamento e Orçamento
SPU	Superintendência do Patrimônio da União
SSP	Supervisores de Segurança Portuária
SUPLAN	Superintendência de Obras do Plano de Desenvolvimento
SURIN	Superintendência do Porto de Itajaí
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats</i>
TC	Termo de Compromisso/ Tribunal de Contas
TCTF	Termo de Cooperação Técnica e Financeira
TCP	Terminal de Contêineres de Paranaguá
TCU	Tribunal de contas da União
TED	Termo de Execução Descentralizada
TGL	Terminal de Granéis Líquidos
TI	Tecnologia da Informação
TRF	Tribunal Regional Federal
TUPs	Terminais de Uso Privado
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UJ	Unidade Jurisdicionada
UG	Unidade Gestora
UPC	Unidade de Prestação de Contas
VHF	<i>Very High Frequency</i>
VIGIAGRO	Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional
VTMIS	<i>Vessel Traffic Management Information System</i>
ZAL	Zona de Atividade Logística Portuária

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Restos a Pagar.....	60
Tabela 2 – Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios.....	61
Tabela 3 – Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de Convênio, Termo de Cooperação e de Contratos de Repasse.....	62
Tabela 4 – Situação da análise das contas prestadas no exercício referência do Relatório de Gestão.....	62
Tabela 5 – Perfil dos atrasos na análise das contas prestadas por recebedores de recursos.....	62
Tabela 6 - Despesas totais por modalidade de contratação.....	64
Tabela 7 – Procedimentos Disciplinares.....	94
Tabela 8 – Penalidades Aplicadas.....	94
Tabela 9 - Tomada de Contas Especiais.....	94
Tabela 10 - Força de Trabalho.....	96
Tabela 11 - Distribuição da lotação efetiva.....	96
Tabela 12 - Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificada.....	97
Tabela 13 - Cargos em comissão - SEP/PR X SNP/MTPA.....	97
Tabela 14 - Evolução quantitativa dos recursos humanos - 2013 a 2017.....	98
Tabela 15 - Demonstrativo das despesas com pessoal.....	101
Tabela 16 - Contratação de Mão de Obra Indireta (Apoio Administrativo, Secretariado, Recepção, Copeiragem, Limpeza, Segurança, Transporte) .....	102
Tabela 17 - Indicadores de desempenho CGTI/SAAD.....	107
Tabela 18 - Consumos mensais.....	118
Tabela 19 - Razões da negativa de acesso.....	121
Tabela 20 - Meios de envio de resposta.....	121
Tabela 21 - Pedidos de informação pelo Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – SIC.....	122
Tabela 22– Ocorrências contábeis registradas no SIAFI.....	126

Tabela 23 – Medidas adotadas para apuração e ressarcimento de danos ao Erário.....	137
Tabela 24 –Processos de TCA abertos em 2017.....	138
Tabela 25 – Medidas adotadas para apuração e ressarcimento de danos ao Erário - SNP.....	138
Tabela 26 - Tipo de remuneração de acordo com a Planilha Orçamentária .....	139
Tabela 27 - Contratos firmados de publicidade e propaganda.....	144
Tabela 28 – Estrutura/Cargos/Funções vigentes até 10/04/2017 (Decreto nº 8.088/2013).....	146
Tabela 29 – Estrutura/Cargos/Funções vigentes a partir de 11/04/2017 – Decreto nº 9000/2017.....	147

### **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 – Áreas temáticas, objetivos estratégicos e indicadores.....	32
Quadro 2 - Ação 122A.....	35
Quadro 3 - Ação 122E.....	36
Quadro 4 - Ação 153G.....	37
Quadro 5 - Ação 122I.....	38
Quadro 6 - Ação 122O.....	39
Quadro 7 - Ação 12Y0.....	40
Quadro 8 - Ação 122M.....	41
Quadro 9 – Ação 15CX.....	42
Quadro 10 -Ação 212A.....	43
Quadro 11 - Ação 12K7.....	46
Quadro 12 - Ação 7L25.....	46
Quadro 13 - Ação 14XM.....	47
Quadro 14 - Ação 7Q62.....	48
Quadro 15 - Ação 15NW.....	49
Quadro 16 - Ação 15NV.....	50
Quadro 17 - Ação 12I0.....	51

Quadro 18 - Ação 20B9.....	52
Quadro 19- Ação - 12KR.....	55
Quadro 20 - Ação 122X.....	56
Quadro 21 - Ação 12KP.....	57
Quadro 22 - Ação 12KQ.....	58
Quadro 23 - Ação 211X.....	59
Quadro 24 - Objetivo 1080.....	67
Quadro 25 - Metas do Objetivo 1080.....	67
Quadro 26 – Objetivo 1082.....	68
Quadro 27 - Metas do Objetivo 1082.....	68
Quadro 28 - Objetivo 1083.....	70
Quadro 29- Metas do objetivo 1083.....	70
Quadro 30 - Objetivo 1084.....	78
Quadro 31 - Metas do objetivo 1084.....	78
Quadro 32 - Contratos de Adesão celebrados em 2017.....	80
Quadro 33 - Panorama geral sobre o gerenciamento dos resíduos sólidos e efluentes líquidos nos Portos Públicos brasileiros.....	88
Quadro 34 –Cargos e Funções Comissionadas.....	98
Quadro 35 - Distribuição geográfica dos bens imóveis de uso especial de propriedade da União.....	104
Quadro 36 - Descriminação dos bens imóveis de propriedade da união sob responsabilidade da UPC.....	105
Quadro 37 - Macro-ações relacionadas com o Processo de Bens e Serviços de TI.....	109
Quadro 38 - Ações de aprimoramento (60%) da Segurança da Informação e Comunicação – SIC.....	110
Quadro 39 – Processo TC 012.558/2016-8 – Determinações e recomendações do TCU.....	127
Quadro 40 – Processo TC 006.508/2016-2 – Determinações e recomendações do TCU.....	128
Quadro 41 – Processo TC 004.470/2017-6 – Determinações e recomendações do TCU.....	128
Quadro 42 – Processo TC 007.747/2015-2 – Determinações e recomendações do TCU.....	129

Quadro 43 – Processo TC 030.958/2014-8 – Determinações e recomendações do TCU.....	130
Quadro 44 – Processo TC 019.332/2017-3 – Determinações e recomendações do TCU.....	131
Quadro 45 – Processo TC 004.551/2017-6 – Determinações e recomendações do TCU.....	131
Quadro 46 – Processo TC 017.653/2017-7 – Determinações e recomendações do TCU.....	132
Quadro 47 – Processo TC 000.543/2014-4 – Determinações e recomendações do TCU.....	132
Quadro 48 – Processo TC 029.083/2013-3 – Determinações e recomendações do TCU.....	134
Quadro 49 – Processo TC 029.083/2013-3 – Determinações e recomendações do TCU.....	135
Quadro 50 – Processo TC 028.484/2012-6 – Determinações e recomendações do TCU.....	133
Quadro 51 – Processo TC 031.129/2015-3 – Determinações e recomendações do TCU.....	135
Quadro 52 – Processo TC 004.472/2017-9 – Determinações e recomendações do TCU.....	136
Quadro 53 – Processo TC 018.874/2016-9 – Determinações e recomendações do TCU.....	136
Quadro 54 – Despesas com publicidade.....	144

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 - Avaliação das metas de gestão das Companhias Docas, no exercício de 2017.....	86
Gráfico 2 - Números Gerais da Ouvidoria.....	119
Gráfico 3 - Pedidos por tipo de resposta.....	120

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1 – Organograma Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.....	24
Figura 2 - Organograma da Secretaria Nacional de Portos – SNP.....	25
Figura 3 - Cadeia de valores dos processos.....	26
Figura 4 – Mapa estratégico da Secretaria de Portos da Presidência da República.....	28
Figura 5 – Instrumentos de planejamento do Setor Portuário.....	31
Figura 6 – Visão geral dos objetivos 2015-2018.....	31
Figura 7 - Portfólio dos Principais Sistemas do MTPA.....	111

Figura 8 - Recursos interpostos contra negativas de acesso à informação.....	121
--	-----

## LISTA DE ANEXOS E APÊNDICES

1. Anexos e Apêndices.....	145
----------------------------	-----

## SUMÁRIO

1. Apresentação.....	14
2. Visão geral da unidade.....	16
2.1. Finalidade e competências.....	16
2.2. Normas e regulamento de criação, alteração e funcionamento da Unidade.....	16
2.3. Ambiente de atuação.....	21
2.4. Organograma.....	24
2.5. Macroprocessos finalísticos.....	25
3. Planejamento organizacional e resultados.....	28
3.1. Planejamento organizacional.....	28
3.1.1. Descrição sintética dos objetivos do exercício.....	29
3.1.2. Estágio de implementação do planejamento estratégico.....	29
3.1.3. Vinculação dos planos da Unidade com as competências institucionais e outros planos.....	30
3.2. Formas e instrumentos de monitoramento da execução dos resultados dos planos.....	30
3.3. Desempenho orçamentário.....	35
3.3.1. Execução física e financeira das ações da Lei Orçamentária Anual de responsabilidade da unidade.....	35
3.3.2. Fatores intervenientes no desempenho orçamentário.....	60
3.3.3. Obrigações assumidas sem o respectivo crédito no orçamento.....	60
3.3.4. Restos a pagar de exercícios anteriores.....	60
3.3.5. Execução descentralizada com transferência de recursos.....	61
3.3.6. Informações sobre a execução das despesas.....	64

3.4.	Desempenho operacional.....	66
3.5.	Apresentação e análise de indicadores de desempenho.....	84
4.	Governança, gestão de risco e controles internos.....	90
4.1.	Descrição das estruturas de governança.....	90
4.2.	Atividades de correição e apuração de ilícitos administrativos.....	94
4.3.	Gestão de riscos e controles internos.....	94
5.	Áreas especiais da gestão.....	96
5.1.	Gestão de pessoas.....	96
5.1.1	Estrutura de pessoal da unidade.....	96
5.1.2	Demonstrativo das despesas com pessoal.....	100
5.1.3	Gestão de riscos relacionados a pessoal .....	101
5.1.4	Contratação de pessoal de apoio e estagiários.....	102
5.2.	Gestão do Patrimônio e infraestrutura.....	104
5.2.1	Gestão do Patrimônio imobiliário da união.....	104
5.3.	Gestão da tecnologia da informação.....	106
5.3.1	Principais sistemas de informações.....	111
5.3.2	Informações sobre o Planejamento estratégico de Tecnologia da Informação (PETI) e sobre o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) .....	113
5.4	Gestão ambiental e sustentabilidade.....	114
5.4.1	Adoção de critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e na contratação de serviços ou obras.....	114
6.	Relacionamento com a sociedade.....	119
6.1.	Canais de acesso do cidadão.....	119
6.2.	Carta de serviços ao cidadão.....	119
6.3.	Aferição do grau de satisfação dos cidadãos-usuários.....	122
6.4.	Mecanismos de transparência das informações relevantes sobre a atuação da unidade.....	123
6.5.	Medidas para garantir a acessibilidade aos produtos, serviços e instalações.....	123

7.	Desempenho financeiro e informações contábeis.....	124
7.1.	Tratamento contábil da depreciação, da amortização e da exaustão de itens do patrimônio e avaliação e mensuração de ativos e passivos.....	124
7.2.	Sistemática de apuração de custos no âmbito da unidade.....	124
7.3.	Demonstrações contábeis exigidas pela Lei 4.320/64 e notas explicativas.....	126
8.	Conformidade da gestão e demandas dos órgãos de controle.....	127
8.1.	Tratamento de determinações e recomendações do TCU.....	127
8.2.	Tratamento de recomendações do órgão de controle interno.....	137
8.3.	Medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao Erário.....	137
8.4.	Demonstração da conformidade do cronograma de pagamentos de obrigações com o disposto no art. 5º da Lei 8.666/1993.....	138
8.5.	Informações sobre a revisão dos contratos vigentes firmados com empresas beneficiadas pela desoneração de folha de pagamento.....	143
8.6.	Informações sobre ações de publicidade e propaganda.....	144
9.	Anexos e apêndices.....	145
10.	Outros itens de informação.....	145
10.1	Rol de responsáveis.....	145
10.2	Relatório de instância ou área de correição.....	148
10.3	Declarações de integridade.....	148

## 1. Apresentação

O presente Relatório de Gestão está estruturado de acordo com as Decisões Normativas do Tribunal de Contas da União/TCU nº 161, de 1º de Novembro de 2017, e nº 163, de 6 de Dezembro de 2017, da Instrução Normativa TCU nº 63, de 1º de setembro de 2010, da Portaria TCU de nº 65, 28 de fevereiro de 2018, e conforme informações do Sistema de Prestação de Contas (e-Contas) do TCU, para apresentar a prestação de contas da Secretaria Nacional de Portos - SNP, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA, no exercício financeiro de 2017. Por meio deste Relatório de Gestão são demonstrados os resultados alcançados pela Secretaria Nacional de Portos no referido exercício, considerando as suas competências e sua vinculação institucional. A apresentação do relatório em separado, embora a Secretaria seja atualmente parte integrante do MTPA, cumpre determinação da Decisão Normativa TCU nº 161/2017.

As informações estão apresentadas por tópico e subtópico, em atendimento à estruturação do Sistema de Prestação de Contas (e-Contas). As figuras, quadros e tabelas estão numerados sequencialmente na ordem em que aparecem no texto. As informações financeiras e orçamentárias abrangem programas e ações desenvolvidos no exercício, contemplando, entre outros, os demonstrativos da execução da despesa. Além disso, em anexo, constam as Demonstrações Contábeis do exercício.

O Relatório de Gestão está organizado de forma a identificar a Unidade Prestadora de Contas Secretaria Nacional de Portos frente às suas responsabilidades e competências. Assim, este documento consolida as informações oriundas dos departamentos sob sua gestão no exercício de 2017, incluindo também informações sobre atividades atualmente transferidas para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, conforme determinação do e-Contas e informações recebidas das respectivas áreas responsáveis no Ministério.

A Secretaria Nacional de Portos atua na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres, além de promover a execução e a avaliação de medidas, projetos e programas de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e superestrutura dessas instalações.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, o setor portuário brasileiro movimentou, de janeiro a novembro de 2017, 990.185.209 toneladas, das mais diversas mercadorias. O sistema portuário responde, sozinho, por mais de 95% das exportações e, desta forma, cumpre importante papel no que diz respeito aos custos e a eficiência da logística de transportes do País, impactando diretamente na competitividade dos produtos nacionais no exterior.

Dessa forma, a SNP, tendo em vista as suas competências legais, atualmente representadas pelo Anexo I do Decreto nº 9000, de 08 de março de 2017, tem desenvolvido políticas públicas para incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuárias, a expansão dos investimentos privados no setor, a redução de custos e o aumento da eficiência portuária, mediante a sua reorganização institucional, definida nesse Decreto, e a integração logística entre modais, medidas que estão em consonância com o marco regulatório do setor, atualmente representado pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei de Portos).

Figuram também dentre as competências da Secretaria Nacional de Portos elaborar planos gerais de outorgas, aprovar os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres; estabelecer diretrizes para a representação do País nos organismos nacionais e internacionais e em convenções relativas ao setor e fixar compromissos de metas e de desempenho empresarial para promover a modernização, a eficiência, a competitividade e a qualidade das atividades portuárias.

Nesse contexto, em 2017 foram investidos, por meio das Companhias Docas, R\$ 561 milhões em infraestrutura portuária (obras e dragagem), além de R\$ 4,27 bilhões de investimentos autorizados pelo Governo Federal em novos arrendamentos de terminais públicos, em renovações contratuais de terminais públicos arrendados e em novas autorizações para exploração de terminais privados.

Destaca-se, no que se refere às ações de Inteligência Logística Portuária, a conclusão, em 2017, da integração do Sistema Porto Sem Papel – PSP com o Sistema Mercante da Receita Federal, tornando esse sistema a única entrada de dados relacionados a cargas. Essa inovação permitiu racionalizar para o usuário a prestação de informações sobre importações e exportações de produtos pela via marítima (navios). Foram também realizados ajustes para viabilizar a emissão, pela ANVISA, de Livre Prática pelo prazo de 90 dias, executadas melhorias na rastreabilidade de informações no sistema, e iniciada a ativação do sistema nos Terminais de Uso Privado - TUPs, com respectiva adaptação do sistema.

Com o intuito de trabalhar as ações de saúde e segurança em portos, regidas por normatizações específicas, nacionais ou internacionais, a SNP vem desenvolvendo parcerias com os Portos Organizados e com diversos órgãos municipais, estaduais, além de organizações não-governamentais, buscando a integração de políticas públicas capazes de promover melhorias no território portuário na busca de minimizar os impactos sociais, ambientais, econômicos e cultural da atividade portuária. No que concerne a gestão integrada, parte-se da premissa de que a relação dos portos com o meio ambiente ultrapassa os limites de sua poligonal, pois envolve as áreas marinhas e costeira, bem como as cidades que os abrigam. Assim, são estabelecidas as relações Porto Mar e Porto-Cidade, sendo esses fatores importantes a serem planejados e gerenciados.

No que concerne à estrutura organizacional da Secretaria, há que se destacar a importante reestruturação ocorrida no setor em 2016, tendo em vista a publicação da Medida Provisória de nº 726, de 12.05.2016, convertida na Lei nº 13.341, de 29.09.2016, que extinguiu a antiga Secretaria de Portos, à qual tinha status de Ministério (sendo vinculada diretamente à Presidência da República), e transferiu suas atividades para o Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil/MTPA.

A Secretaria Nacional de Portos, em sua configuração atual, como uma Secretaria pertencente ao MTPA, foi formalmente constituída em março/2017, com a publicação do Decreto nº 9000, em 08.03.2017. Está prevista no Decreto a publicação de regimento interno para “detalhar as unidades administrativas integrantes da estrutura regimental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, suas competências e as atribuições de seus dirigentes”, o qual, atualmente, está sendo elaborado conjuntamente entre a SNP e demais responsáveis no Ministério.

A reestruturação se completará pela entrada em vigor do detalhamento regimental dos órgãos envolvidos, o que até 31/12/2017 não havia ocorrido. Esse fato, aliado ao fato de que houve perda de capacidade humana e, conseqüentemente, migração do conhecimento acumulado na Secretaria, afetou a gestão desta SNP no exercício de 2017.

## 2. Visão geral da unidade

### 2.1. Finalidade e competências

A Secretaria Nacional de Portos, na sua configuração atual, como uma Secretaria do MTPA, responde pela gestão do setor portuário no âmbito desse Ministério. Nesse contexto, a SNP atua no setor de portos e instalações portuárias, visando a eficiência das suas operações. Considerando o disposto no Decreto nº 9000/2017, são as seguintes as competências aplicáveis à Secretaria Nacional de Portos:

- Política de transporte aquaviário, relativa a portos e instalações portuárias;
- formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e execução e avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura desses portos e instalações;
- formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;
- participação no planejamento estratégico do Ministério, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes relativos a portos e instalações portuárias;
- elaboração ou aprovação dos planos de outorgas na forma da legislação específica;
- estabelecimento de diretrizes para a representação do País nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes às suas competências;
- desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária em sua esfera de competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

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

#### LEIS

- **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993** - Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;
- **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995** - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências;
- **Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001** - Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;

- **Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007** – Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI; reduz para 24 (vinte e quatro) meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações; amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições; altera a Medida Provisória n o 2.158- 35, de 24 de agosto de 2001, e as Leis n os 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.666, de 8 de maio de 2003, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.426, de 24 de abril de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.892, de 13 de julho de 2004, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 10.438, de 26 de abril de 2002, 10.848, de 15 de março de 2004, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005; revoga dispositivos das Leis n os 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e do Decreto-Lei n o 1.593, de 21 de dezembro de 1977; e dá outras providências;
- **Lei nº 11.518, Conversão da MP nº 369/2007, de 05 de setembro de 2007:** Acresce e altera dispositivos da Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003 que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, para criar a Secretaria Especial de Portos entre outras providências;
- **Lei nº 12.314, Conversão da MP nº 483/2010, de 19 de agosto de 2010:** Acresce e altera dispositivos da Lei no 10.683, de 28 de maio de 2003 que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, para alterar a denominação da Secretaria Especial de Portos para Secretaria de Portos da Presidência da República entre outras providências;
- **Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011** - Dispõe sobre a incidência do imposto sobre a renda nas operações que especifica; altera as Leis nos 11.478, de 29 de maio de 2007, 6.404, de 15 de dezembro de 1976, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 12.350, de 20 de dezembro de 2010, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 8.248, de 23 de outubro de 1991, 9.648, de 27 de maio de 1998, 11.943, de 28 de maio de 2009, 9.808, de 20 de julho de 1999, 10.260, de 12 de julho de 2001, 11.096, de 13 de janeiro de 2005, 11.180, de 23 de setembro de 2005, 11.128, de 28 de junho de 2005, 11.909, de 4 de março de 2009, 11.371, de 28 de novembro de 2006, 12.249, de 11 de junho de 2010, 10.150, de 21 de dezembro de 2000, 10.312, de 27 de novembro de 2001, e 12.058, de 13 de outubro de 2009, e o Decreto-Lei no 288, de 28 de fevereiro de 1967; institui o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Usinas Nucleares (Renuclear); dispõe sobre medidas tributárias relacionadas ao Plano Nacional de Banda Larga; altera a legislação relativa à isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); dispõe sobre a extinção do Fundo Nacional de Desenvolvimento; e dá outras providências;
- **Lei 12.462, de 04 de agosto de 2011:** Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nºs 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998;
- **Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013: Novo Marco Regulatório do Setor** - Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários;

- **Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016** - Altera as Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e 11.890, de 24 de dezembro de 2008, e revoga a Medida Provisória no 717, de 16 de março de 2016.

## DECRETOS

- **Decreto nº 6.144, de 3 de julho de 2007** - Regulamenta a forma de habilitação e co-habilitação ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, instituído pelos arts. 1º a 5º da Lei no 11.488, de 15 de junho de 2007;
- **Decreto nº 6.170, de 25 de julho de 2007**: Dispõe sobre as normas relativas às transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse, e dá outras providências;
- **Decreto nº 6.582, de 26 de setembro de 2008** - Estabelece as relações de máquinas, equipamentos e bens de que tratam os §§ 7º e 8º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, aos quais é aplicável o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO, e dá outras providências;
- **Decreto nº 7.603, de 9 de novembro de 2011** - Regulamenta as condições para aprovação dos projetos de investimento considerados como prioritários na área de infraestrutura ou de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação, para efeito do art. 2º da Lei no 12.431, de 24 de junho de 2011, e dá outras providências;
- **Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013**: Regulamenta o disposto na Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias;
- **Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015** - Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública;
- **Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015** - Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário;
- **Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017** - Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, remaneja cargos em comissão e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE e altera os Decretos nº 3.564, de 17 de agosto de 2000; nº 4.122 e nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002; nº 5.731, de 20 de março de 2006; nº 7.554, de 15 de agosto de 2011; e nº 7.860 e nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012;
- **Decreto nº 9.012, de 28 de março de 2017** - Prorroga a vacatio legis do Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;

- **Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017** - Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

## **PORTARIAS**

- **Portaria Interministerial MPOG/MF/CGU nº 507, de 24 de novembro de 2011**- Estabelece normas para execução do disposto no Decreto no 6.170, de 25 de julho de 2007, que dispõe sobre as normas relativas às transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse, revoga a Portaria Interministerial nº 127/MP/MF/CGU, de 29 de maio de 2008 e dá outras providências. (nos instrumentos firmados sobre a égide desta portaria, que foi revogada pela Portaria Interministerial MPDG/MF/CGU nº 424 de 20 de dezembro de 2016);

Diretriz nº 02/2014 da Comissão Gestora do Sistema de Gestão de convênios e contrato de Repasse – Siconv: delibera que a descentralização de créditos entre órgãos e/ou entidades integrantes do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social da União não configura a transferência de responsabilidade pela execução da ação orçamentária objeto da avença;

- **Portaria nº 9, de 2 de fevereiro 2012** - Estabelece os requisitos para aprovação de projetos de investimentos, considerados como prioritários, na área de infraestrutura portuária marítima, e os procedimentos de acompanhamento de sua implantação, conforme estabelecido no Decreto nº 7.603, de 09 de novembro de 2011;
- **Portaria nº 38/2013** - Autoriza a Estruturadora Brasileira de Projetos S.A. - EBP a desenvolver projetos e/ou estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, de que trata o art. 21 da Lei nº 8.987/1995;
- **Portaria nº 91/2013** - Dispõe sobre a criação de Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ para fins de avaliação e seleção dos projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013 e dá outras providências;
- **Portaria nº 124/2013** - Estabelece os procedimentos para aprovação dos projetos de investimento em infraestrutura portuária tendo em vista o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, instituído pela Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, regulamentado pelo Decreto nº 6.144, de 03 de julho de 2007, alterado pelos Decretos nº 6.167, de 24 de julho de 2007, nº 6.416, de 28 de março de 2008 e nº 7.367, de 25 de novembro de 2010, revoga a Portaria SEP/PR nº 100, de 20 de junho de 2008, e dá outras providências;
- **Portaria nº 110, de 2 de agosto de 2013** - Regulamenta o parágrafo único do art. 35 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013;
- **Portarias nº 249 e 250/2013** - Estabelece procedimentos para aplicação dos incisos I e II do art. 35 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013;
- **Portaria nº 249, de 29 de novembro de 2013** - Estabelece procedimentos para aplicação dos incisos I e II do art. 35 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. **Portaria nº 04, de 10 de janeiro de 2014** - Aprova diretrizes para a realização de obras e serviços de dragagem fora do âmbito

do programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II (PND II), a serem realizados pelas autoridades portuárias;

- **Portaria nº 188/2014** - Institui o regulamento de gestão e fiscalização da execução dos contratos de dragagem da Secretaria de Portos da Presidência da República;
- **Portaria nº 247/2014** - Aprova o Procedimento para Apuração de Descumprimento de Obrigações - PADO, referente às infrações praticadas por contratados da SEP/PR;
- **Portaria nº 349/2014** - Regulamenta o art. 57 da Lei 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências;
- **Portaria nº 350/2014** - Regulamenta as ações revistas no art. 17, parágrafo 1º, inciso XV, da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, dispondo sobre organização e as ações de formação, aperfeiçoamento e capacitação específica e continuada da guarda portuária e dá outras providências;
- **Portaria nº 408/2014 (\*)**: Retificações na portaria nº 408, de 27 de novembro de 2014, publicada no DOU de 28-11-2014 Seção I páginas de 1 a 9, no Anexo II;

**Portarias nº 408, de 27 de novembro de 2014** - Aprovar os Regimentos Internos dos órgãos da Secretaria de Portos da Presidência da República, na forma dos anexos de I a IV à presente portaria;

- **Portaria nº 412, de 28 de novembro de 2014** - Publicada em boletim interno. Estabelece as diretrizes e procedimentos para a gestão de convênios e termos de compromisso celebrados pela SEP/PR;
- **Portaria nº 409, de 27 de novembro de 2014** - Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em Portos Organizados;
- **Portaria Interministerial MT/SEP nº 24/2015** - Aprova a relação de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte e estabelece diretrizes para a sua administração;
- **Portaria nº 393/2015** - Aprovar as alterações do Regimento Interno da Secretaria Executiva da Secretaria de Portos da Presidência da República na forma do Anexo II à presente Portaria;
- **Portaria nº 404/2015** - Estabelece novos requisitos para aprovação de projetos de investimentos, considerados como prioritários, na área de infraestrutura portuária, e os procedimentos de acompanhamento da sua implantação, conforme estabelecido no Decreto nº 7.603, de 09 de novembro de 2011, revoga a Portaria SEP nº 9, de 2 de fevereiro de 2012;
- **Portaria nº 39, de 26 de fevereiro de 2015** - Estabelece as diretrizes e procedimentos para monitoramento dos empreendimentos realizados com recursos de Participação da União no Capital das Companhias Docas Federais, por parte da Secretaria de Portos da Presidência da República;
- **Portaria nº 50, de 5 de março de 2015** - Estabelece regras e procedimentos para a transferência de controle societário ou de titularidade e para a alteração do nome empresarial de contrato de concessão de porto organizado ou de arrendamento de instalação portuária;
- **Portaria nº 76, de 11 de março de 2015** - Institui o regulamento de gestão e fiscalização da execução dos contratos de Obras e Serviços de Engenharia da Secretaria de Portos da Presidência da República;

- **Portaria nº 338, de 9 de setembro de 2015** - Estabelece obrigatoriedade do preenchimento de critérios mínimos para elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental-EVTEA, e de aprovação pela SEP, para obras portuárias de grande vulto;
- **Portaria nº 499, de 5 de novembro de 2015** - Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências;
- **Portaria nº 525, de 18 de novembro de 2015** - Define os critérios mínimos para elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental-EVTEA, conforme Portaria nº 338/2015;
- **Portaria Interministerial nº 1, de 18 de abril de 2017** - Estabelece procedimentos para cessão de áreas públicas da União, com vistas à implantação de instalações portuárias.

## RESOLUÇÕES

- **Resolução Nº 2.240 - ANTAQ, de 4 de outubro de 2011** - Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados;
- **Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014** - Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados;
- **Resolução nº 3.290-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2014** - Aprova a norma que dispõe sobre a autorização para a construção, exploração e ampliação de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo;
- **Resolução nº 3708 -ANTAQ, de 17 de outubro de 2014** - Aprova a proposta de norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias no âmbito dos portos organizados, a fim de submetê-la a audiência pública;
- **Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 31 de maio de 2016** - Aprova a Norma que regula a Exploração de áreas e Instalações Portuárias sob gestão da Administração do Porto, no âmbito dos Portos Organizados.

## 2.3. Ambiente de Atuação

O setor portuário brasileiro no passado foi marcado pela ineficiência dos serviços, com custos elevados, sendo caracterizado pela obsolescência de terminais e equipamentos portuários, em contraste com a existência de vasta costa navegável. Faltavam política e recursos para investimentos no setor.

Na década de 70, com a evolução crescente das exportações brasileiras e diante da necessidade de criar condições para a operação de embarcações de maior porte, o Governo Federal constituiu uma empresa pública dedicada a gerir as questões portuárias, a PORTOBRÁS, que realizava obras de dragagem por meio de uma subsidiária, a Companhia Brasileira de Dragagem – CBD.

Para compor o parque nacional de dragagem, foram adquiridas dragas de grande porte que passaram a realizar todo o serviço necessário, suprindo integralmente a demanda de dragagem portuária no país. Os acessos aquaviários eram mantidos por programas de monitoramento permanente das condições de navegabilidade nos portos brasileiros.

Em 1990, com a extinção da PORTOBRÁS e da CBD, a atribuição de execução dos serviços de dragagem portuária foi transferida para as Companhias Docas, que receberam e incorporaram aos seus patrimônios as dragas de grande porte e demais equipamentos.

Neste ínterim, foi publicada a primeira Lei de Portos, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro 1993 (Lei de Modernização dos Portos), que iniciou uma reforma no setor. O governo passou o controle dos portos às Administrações Portuárias Estaduais e às Companhias Docas e buscou o apoio e investimento do setor privado por meio de concessões e arrendamentos. Com isso, ocorreram importantes mudanças, especialmente no que diz respeito ao regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, ao estabelecimento de uma nova ótica para o setor, incrementando a participação de estados, municípios, e da iniciativa privada na exploração da atividade portuária, além da estimulação da concorrência e redução de custos portuários.

Outrossim, o tempo e os problemas operacionais das Companhias Docas levaram à deterioração dos equipamentos, à defasagem da mão-de-obra especializada e ao desmonte da cultura acerca da matéria. Então, em 1997, com a edição da Portaria nº 265, o Ministério dos Transportes estabeleceu que as Companhias Docas se afastassem da execução direta da dragagem, transferindo esses serviços à iniciativa privada para serem contratados por licitação pública, com seu custeio cabendo às Administrações Portuárias, que deveriam utilizar-se dos recursos oriundos das receitas portuárias. Porém, essa solução também não se apresentou viável, considerando a ausência de mão-de-obra qualificada e as dificuldades operacionais para a contratação das empresas de dragagem, como também as profundidades dos canais de acesso e bacias dos portos brasileiros, que dificultaram a competitividade com o mercado global.

Em 2001, a Lei nº 10.233 criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ, e, posteriormente, em 2005, o Governo Federal criou uma Agenda Portos com o objetivo de levantar aspectos legais, institucionais e operacionais que comprometiam as atividades portuárias e apontar soluções a serem implementadas até 2008. Destacou-se, dentre as ações apontadas pela Agenda Portos, a criação da Secretaria Especial de Portos, pela Medida Provisória nº 369, de 07.05.2007, convertida na Lei nº 11.518, de 05.09.2007, que consolidou o funcionamento da Secretaria, vinculada diretamente à Presidência da República e com status de Ministério. Em 2010, a Lei nº 12.314 modificou dispositivos da Lei nº 11.518/2007 para alterar a denominação da Secretaria Especial de Portos para Secretaria de Portos da Presidência da República.

A Secretaria de Portos teve importante papel na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e fomento do setor portuário brasileiro e teve sua estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão aprovados pelo Decreto nº 8.088, de 02.09.2013, que, depois, em 2014, deu origem à Portaria SEP nº 408, de 27.11.2014, que aprovou o Regimento Interno da Secretaria (último regimento interno aprovado).

A partir de junho de 2013, com a publicação da nova Lei de Portos, a Lei 12.815, de 05.06.2013, em substituição à Medida Provisória nº 595/13, foram intensificadas as mudanças no setor, diante dos objetivos ainda presentes de aumentar significativamente a capacidade de movimentação de cargas, reduzir os gargalos logísticos do País e reduzir os custos dos usuários de portos. Essa Lei contém um conjunto de medidas para incentivar a modernização da infraestrutura e da gestão portuária, a expansão dos investimentos privados no setor, a redução de custos e o aumento da eficiência portuária, além da retomada da capacidade de planejamento, com a reorganização institucional do setor e a integração logística entre modais.

Estudos mostram que o Brasil possui potencial para aumentar significativamente a produção e, conseqüentemente, as exportações, galgando importantes saldos e fomentando o crescimento econômico. Por outro lado, o aproveitamento desse potencial depende de uma melhora expressiva na infraestrutura de transportes, incluindo os portos brasileiros, que, em razão do forte crescimento do fluxo de comércio exterior nos últimos anos, encontram-se saturados.

A Lei nº 12.815/2013 estabeleceu a antiga Secretaria de Portos como poder concedente na exploração de portos e instalações portuárias, atribuindo a esta a competência de assessorar na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, projetos e programas de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura desses portos e instalações portuárias.

Destacam-se, ainda, o Programa Nacional de Dragagem (PND I), instituído por meio da Lei nº 11.610/2007 com o objetivo de desassorear os portos brasileiros, e o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II - PND II, instituído por meio da Lei nº 12.815/2013, que permitiu a contratação de serviços de forma mais ampla e global para atingimento e manutenção das profundidades nos acessos aquaviários aos portos, com a necessária segurança à navegação.

A melhoria e ampliação do setor portuário é também objeto do Programa de Aceleração do Crescimento-PAC e, atualmente, do Avançar Parcerias, uma espécie de força-tarefa dentro do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, criado pelo Governo Federal para reforçar a coordenação das políticas de investimentos em infraestrutura por meio de parcerias com o setor privado, estabelecendo novo fluxo de decisões para a priorização e o acompanhamento de determinados investimentos. Por meio desses Programas (PAC e Avançar) são destinados recursos para obras de dragagem de aprofundamento e de manutenção, em consonância com o Programa Nacional de Dragagem II, como também para os estudos, projetos e obras de infraestrutura de acostagem, retroárea e proteção, ou para os estudos relativos ao planejamento do setor portuário.

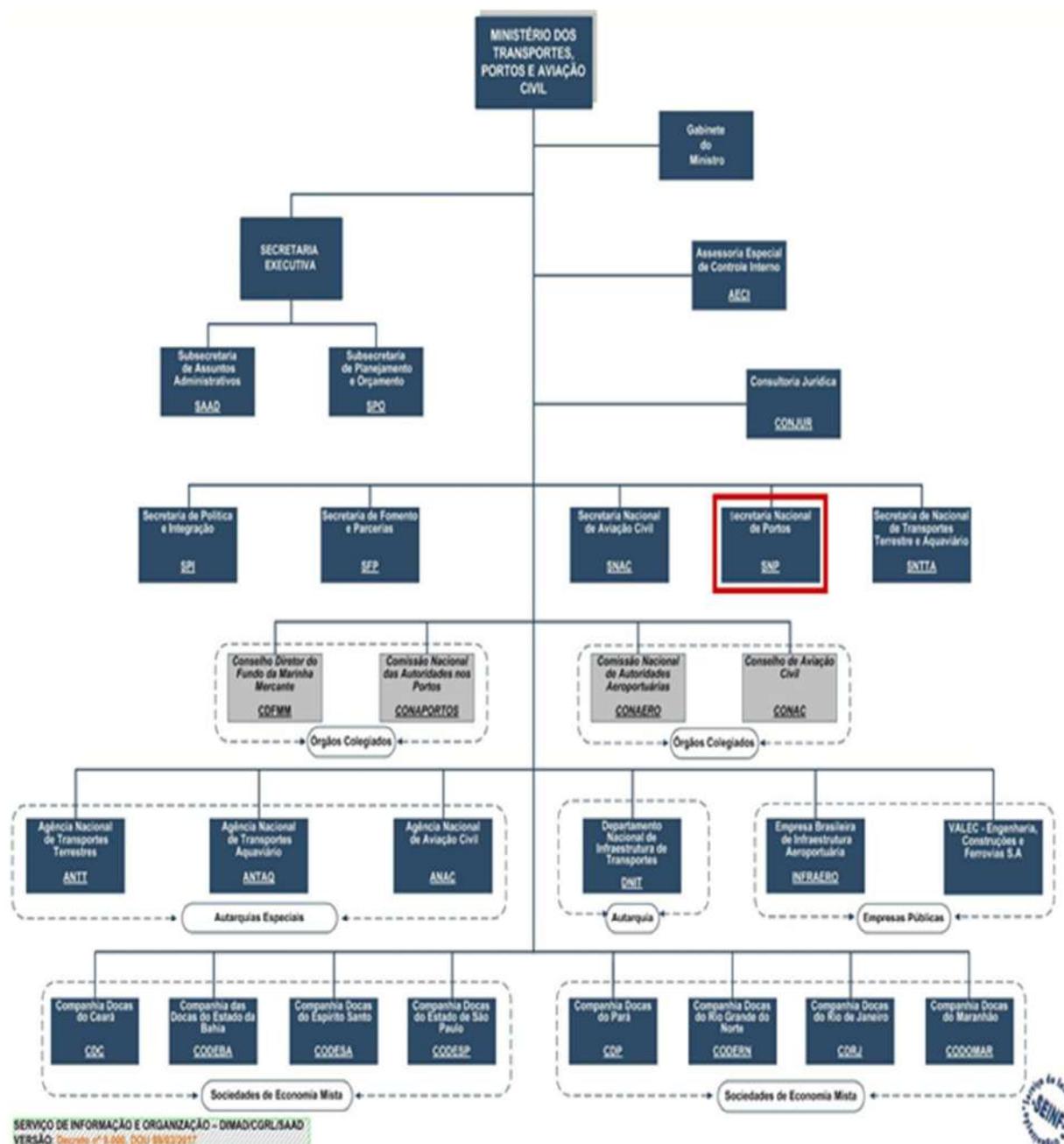
Em 2016, uma importante reestruturação ocorreu no setor, a partir da publicação da Medida Provisória de nº 726, de 12.05.2016, convertida posteriormente na Lei nº 13.341, de 29.09.2016, que extinguiu a Secretaria Nacional de Portos da Presidência da República e transferiu as suas atividades para o Ministério dos Transportes, o qual passou, então, a denominar-se Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA. A Secretaria Nacional de Portos, em sua configuração atual, como uma Secretaria pertencente ao MTPA, foi formalmente constituída em março/2017, com a publicação do Decreto nº 9000, em 08.03.2017, que revogou o Decreto nº 8.088/2013 e aprovou Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, incluindo as funções da antiga Secretaria de Portos da Presidência da República.

No momento atual aguarda-se a publicação de regimento interno unificado do MTPA, com a definição das competências a serem oficialmente cumpridas pela Secretaria Nacional de Portos nesse novo contexto. Esse fato, aliado às restrições orçamentárias e financeiras enfrentadas ao longo do ano de 2017, impactou alguns empreendimentos e ações previstas para o setor portuário, que não foram iniciadas no exercício.

## 2.4. Organograma

O Decreto nº 9.000, de 08/03/2017, aprovou a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, incluindo a Secretaria Nacional de Portos, cujo organograma oficial, que pode ser consultado no site do Ministério, é representado a seguir:

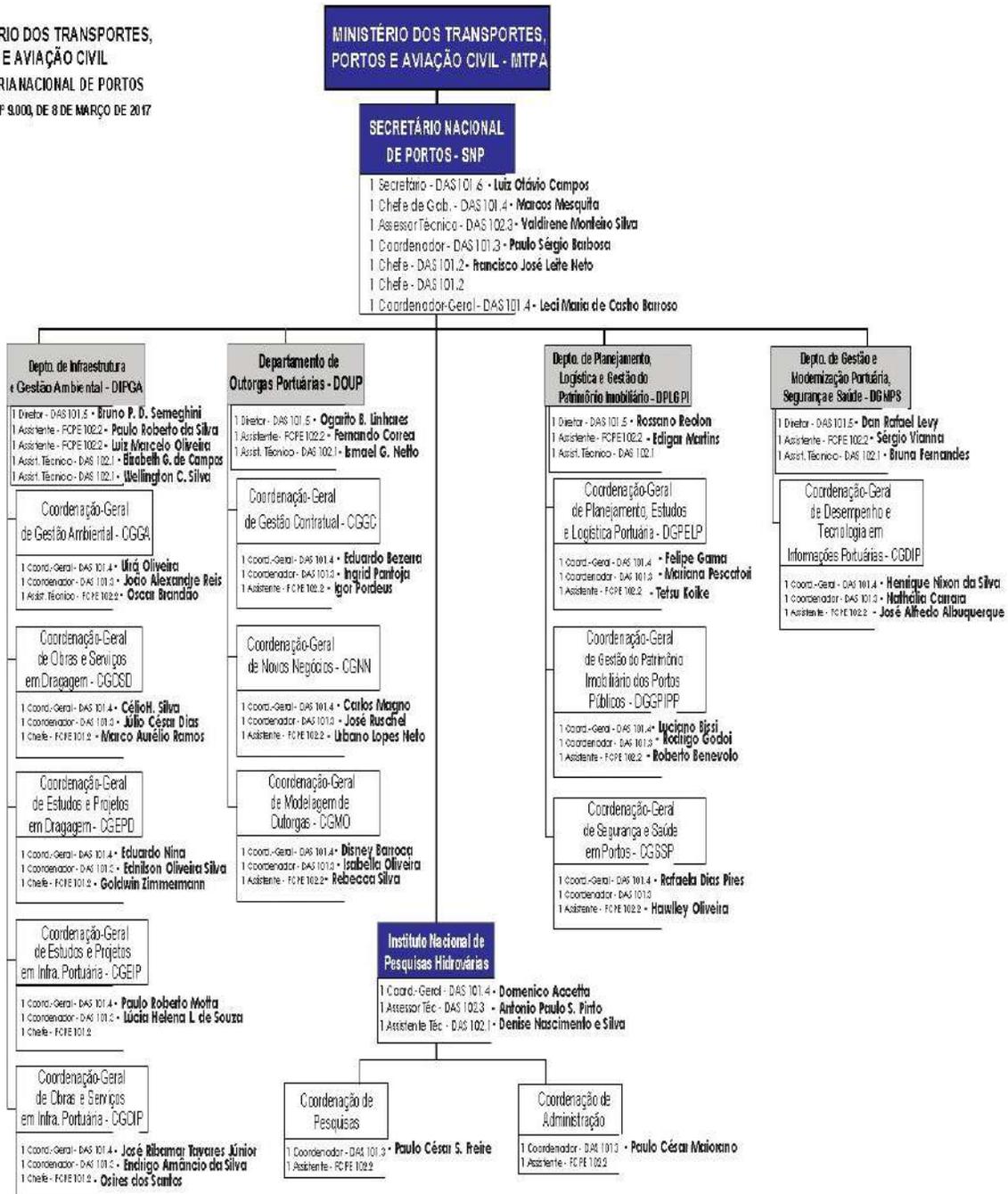
Figura 1 – Organograma Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil



A seguir apresentamos, também, o organograma de funcionamento da Secretaria, considerando as funções estruturadas para atender às demandas relacionadas às competências atualmente definidas no referido Decreto, que são também influenciadas pela localização física de suas instalações, às quais não se encontram no mesmo local da sede do Ministério:

**Figura 2- Organograma da Secretaria Nacional de Portos – SNP**

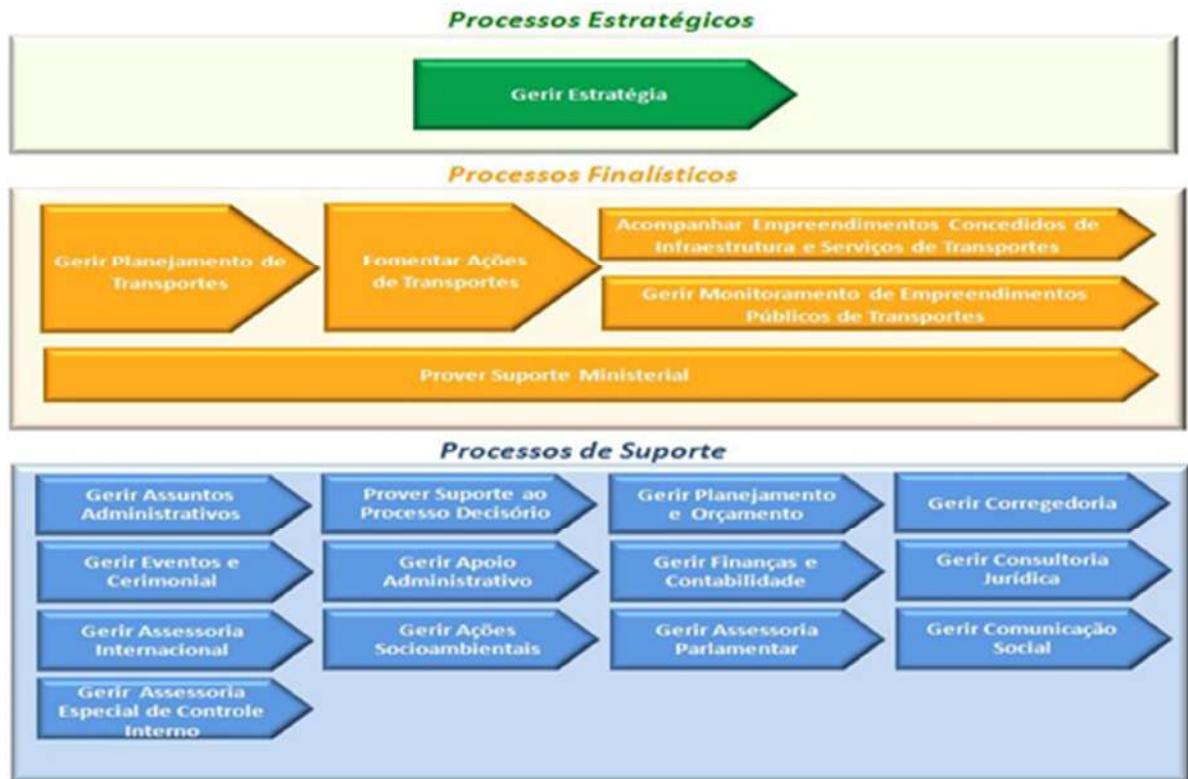
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES,  
PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL  
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS  
DECRETO Nº 9.000, DE 8 DE MARÇO DE 2017



## 2.5. Macroprocessos finalísticos

O Ministério dos Transportes realizou mapeamento de seus processos no ano de 2013, portanto, antes da reestruturação que culminou com a publicação do Decreto nº 9000/2017. À época, foi definida sua cadeia de valor e os macroprocessos finalísticos, quais sejam: gestão do planejamento de transportes e do monitoramento de empreendimentos públicos; acompanhamento dos empreendimentos concedidos e ação de fomento, em especial na área de marinha mercante e de instalações portuárias públicas de pequeno porte. A figura abaixo mostra os processos estratégicos, finalísticos e de suporte do Ministério:

**Figura 3- Cadeia de valores dos processos**



Com a edição do Decreto nº 9.000, em 08.03.2017, a Secretaria Nacional de Portos foi criada na nova estrutura organizacional do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil, o qual absorveu as competências e atribuições da extinta Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR.

A SNP, portanto, como uma Secretaria pertencente ao MTPA, está inserida na condução dos desdobramentos tático e operacional desse Plano e deverá participar dos macroprocessos finalísticos do Sistema Transporte, podendo também dar apoio aos processos de suporte. Porém, faz-se necessário uma revisão do Plano, de forma a identificar possíveis processos não mapeados no MPTA relativos às Secretarias incorporadas, incluindo a SNP, tendo em vista que à época de sua definição essas áreas não foram consideradas.

Por outro lado, a Secretaria iniciou ações de planeamento em 2014, tendo, à época, definido seu mapa estratégico (Figura 4), sem que, contudo, tenha havido conclusão desse planeamento, tendo em vista a reestruturação ocorrida, que conduz à expectativa de ações conjuntas com o Ministério nesse sentido.

Assim, informamos alguns dos principais processos atualmente mapeados e informados pelos Departamentos da Secretaria Nacional de Portos:

**DGMPS - Departamento de Gestão e Modernização Portuária, Segurança e Saúde:**

- Gerir Convênios de Delegação;
- Gerir Incentivos Fiscais;
- Gerir Negociação de Pessoal;
- Gerir Preços Regulados;

- Gerir Metas de Gestão;
- Gerir Integrações e Desenvolvimento dos Sistemas Portuários;
- Gerir demandas e integração;
- Entregar soluções de TI.

### **DPLGPI – Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário**

- Elaboração/ monitoramento/ atualização do PNLPI;
- Elaboração /monitoramento /atualização dos Planos Mestres;
- Implantação de Projetos de Inteligência Logística Portuária.

Sobre o planejamento referente as ações de meio ambiente, saúde e segurança, apresentamos o diagrama das ações desenvolvidas pela Coordenação Geral de Segurança e Saúde em Portos - CGSSP no âmbito do PPA 2016-2019 (Figura 2):

### **DOUP – Departamento de Outorgas Portuárias**

- Novos Arrendamentos em Portos Organizados;
- Autorizações de Novos Terminais Privados;
- Prorrogações e Reequilíbrios Econômico-Financeiros de Contratos.

### **DIPGA – Departamento de Infraestrutura Portuária e Gestão Ambiental**

- Participar do planejamento da infraestrutura portuária, de forma integrada com os departamentos e entidades vinculadas à Secretaria Nacional de Portos;
- Subsidiar a formulação de diretrizes e de políticas para o desenvolvimento e para a gestão da infraestrutura portuária;
- Coordenar a execução, direta ou indireta, de obras e serviços relacionados à projetos de construção, ampliação, recuperação, manutenção e operação da infraestrutura portuária;
- Promover e supervisionar a execução de obras e serviços de dragagem, balizamento e sinalização náutica, por meio do Programa Nacional de Dragagem – PND II;
- Propor e coordenar diretrizes e ações para promover a integração urbana e regional das atividades e áreas portuárias, por meio da revitalização e da modernização de áreas e da articulação institucional;
- Subsidiar a formulação de diretrizes e de políticas para a gestão ambiental do setor portuário, incluindo o licenciamento ambiental de atividades desenvolvidas diretamente pela Secretaria Nacional de Portos.

### 3. Planejamento organizacional e resultados

#### 3.1. Planejamento Organizacional

O Programa 2086: “Transporte Aquaviário” foi estruturado com vistas a tornar o sistema portuário brasileiro competitivo frente ao mercado internacional e ambientalmente sustentável, por meio do aumento da capacidade de movimentação de cargas e passageiros nos portos, da ampliação do transporte de cabotagem, da redução dos custos de movimentação portuária e da simplificação dos procedimentos administrativos e fiscais de desembaraço de mercadorias.

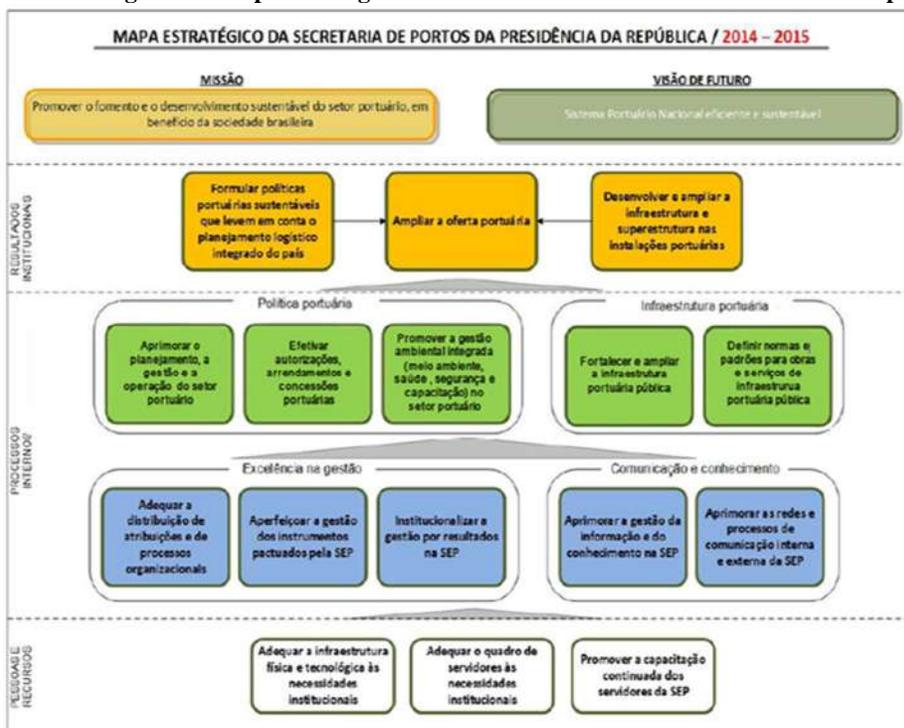
A estratégia proposta pelo Programa vem ao encontro do crescimento da movimentação observada nos últimos anos nos portos do país.

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

Com o fim do primeiro ciclo de execução da estratégia do Sistema Transportes, em 2015, teve início o processo de avaliação e revisão do planejamento estratégico. Porém, em março/2017 foi publicado o Decreto nº 9.000 com a nova estrutura do Ministério, incorporando as Secretarias de Aviação Civil e de Portos, resultando na necessidade de revisão desse planejamento, o qual, até então, não incluía tais Secretarias.

Por outro lado, a antiga Secretaria de Portos, com foco no atingimento dos objetivos refletidos nas funções institucionais, estabelecidas na Portaria SEP nº 408, de 27 de novembro de 2014 (atual Regimento Interno vigente), iniciou em 2014 seu planejamento estratégico, no qual foi definido o Mapa Estratégico, incluindo a Missão e Visão de Futuro, com foco na eficiência da gestão e sustentabilidade ambiental:

Figura 4 – Mapa estratégico da Secretaria de Portos da Presidência da República



Entretanto, em 2016, esse processo foi descontinuado, da mesma forma, tendo em vista a extinção da antiga Secretaria, vinculada diretamente à Presidência da República, e a transferência de suas atividades para o MTPA. A SNP, em sua configuração atual, foi formalmente constituída em março/2017, com a publicação do Decreto nº 9000.

### 3.1.1. Descrição sintética dos objetivos do exercício

Tendo em sua configuração atual, como uma Secretaria pertencente ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a SNP deverá ser inserida no plano estratégico do Ministério, respondendo pela condução do desdobramento desse plano estratégico, ou seja, a parte tática e operacional.

Dessa forma, os objetivos considerados por esta Secretaria no desempenho de suas atividades estão estabelecidos no PPA – Plano Plurianual 2016-2019, os quais são elaborados considerando as metas prioritárias para o cumprimento das funções institucionais da Secretaria. Embora as ações com vistas à implementação do planejamento estratégico não tenham sido continuadas a partir da reestruturação do setor iniciada em maio/2016, com transferência das atividades da antiga SEP para o MTPA, o planejamento do Governo Federal e seus objetivos e metas estabelecidas para a SNP por meio do PPA orientam a elaboração das diretrizes desta SNP.

São os seguintes os objetivos do PPA atualmente estabelecidos para a Secretaria:

**Objetivo 1080:** Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias;

**Objetivo 1082:** Aprimorar a governança e modernizar a gestão do setor portuário;

**Objetivo: 1083:** Melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros;

**Objetivo: 1084:** Promover a sustentabilidade ambiental e a revitalização de áreas portuárias nos portos organizados.

Assim, a SNP atua nas áreas de adequação da infraestrutura dos portos públicos, com elaboração de estudos e execução de obras de engenharia portuária, melhoria dos acessos aquaviários, além de tratar de temas ligados à Inteligência Logística Portuária, envolvendo a gestão e o planejamento portuário, como também a questão da segurança e saúde nos portos.

### 3.1.2. Estágio de implementação do planejamento estratégico

O Ministério dos Transportes, conforme relatado pela área responsável, iniciou há quatro anos o processo de modernização da gestão por meio do desenvolvimento de processo estruturado de administração estratégica e de gestão por resultados.

Seu principal instrumento como ferramenta de acompanhamento e controle das ações do Ministério dos Transportes e de seus órgãos vinculados é o *Balanced Scorecard* (BSC), mecanismo por meio do qual conta com suas metas e estratégias bem definidas, o que permite mensurar o desempenho empresarial por meio de indicadores.

Atualmente, o Planejamento Estratégico encontra-se em processo de revisão, tendo em vista as novas atribuições e estrutura organizacional. O processo de revisão do planejamento estratégico do Sistema Transportes, levando em conta as novas atribuições e competências de cada Secretaria, está sendo desenhado com as seguintes etapas:

1. **Diagnóstico:** Levantamento dos principais desafios do Setor a partir da visão das principais partes interessadas internas e externas;
2. **Construção de agenda de gestão:** Elaboração de plano estratégico com ações priorizadas a partir da interpretação e confirmação dos principais desafios e objetivos do Setor Transportes;
3. **Alinhamento das Secretarias e órgãos:** Explicitação das contribuições e responsabilidades de cada uma das partes que compõem o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, na execução do plano;
4. **Implementação de um processo de acompanhamento e gestão:** Estruturação de uma rotina de acompanhamento e gestão do plano desenhado, bem como, um processo de retroalimentação do próprio.

A primeira ação desenvolvida pelo Ministério no novo contexto, considerando a nova estrutura, foi a realização do **Workshop Integra Transportes** com o objetivo de promover a integração e o alinhamento entre todas as Secretarias.

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

Conforme já esclarecido, atualmente o Planejamento Estratégico do MTPA encontra-se em processo de revisão. A Secretaria de Portos deverá ser inserida na condução dos desdobramentos tático e operacional desse Plano, tendo em vista as novas atribuições e estrutura organizacional.

Cabe ressaltar que os empreendimentos constantes no planejamento da Secretaria Nacional de Portos são congruentes com o Plano Plurianual (PPA) e com o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, lançado pelo Governo Federal.

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

Nada obstante o disposto no item anterior, a SNP possui instrumentos de monitoramento de resultados, conforme a seguir detalhado:

### **Instrumentos de Planejamento do Setor Portuário**

O Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário é responsável pela elaboração dos Instrumentos de Planejamento do Setor Portuário (Figura 5), e pelo acompanhamento de Indicadores de Desempenho relativos ao monitoramento do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, os quais são classificados nas dimensões Gestão e Economia, Capacidade, Operações e Meio Ambiente (Figura 6):

Figura 5 – Instrumentos de planejamento do Setor Portuário



Figura 6 – Visão geral dos objetivos 2015-2018



**Quadro 1 – Áreas temáticas, objetivos estratégicos e indicadores**

Área temática	Objetivo estratégico	Indicador
Gestão e Economia	Modernizar a gestão das Administrações Portuárias	Índice de cumprimento das metas de desempenho empresarial das Companhias Docas
		Administrações Portuárias com práticas de capacitação
		Administrações Portuárias aderentes ao novo modelo de gestão
	Buscar a autossustentabilidade financeira das Administrações Portuárias	Administrações Portuárias com margem operacional positiva
		Administrações Portuárias com margem líquida positiva
		Execução do orçamento de investimento das Companhias Docas
		Tempo médio para avaliação das tarifas
	Melhorar a governança do setor	Portos com Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) aderente ao Plano Mestre
		Quantidade de arrendamentos realizados
		Quantidade de novas instalações portuárias privadas
		Renovações contratuais que impactam prazo e investimento
	Operações	Melhorar a produtividade do sistema portuário na movimentação de Cargas
Produtividade média das instalações portuárias: granel líquido - químico (desembarque) (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: granel líquido - derivados de petróleo (embarque) (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: granel líquido - derivados de petróleo (desembarque) (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: granel líquido - demais granéis (embarque) (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: granel líquido - demais granéis (desembarque) (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: granel sólido vegetal (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: granel sólido - demais granéis (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: granel sólido - minério de ferro (t/hora)		
Produtividade média das instalações portuárias: contêiner (unidades/hora)		
Reduzir o tempo de espera para atracação		Instalações portuárias com tempo de espera adequado: granel líquido
		Instalações portuárias com tempo de espera adequado: granel sólido
		Instalações portuárias com tempo de espera adequado: contêiner
Garantir a segurança operacional das instalações portuárias		Instalações portuárias que atendem às normas do ISPS-Code (do inglês – International Ship and Port Facility Security Code)
Logística	Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos	Distribuição modal no acesso aos portos: rodoviário
		Distribuição modal no acesso aos portos: ferroviário
		Distribuição modal no acesso aos portos: dutoviário

Área temática	Objetivo estratégico	Indicador
		Distribuição modal no acesso aos portos: hidroviário
		Portos com nível de serviço rodoviário adequado
		Utilização da capacidade ferroviária de acesso aos portos
	Incentivar o uso da navegação de cabotagem	Percentual de crescimento da movimentação de cabotagem: carga geral
		Percentual de crescimento da movimentação de cabotagem: contêineres
		Percentual de crescimento da movimentação de cabotagem: granel líquido
		Percentual de crescimento da movimentação de cabotagem: granel sólido
Otimizar a inteligência logística na gestão dos acessos aos portos	Utilização de sistema de otimização de fluxos rodoviários	
Meio Ambiente	Promover a sustentabilidade ambiental dos portos	Portos com Índice de Desempenho Ambiental (IDA) igual ou superior a 85
	Promover a estruturação/consolidação dos Setores de Gestão Ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho (SGA)	Portos com SGA implantado
Capacidade	Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios	Percentual de portos com "navio de maior frequência" sem restrição de calado (canal de acesso e bacia de evolução): granel sólido
		Percentual de portos com "navio de maior frequência" sem restrição de calado (canal de acesso e bacia de evolução): granel líquido
		Percentual de portos com "navio de maior frequência" sem restrição de calado (canal de acesso e bacia de evolução): carga geral
		Percentual de portos com "navio de maior frequência" sem restrição de calado (canal de acesso e bacia de evolução): contêineres
		Percentual da frota sem restrição de calado (canal, bacia e berço): granel sólido
		Percentual da frota sem restrição de calado (canal, bacia e berço): granel líquido
		Percentual da frota sem restrição de calado (canal, bacia e berço): carga geral
		Percentual da frota sem restrição de calado (canal, bacia e berço): contêineres
	Aumentar a capacidade das instalações portuárias para atender a demanda da carga	Utilização da capacidade instalada nos Portos Organizados: granel sólido
		Utilização da capacidade instalada nos Portos Organizados: granel líquido
		Utilização da capacidade instalada nos Portos Organizados: carga geral
		Utilização da capacidade instalada nos Portos Organizados: contêiner
	Aumentar o aproveitamento e modernizar as áreas dos Portos Organizados em consonância com o PDZ	Exploração das áreas operacionais disponíveis
		Exploração de áreas não afetadas à operação disponíveis
	Realizar a manutenção da infraestrutura e das instalações dos Portos Organizados para atender à demanda de carga	Execução do plano de manutenção dos Portos Organizados

## **Projeto Modernização da Gestão Portuária (PMGP)**

Por meio do PMGP foram estabelecidos, aproximadamente, 200 indicadores de desempenho para mensurar os resultados das Companhias Docas. Os referidos indicadores estão divididos em:

- Indicadores de política setorial;
- Indicadores estratégicos;
- Indicadores táticos/operacionais.

A SNP/MTPA, por meio do seu DGMPS, reúne-se, mensalmente, por videoconferência, com três Companhias Docas integrantes da 1ª fase do PMGP (Codesp, CDRJ e CDP), de modo a acompanhar a continuidade do referido Projeto e assegurar o atingimento dos objetivos esperados. Atualmente, estas empresas já implementaram mais de 90% das atividades e projetos previstos nesta fase.

Iniciada em 2017, a 2ª fase do PMGP, na qual esses mesmos instrumentos de monitoramento serão replicados às demais Companhias Docas que integrarão essa fase, ou seja, Codesa, Codeba, Codern e CDC. Atualmente, a Codesa é a que está em estágio mais avançado, tendo já atingido cerca de 10% do planejado.

### **Metas de Gestão**

Referem-se a metas estabelecidas para serem implementadas pela Companhia Docas, nos prazos e da forma acordados, e que compõem o Planejamento Tático do Setor Portuário, para determinar o pagamento da parcela variável, conforme o Programa de Honorário Mensal Variável - HVM. Programa implantado em 2014, atualmente contempla cerca de 25% da remuneração total da diretoria executiva das companhias docas, cujas metas são estabelecidas pelos departamentos que compõem a SNP.

### **Sala de Situação**

Sob a coordenação do Ministério do Planejamento, ocorrem reuniões periódicas com a participação dos diretores e técnicos de todas as diretorias desta SPP para acompanhamento das obras do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento – realizadas no âmbito desta Secretaria.

### **Visitas técnicas e relatórios**

A SPP realiza acompanhamentos, monitoramentos e fiscalização de resultados por meio de visitas técnicas, relatórios, notas e solicitação de informações às Administrações Portuárias via ofícios, questionários, informativos e comunicados.

Os instrumentos utilizados pelos gestores são os processos de prestação de contas e a elaboração de planilhas de acompanhamento de realização financeira, além da elaboração das fichas de acompanhamento das ações do PAC, apresentadas mensalmente na reunião promovida pela equipe de acompanhamento dos empreendimentos do PAC, do Ministério do Planejamento (MPDG) e agora do Programa Avançar. São feitas visitas técnicas periódicas aos locais das obras, como forma de garantir o bom uso do dinheiro público.

Além disso, consta o registro de acompanhamento físico e financeiro das ações referentes aos empreendimentos no Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - SIOP, como forma de monitoramento.

### 3.3. Desempenho orçamentário

A Secretaria Nacional de Portos trabalha no sentido de otimizar o orçamento disponibilizado pelo Governo Federal, no âmbito de sua esfera de atuação, empenhando os recursos somente quando é confirmada a viabilidade e a possibilidade de execução dos empreendimentos. A maior parte do orçamento da SNP, cerca de 95% em dezembro/2017, é executado pelo Departamento de Infraestrutura Portuária e Gestão Ambiental, responsável por obras e serviços de infraestrutura portuária.

#### 3.3.1. Execução física e financeira das ações da Lei Orçamentária Anual de responsabilidade da Unidade

Quadro 2 - Ação 122A

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	122A Tipo: PROJETO					
<b>TÍTULO</b>	Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto do Rio de Janeiro (RJ)					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. Código:1080					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário Código: 2086					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta – 39101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	( x ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x ) PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária Anual 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
17.100.000	5.410.000	5.402.462	0	0	0	5.402.462
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Dragagem de Ampliação da Geometria do Canal de Acesso, Bacia de Evolução e Acesso aos Berços de Acostagem para a cota de 15m.		Percentual de Execução Física	8,00	8,00	3,00	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
152.046.280	114.206.649	0	Obra executada	Percentual de Execução	3	

Fonte: SIOP

**Situação:** Obra de dragagem por resultado para ampliação do acesso da infraestrutura aquaviária ao Complexo Portuário do Porto do Rio de Janeiro/RJ e adjacências, compreendendo a elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Dragagem e Sinalização e Balizamento, fornecimento e instalação de novos cabos submarinos de energia elétrica, incluindo a instalação do sistema de geração de energia em emergência, fornecimento e instalação de novos alimentadores de energia elétrica e nova adutora de água potável, ambos para atendimento do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW).

**Execução das metas:** Obra com 100% de execução física e 81% de execução financeira. No exercício de 2017 houve execução física de 3% referente à obra de dragagem, que culminou na finalização do empreendimento, no entanto, não houve pagamento realizado com recursos da LOA 2017, apenas com recursos inscritos em restos a pagar.

Além disso, em virtude de contingenciamento, os recursos destinados à ação em referência foram cancelados parcialmente para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores intervenientes:** Apesar do atraso na contratação da empresa de apoio à fiscalização, a obra foi concluída com êxito.

**Restos a Pagar:** O montante inscrito em restos a pagar não foi liquidado totalmente no exercício de 2017, devido a necessidade de aguardar o resultado do Levantamento Hidrográfico final, bem como a finalização dos relatórios da empresa contratada para o apoio à fiscalização da obra, com intuito de subsidiar a equipe técnica de fiscalização da SNP/MTPA no encerramento do Contrato. A existência de Restos a Pagar para execução da obra é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 3 - Ação 122E**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	122E Tipo: PROJETO					
<b>TÍTULO</b>	Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Santos (SP).					
<b>INICIATIVA</b>	Adequação dos acessos aquaviários no Porto de Santos/SP					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. Código:1080					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário Código: 2086					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 39101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	( x ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x ) PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processado	Não Processado
270.000	0	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Dragagem do acesso ao canal externo do Porto de Santos, da cota de -15,0m para a cota de -16,0m, dragagem para alargamento de 2 bacias de evolução, além da realização dos serviços de fiscalização desta obra, bem como a execução dos procedimentos legais de licenciamento ambiental.		Percentual de Execução Física	1	1	0,00	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
217.850	0	0	Obra executada	Percentual de Execução	0,0	

Fonte: SIOF

**Situação:** Termo de Compromisso de Compensação Ambiental das obras de dragagem no Porto de Santos/SP do Programa Nacional de Dragagem I.

**Execução das metas:** Em 2017 não houve execução física nessa ação. Destaco, que a

dotação da ação em referência foi remanejada em favor dos empreendimentos em execução do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** Aguardando o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio encaminhar à SNP/MTPA versão ajustada do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental, condicionante pendente da Licença de Instalação - LI nº 666/2009 (Ibama) da obra de dragagem (PND I), para assinatura e posterior pagamento, em fundo privado, conforme preconiza a Medida Provisória nº 809/2017.

**Restos a Pagar:** O valor inscrito em Restos a Pagar refere-se à compensação ambiental e será utilizada no referido Termo de Compromisso.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 4 - Ação 153G**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	153G <b>Tipo: PROJETO</b>					
<b>TÍTULO</b>	Ampliação do Molhe Sul, Dragagem do Canal Interno para a Cota de – 7m, Dragagem do Canal Externo para – 9m e Reconstrução do Molhe Norte de Barra do Furado.					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código: 1080</b>					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário <b>Código: 2086</b>					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 89101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(x) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x )PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processado	Não Processado
90.000	0	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
Obra executada		Percentual de Execução Física	Previsto	Reprogramado	Realizado	
			0,00	0,00	0,00	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
67.000.000	0	0	Obra executada	Percentual de Execução	0,00	

Fonte: SIOP

**Situação:** Em 2016, foi realizada reunião entre a equipe técnica da SEP e da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, na qual ficou definido que a Prefeitura deveria apresentar novo planejamento do empreendimento. Considerando que nenhuma documentação foi encaminhada à SNP até novembro/2016 e que os Termos de Compromisso nº 007/2014 e nº 008/2014, referentes às obras dos molhes e dragagens, respectivamente, venceriam em 16/01/2017, a equipe técnica elaborou Nota Técnica sugerindo a não liberação dos recursos financeiros.

**Execução das metas:** Em 2017 não houve avanço na execução física deste empreendimento,

pois os Termos de Compromisso 07/2014 (Adequação dos molhes) e 08/2014 (Dragagem) foram encerrados, em 16/01/2017, sem que o empreendimento tenha sido iniciado ou que qualquer repasse tenha sido feito para os referidos instrumentos. Além disso, a dotação da ação em referência foi remanejada em favor dos empreendimentos em execução do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** Inadequação do EVTEA; seguidas alterações de projeto; dificuldade do Conveniente em atender às solicitações técnicas.

**Restos a Pagar:** Como o Conveniente não apresentou o EVTEA ajustado, nem o projeto básico e nem a Licença Prévia do empreendimento, o repasse dos recursos não pôde ser iniciado e os Termos de Compromisso 07/2014 (Adequação dos molhes) e 08/2014 (Dragagem) foram encerrados em 16/01/2017, portanto os R\$ 67.000.000,00 inscritos em Restos a Pagar não foram utilizados e deverão ser cancelados.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 5 - Ação 122I**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	122I Tipo: PROJETO					
<b>TÍTULO</b>	Dragagem e Adequação de Navegabilidade no Porto de Vitória (ES).					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código: 1080</b>					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário <b>Código: 2086</b>					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 89101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(x) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x ) PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processado	Não Processado
5.400.000	0	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Dragagem de aprofundamento da cota de -11,4m para -14,0m, com alargamento do canal de acesso e da bacia de evolução.		Percentual de Execução Física	4	1	1	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
44.820.788	4.016.980	0	Obra executada	Percentual de Execução	1	

Fonte: SIOF

**Situação:** Obra em execução, cujo objeto é a dragagem de aprofundamento dos acessos aquaviários do Porto de Vitória (ES) para a cota de -14,0m, incluindo derrocagem.

**Execução das metas:** Em dezembro de 2017, o empreendimento estava com 69,4% de execução física, sendo 38% de dragagem e 96,4% de derrocagem. Os recursos orçamentários para este empreendimento já estão totalmente empenhados e o montante constante na LOA 2017 foi remanejado em favor de outros empreendimentos em execução.

**Fatores Intervenientes:** Em virtude do direcionamento em melhorar os aspectos operacionais da obra, houve derrocagem em alguns pontos específicos da Bacia de Evolução e dos Berços. Assim, estão sendo realizadas campanhas de verificação geológica/geotécnica para comprovação do risco geológico do Projeto Executivo e para possibilitar a realização da medição final.

**Restos a pagar:** O montante inscrito em restos a pagar não foi liquidado totalmente no exercício de 2017, devido à não execução plena das metas estabelecidas no projeto executivo, por tratar-se de dragagem por resultado. Sendo assim, a existência de Restos a Pagar para execução da obra é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 6 - Ação 1220**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	1220 <b>Tipo:</b> PROJETO					
<b>TÍTULO</b>	Dragagem dos acessos no Porto de Paranaguá (PR)					
<b>INICIATIVA</b>	Adequação dos acessos aquaviários no Porto de Paranaguá/PR					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código:1080</b>					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário <b>Código: 2086</b>					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 9101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	( x ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x ) PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processado	Não Processado
63.659.549	131.059.549	131.059.549	8.293.937	8.293.937	0	122.765.612
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Dragagem de aprofundamento das cotas, de -15 / -14 / -13 / -11 / -11 / -11 metros para -16 / -15 / -14 / -14 / -14 / -11 metros (áreas Alfa, Bravo Uno e Dois, e Charlie Uno, Dois e Três, respectivamente), com alargamento do canal de acesso e da bacia de evolução.		Percentual de execução física	10,00	10,00	23,00	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
103.927.780	75.395.885	0	Obra executada	Percentual de Execução	18,00	

Fonte: SIOP

**Situação:** Em 03 de novembro de 2015, foi assinado o Contrato SEP/PR nº 26/2015, para prestação de serviços relativos à elaboração dos projetos básico e executivo de dragagem, sinalização, balizamento e execução das obras de dragagem de aprofundamento por resultado no Porto de Paranaguá/PR.

**Execução das metas:** A obra está em andamento. Foram emitidas a Ordem de Serviço nº 02/2017, de 02 de fevereiro de 2017, que autorizou os serviços de mobilização do parque de

equipamentos, bem como a dragagem das áreas Alfa, Armadilha e Bravo 1; além da Ordem de Serviço nº 02/2017, de 02 de outubro de 2017, que autorizou a dragagem das áreas restantes do espoco da obra (Bravo 2, Surdinho, Charlie 1, Charlie 2 e Charlie 3 (Int. A e B e Ext. A e B). Estão mobilizados três dragas Autotransportadoras de 10.000m³. Está prevista a conclusão das obras em agosto de 2018.

Houve suplementação na referida ação, tendo em vista que o contrato encontra-se vigente e a execução do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

No exercício de 2017 houve execução física de 23% referente à obra de dragagem, e 18,5% de execução financeira, os quais 2% foram pagos com recursos da LOA 2017, e o restante com recursos inscritos em restos a pagar.

Na 3ª janela orçamentária foi cancelado o montante de R\$ 2.600.000 na referida ação, para atender outra ação prioritária, qual seja: “Alinhamento e Reforço do Berço 4 no Porto de Itajaí (SC)”, foi necessário realizar tais ajustes na LOA 2017, para que as obras prioritárias não fossem prejudicadas.

**Fatores Intervenientes:** Atraso no cronograma por parte da contratada em decorrência da necessidade de ajustes de ordem técnica ao Projeto Executivo da obra. Recursos orçamentários insuficientes para quitação plena do empreendimento, na LOA 2017.

**Restos a pagar:** O montante inscrito em restos a pagar não foi liquidado totalmente no exercício de 2017, devido à não execução plena das metas estabelecidas no projeto executivo, por tratar-se de dragagem por resultado. Sendo assim, a existência de Restos a Pagar para execução da obra é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 7 - Ação 12Y0**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	12Y0 <b>Tipo:</b> PROJETO					
<b>TÍTULO</b>	Dragagem de Aprofundamento no Porto de Maceió (AL).					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código:1080</b>					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário <b>Código: 2086</b>					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 39101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(X) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X )PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processado	Não Processado
72.000.000	36.400.000	35.110.701	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Execução dos serviços de engenharia de dragagem por resultado de aprofundamento do canal de acesso, bacia de evolução, berço 5 Cais de Múltiplo Uso e berço 7 do Terminal de Graneis Líquidos - TGL (Interno) para 11m; do berço 8 TGL (externo) para 9m; do Cais Comercial e		Percentual de Execução Física	70,00	70,00	0,00	

Terminal Açucareiro (berços 2, 3, 4 e 6) para 10,5m; e do Cais de Fechamento (berço 1) para 10m.					
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>					
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>		
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada
0	0	0	Obra executada	Percentual de Execução	0,00

Fonte: SIOF

**Situação:** Em 17 de outubro de 2017, foi assinado o Contrato nº 018/2017/SNP/MTPA, para a execução da obra de engenharia de dragagem por resultado de aprofundamento do canal de acesso aquaviário, bacia de evolução e berços de atracação do Porto de Maceió/Al, entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem LTDA.

**Execução das metas:** A Ordem de Serviço ou de Fornecimento de Bens nº 21/2017/CGEPD/DIPGA/SNP, autorizando a elaboração do Projeto Executivo para dragagem das Áreas 1 a 7, foi assinada em 31 de dezembro de 2017.

Os serviços autorizados na referida ordem de serviço correspondem aos 86 (oitenta e seis) dias para elaboração do Projeto Executivo, e 30 (trinta) dias para análise e aceite pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH do referido projeto, conforme cronograma físico-financeiro constante no Contrato nº 18/2017/SNP/MTPA. **Fatores Intervenientes:** Não houve execução física no exercício de 2017, porque o empreendimento estava em processo licitatório, o qual necessitou de ajustes técnicos. Destaco, que em virtude de contingenciamento, a dotação da ação em referência foi cancelada parcialmente para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Restos a pagar:** Não há .

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 8 - Ação 122M**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	<b>122M Tipo: PROJETO</b>					
<b>TÍTULO</b>	Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Itajaí (SC)					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código:1080</b>					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário <b>Código: 2086</b>		<b>Tipo: TEMÁTICO</b>			
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 39101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	( x ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x ) PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
46.855.725	8.439.000	8.303.869	0	0	0	8.303.869
Execução Física						
Descrição da meta			Unidade de medida	Montante		
				Previsto	Reprogramado	Realizado

Dragagem de aprofundamento e alargamento no canal de acesso ao Porto de Itajaí (SC).	Percentual de Execução Física	27,00	27,00	80,00
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>				
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>	
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida
38.811.334	12.977.443	0	Obra executada	Percentual de Execução Física
				Realizada
				30,00

Fonte: SIOF

**Situação:** Em 26 de janeiro de 2017, foi assinado do Contrato 1/2017, para prestação de serviços relativos à execução da obra de engenharia de dragagem por resultado no acesso aquaviário do Porto de Itajaí-SC. Além disso, as obras tiveram início em 27/04/2017, com a Draga Xin Hai Niu.

**Execução das Metas:** No exercício em questão houve execução física de 80% referente à obra de dragagem, e em torno de 30% de execução financeira, no entanto, não houve pagamento realizado com recursos da LOA 2017, apenas com recursos inscritos em restos a pagar, porque aguarda-se definição acerca da revisão do projeto executivo, bem como redefinição do cronograma de execução da obra para equiparação entre a execução física e o financeiro.

Destaco que, em virtude de contingenciamento, parte da dotação da ação em referência foi remanejada para atender a abertura de crédito especial na ação “26.784.2086.15PY.4535 - Adequação da Infraestrutura Portuária do Porto de Itajaí”, bem como outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** Em setembro de 2017, a Contratada apresentou uma Revisão do Projeto Executivo considerando um assoreamento extraordinário por conta das chuvas e que afetou a produtividade.

Em 10/10/2017, foi realizada a retirada da draga Xin Hai Niu para o Porto de Paranaguá (PR) e paralização dos serviços de dragagem.

Estão sendo realizadas as tratativas para a retomada da obra, sendo que está em análise a revisão do Projeto Executivo, na qual foram reconsiderados os Marcos Contratuais e o Cronograma de execução da Obra.

**Restos a pagar:** O montante inscrito em restos a pagar não foi liquidado totalmente no exercício de 2017, devido à não execução plena das metas estabelecidas no projeto executivo, por tratar-se de dragagem por resultado. Sendo assim, a existência de Restos a Pagar para execução das obras é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

#### Quadro 9 – Ação 15CX

Identificação da Ação	
<b>CÓDIGO</b>	15CX Tipo: PROJETO
<b>TÍTULO</b>	Dragagem de Aprofundamento no Porto de Fortaleza (CE).
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código:1080</b>
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Marítimo <b>Código: 2086</b> <b>Tipo: TEMÁTICO</b>
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 39101
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(X) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X )PAC ( ) Brasil sem Miséria

Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
31.500.000	10.000.000	10.000.000	0	0	0	10.000.000
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Execução dos serviços de engenharia de dragagem por resultado no Porto de Mucuripe no Município de Fortaleza/CE.		Percentual de Execução Física	100,00	100,00	0	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
0	0	0	Obra concluída	Percentual de Execução	0,00	

**Situação:** Em 27 de dezembro de 2017, foi assinado o Contrato nº 32/2017 – MTPA, com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda., para execução dos serviços de engenharia de dragagem por resultado no Porto de Mucuripe no Município de Fortaleza/CE.

**Execução das metas:** Em 2017 não foi emitida ordem de serviço, portanto a obra ainda não foi iniciada. Em virtude de contingenciamento, a dotação da ação em referência foi cancelada parcialmente para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores Intervinentes:** Não houve execução física no exercício de 2017, porque o empreendimento estava em processo licitatório, o qual necessitou de ajustes técnicos.

**Restos a pagar:** Não há.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 10 - Ação 212A**

Identificação da Ação							
<b>CÓDIGO</b>		212A Tipo: PROJETO					
<b>TÍTULO</b>		Dragagem de Adequação da Navegabilidade em Portos.					
<b>INICIATIVA</b>		Adequação dos acessos aquaviários no Porto de Santos/SP.					
<b>OBJETIVO</b>		Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código:1080</b>					
<b>PROGRAMA</b>		Transporte Aquaviário <b>Código: 2086</b> <b>Tipo: TEMÁTICO</b>					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>		Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 39101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>		( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X )PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária Anual -2017							
Execução Orçamentária e Financeira – 0020 Na Região Nordeste							
Dotação			Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Reprogramado	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
1.350.000	0	50.000	0	0	0	0	0
Execução Física							
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante				
			Previsto	Reprogramado	Realizado		
Porto atendido		Unidade	1,0	1,0	1		

Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores							
Execução Orçamentária e Financeira				Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado		Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
1.453.682	0		0	Porto Atendido	Unidade	0,00	
Lei Orçamentária Anual 2017							
Execução Orçamentária e Financeira – 0010 Na Região Norte							
Dotação			Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Reprogramado	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
1.350.000	0	0	0	0	0	0	0
Execução Física							
Descrição da meta				Unidade de medida	Montante		
Porto atendido				Unidade	Previsto	Reprogramado	Realizado
					1,0	1,0	0,0
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores							
Execução Orçamentária e Financeira				Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado		Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida		Realizado RAP
0	0		0	Porto Atendido	Unidade		0,0
Lei Orçamentária Anual 2017							
Execução Orçamentária e Financeira – 0030 Na Região Sudeste							
Dotação			Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Reprogramada	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processado	Não Processado
208.161.000	0	68.592.254	68.500.000	0	0	0	68.500.000
Execução Física							
Descrição da meta				Unidade de medida	Montante		
Porto atendido				Unidade	Previsto	Reprogramado	Realizado
					47,0	47,0	6,0
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores							
Execução Orçamentária e Financeira				Execução Física - Metas			
Valor em 01/01/2017	Valor Liquidado		Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
2.000.000	0		0	Porto Atendido	Unidade	0	
Lei Orçamentária Anual 2017							
Execução Orçamentária e Financeira – 0040 Na Região Sul							
Dotação			Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Reprogramado	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processado	Não Processado
63.777.449	0	1.377.449	0	0	0	0	0
Execução Física							
Descrição da meta		Unidade de medida		Montante			
Porto atendido		Unidade		Previsto	Reprogramado	Realizado	
				9,0	9,0	0,0	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores							
Execução Orçamentária e Financeira				Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado		Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
83.000.000	0		0	Porto Atendido	Unidade	0	

Fonte: SIOP

### Localizador 0030 – Região Sudeste

**Situação:** Obra de dragagem de manutenção e readequação nos acessos aquaviários do Porto de Santos/SP. O contrato para execução das obras de dragagem supracitada foi assinado em 20/04/2016.

**Execução das Metas:** Por tratar-se de RDC-Contratação Integrada, considerou-se execução física de 6%, tendo em vista a entrega dos projetos básico e executivo pela contratada, no entanto as obras de dragagem não foram iniciadas porque o contrato encontra-se judicializado. Sendo assim, apesar da execução física considerada, com a elaboração dos projetos, não houve pagamento com recursos da LOA 2017, bem como com recursos inscritos em restos a pagar.

**Fatores Intervenientes:** Considerando que a EEL Infraestrutura não apresentou a documentação necessária e com isso foi rescindido o contrato e de forma legal foi chamada a segunda empresa classificada no certame licitatório, Van Oord. Em 2017, foi celebrado com a Van Oord o Contrato MTPA nº 02/2017. Essa elaborou os projetos básico e executivo no decorrer de 2017.

A EEL ajuizou ação ordinária, em cujo bojo a Sexta Turma do TRF da Primeira Região, conheceu e deu provimento ao Agravo de Instrumento nº 0008135-40-2017.4.01.0000/DF, por ela interposto, para suspender integralmente a decisão agravada: a) desconstituir o ato rescisório do contrato SEP/PR Nº 02/2016, celebrado no âmbito do Regime Diferenciado de Contratação (RDC) 1/2015; b) determinar a paralisação da execução daquele contrato pela empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas; e c) determinar o imediato restabelecimento do correspondente objeto contratual pela EEL Infraestrutura Ltda.

Em atendimento a referida decisão judicial proferida pela 6ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região nos autos do agravo de instrumento, e a publicação do Diário Oficial da União – DOU de 03/11/2017, na mesma data esta Secretaria determinou à EEL o imediato restabelecimento do correspondente objeto do contrato e a apresentação da garantia estabelecida no Contrato.

**Restos a pagar:** O montante inscrito em restos a pagar não foi liquidado totalmente no exercício de 2017, porque o contrato encontra-se judicializado. A existência de Restos a Pagar para execução das obras é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

#### **Localizador 0040 – Região Sul**

**Situação:** Obra de dragagem de manutenção e readequação da geometria do canal de acesso ao Porto do Rio Grande/RS. O Contrato para execução da obra supracitada foi assinado em 29/07/2015, por meio de RDC – Contratação Integrada.

**Execução das Metas:** Projetos básico e executivo foram elaborados e entregues à SNP/MTPA pela empresa contratada. Não houve execução física porque o contrato encontra-se paralisado. Parte dos recursos orçamentários foram utilizados para remanejamento em favor dos empreendimentos em execução.

**Fatores Intervenientes:** Contrato paralisado desde 07/06/2016, em decorrência de restrição orçamentária e licença ambiental.

Em 28 de abril de 2017, foi assinado o 1º Termo Aditivo ao Contrato nº 24/2015, para prorrogar o seu prazo de vigência em mais 12 (doze) meses, passando o seu término de 29/04/2017 para 29/04/2018. Aguarda-se definição governamental acerca da permanência ou rescisão contratual, após o término de sua vigência.

**Restos a Pagar:** O montante inscrito em restos a pagar não foi liquidado totalmente no exercício de 2017, porque o contrato encontra-se paralisado. A existência de Restos a Pagar para execução das obras é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa

um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 11 - Ação 12K7**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	12K7 <b>Tipo:</b> OBRA					
<b>TÍTULO</b>	Alinhamento e Reforço do Berço 4 no Porto de Itajaí (SC).					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo.					
<b>OBJETIVO</b>	1080 - Ampliar a capacidade portuária, por meio da infraestrutura e superestrutura nos portos organizados marítimos brasileiros.					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário Código: 2086					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	39101 – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(x) Sim ( ) Não Caso positivo: (x) PAC ( ) Brasil sem Miséria					
Lei Orçamentária 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2015	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
23.400.000	26.000.000	26.000.000	0,0	0,0	0,0	26.000.000
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
Obra executada		%	Previsto	Reprogramado	Realizado	
			16	-	16	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
25.374.922	18.863.669	0,0	Obra executada	%	16	

Fonte: SIOP

**Situação:** Trata-se de obra de engenharia para alinhamento e reforço do berço 4, com comprimento de 490 m, de forma a adequá-lo à atracação de navios de grande porte.

**Execução das metas:** Empreendimento em andamento com 88% de execução física e 80% de execução financeira. Em 2017, a referida ação foi suplementada para garantir a quitação do empreendimento.

No exercício de 2017 houve execução física de 16% e 12% de execução financeira, no entanto, não houve pagamento realizado com recursos da LOA 2017, apenas com recursos inscritos em restos a pagar.

**Fatores intervenientes:** O desenvolvimento da ação transcorreu dentro da normalidade, nesse exercício.

**Restos a pagar:** No exercício de 2017, a execução física foi paga com recursos inscritos em RAP de exercícios anteriores. O montante inscrito em Restos a Pagar não foi liquidado totalmente no exercício de 2017, devido à não execução plena das metas estabelecidas no cronograma da obra. Sendo assim, a existência de Restos a Pagar para execução das obras é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 12 - Ação 7L25**

Identificação da Ação		
<b>CÓDIGO</b>	7L25	<b>Tipo:</b> OBRA

<b>TÍTULO</b>	Ampliação do Cais Público do Porto Novo do Porto de Rio Grande (RS).					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	1080 - Ampliar a capacidade portuária, por meio da infraestrutura e superestrutura nos portos organizados marítimos brasileiros.					
<b>PROGRAMA</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	39101 – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(x) Sim ( ) Não Caso positivo: (x)PAC ( ) Brasil sem Miséria					
<b>Lei Orçamentária 2017</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
12.600.000	4.400.000	2.670.009	1.323.679	1.323.679	0	1.346.330
<b>Execução Física</b>						
Descrição da meta			Unidade de medida	Montante		
				Previsto	Reprogramado	Realizado
Obra executada			%	12	12	12
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
33.574.310	31.386.176	0	Obra executada	%	93	

Fonte: SIOF

**Situação:** Trata-se da construção de um cais sobre estacas avançando 10m à frente da estrutura do cais existente, permitindo instalar equipamentos modernos, aptos a operar navios pós-Panamax e, ao mesmo tempo, permitindo o aprofundamento de 30 para 40 pés, admitindo a operação de navios de maior calado, de forma a modernizar e renovar o atual cais público no Porto Novo do Porto do Rio Grande oferecendo melhor utilização das suas instalações, tornando-o mais competitivo.

**Execução das Metas:** Obra com 100% de execução física e 96,4% de execução financeira. No exercício de 2017 houve execução física de 12% e 26,5% de execução financeira, os quais 4% foram pagos com recursos da LOA 2017, e o restante com recursos inscritos em restos a pagar. Destaco, que em virtude de contingenciamento, a dotação da ação em referência foi cancelada parcialmente para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** Não há, obra concluída.

**Restos a pagar:** Recursos orçamentários necessários para quitação contratual. A existência de Restos a Pagar para execução das obras é imprescindível, haja vista que a execução física do empreendimento ultrapassa um exercício financeiro.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 13 - Ação 14XM**

Identificação da Ação	
<b>CÓDIGO</b>	14XM
<b>TÍTULO</b>	Adequação de Instalações de Acostagem, Movimentação e Armazenagem de Cargas no Porto de Paranaguá (PR)
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo
<b>OBJETIVO</b>	1080 - Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias.
<b>PROGRAMA</b>	2086 - Transporte Aquaviário

<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>		39101 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Administração Direta				
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>		<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não Caso positivo: <input type="checkbox"/> PAC <input type="checkbox"/> Brasil sem Miséria				
<b>Lei Orçamentária 2017</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2015	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
1.600.300	161.194	0	0	0	0	0
<b>Execução Física</b>						
Descrição da meta			Unidade de medida	Montante		
				Previsto	Reprogramado	Realizado
<b>Obra executada</b>			%	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>			
Valor em 1/1/2015	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
0	0	0	Obra executada	Percentual de execução	<b>0</b>	

Fonte: SIOP

**Situação:** Trata-se de adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias.

**Execução das Metas:** Não houve execução física-financeira na ação, no exercício de 2017. Destaco, que em virtude de contingenciamento, a dotação da ação em referência foi cancelada parcialmente para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** Devido ao cenário de restrições orçamentárias e financeiras, as ações preparatórias para execução do empreendimento não foram iniciadas, em detrimento dos empreendimentos já em execução.

**Restos a Pagar:** Não há.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 14 - Ação 7Q62**

<b>Identificação da Ação</b>						
<b>CÓDIGO</b>	7Q62					
<b>TÍTULO</b>	Adequação de Instalações de Acostagem e Movimentação e Armazenagem de Cargas no Porto de Recife (PE)					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	1080 - Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias.					
<b>PROGRAMA</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	39101 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Administração Direta					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não Caso positivo: <input checked="" type="checkbox"/> PAC <input type="checkbox"/> Brasil sem Miséria					
<b>Lei Orçamentária 2017</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2015	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
18.000.000	0	0	0	0	0	0
<b>Execução Física</b>						
Descrição da meta				Montante		

			Unidade de medida	Previsto	Reprogramado	Realizado
<b>Obra executada</b>			%	8	8	0
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
27.337.018	0	0	Obra executada	Percentual de execução	0	

Fonte: SIOP

**Situação:** Trata-se da recuperação dos paramentos dos Cais nos berços 7, 8 e 9/10, com substituição de defensas, pavimentação, drenagem e sinalização das faixas de cais.

O conjunto dessas obras permitirá a atracação de embarcações maiores, o que proporcionará um aumento efetivo da operação turística com a utilização de três berços próprios para esta finalidade, liberando os outros berços que estavam sendo utilizados provisoriamente, para as cargas tradicionais do Porto, permitindo também um incremento na movimentação de cargas.

O Porto do Recife apresentou EVTEA e Projeto Básico para celebração do Termo de Compromisso. O EVTEA foi aprovado em 11/02/2016. No entanto, a SNP constatou pendências que impediram a aprovação do Projeto Básico em 2016.

Houve uma demora na publicação do Decreto nº 8.926, de 08/12/2016, que incluiu o empreendimento no rol de empreendimentos cujas transferências são obrigatórias aos entes federados, para a execução das ações PAC e, ainda, a CONJUR/MTPA emitiu Parecer considerando necessária a prévia análise e aprovação do Projeto Básico para celebração do Termo de Compromisso.

Em dezembro de 2017 a Administração do Porto do Recife apresentou documentação para celebração do Termo de Compromisso, não sendo possível sua análise em tempo hábil pelas áreas competentes do MTPA. Devido ao atraso da apresentação da documentação por parte do Porto, o Termo de Compromisso será celebrado em 2018.

**Execução das metas:** O Termo de Compromisso não foi celebrado e as obras não foram iniciadas, apesar de ter sido empenhado o montante de R\$ 27.337.018,00 para a execução do empreendimento. Destaco, que em virtude de contingenciamento, a dotação da ação em referência foi cancelada parcialmente para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** Dificuldade da conveniente em sanar as pendências apontadas pela SNP no Projeto Básico, com vistas à formalização do Termo de Compromisso.

**Restos a pagar:** Havia um montante de R\$ 27.337.018,00 inscrito em RAP. No entanto, não foram repassados devido a não formalização do Termo de Compromisso. Tais recursos, inscritos em restos a pagar serão utilizados no exercício de 2018, tendo em vista a programação de assinatura do referido termo no mesmo ano.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 15 - Ação 15NW**

<b>Identificação da Ação</b>	
<b>CÓDIGO</b>	15NW
<b>TÍTULO</b>	Construção de Edificação para Recepção de Passageiros do Porto de Maceió/AL
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo

<b>OBJETIVO</b>	1080 - Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias.					
<b>PROGRAMA</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	39101 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Administração Direta					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X ) PAC ( ) Brasil sem Miséria					
<b>Lei Orçamentária 2017</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2015	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
18.000.000	0	0	0	0	0	0
<b>Execução Física</b>						
Descrição da meta			Unidade de medida	Montante		
				Previsto	Reprogramado	Realizado
<b>Obra executada</b>			%	100	100	0
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
0	0	0	Obra executada	Percentual de execução	0	

Fonte: SIOF

**Situação:** Construção de infraestrutura portuária dedicada e exclusiva à atracação de embarcações turísticas ou de lazer e estrutura de embarque e desembarque para passageiros, atendendo ao crescente mercado de cruzeiros marítimos na região Nordeste.

O Porto de Maceió apresentou EVTEA e Anteprojeto para celebração de Contrato. O EVTEA foi aprovado em 11/2017.

**Execução das Metas:** O Instrumento Contratual não foi celebrado e as obras não foram iniciadas. Destaco, que em virtude de contingenciamento, a dotação da ação em referência foi cancelada para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** O empreendimento não foi publicado na Ata do Grupo Executivo do PAC – GEPAC, no exercício de 2017 e por isso não houve licitação para o empreendimento.

**Restos a Pagar:** Não há.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

Quadro 16 - Ação 15NV

<b>Identificação da Ação</b>		
<b>CÓDIGO</b>	<b>15NV Tipo: PROJETO</b>	
<b>TÍTULO</b>	Revitalização do Porto de Belém/PA	
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo	
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código:1080</b>	
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário <b>Código: 2086</b>	<b>Tipo: TEMÁTICO</b>
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Administração Direta 39101	
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	( x ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x ) PAC ( ) Brasil sem Miséria	
<b>Lei Orçamentária 2017</b>		
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>		
Dotação	Despesa	Restos a Pagar inscritos 2016

Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
9.000.000	0	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta	Unidade de medida	Montante				
		Previsto	Reprogramado	Realizado		
Projeto elaborado.	Percentual de Execução Física	30	30	0		
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
0	0	0	Projeto elaborado	Percentual de Execução Física	0,00	

Fonte: SIOP

**Situação:** Os estudos de viabilidade, planejamento e projetos visando a integração urbano-portuária nas áreas não operacionais do Porto Organizado de Belém/PA.

Em 07/04/2017, foi firmado Termo de Cooperação entre o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e o Ministério da Integração Nacional (MI), para que o Projeto Executivo e as obras de revitalização do Porto de Belém fossem desenvolvidos pelo MI, portanto não houve repasse de recursos por parte da SNP.

**Execução de metas:** Não houve execução na LOA. Assim, destaco, que em virtude do contingenciamento, a dotação da ação em referência foi totalmente cancelada para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores intervenientes:** O Projeto executivo e as obras de revitalização do Porto de Belém não serão mais desenvolvidos pela Secretaria Nacional de Portos, e sim pelo Ministério da Integração Nacional (MI).

**Restos a pagar:** Não há.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

Quadro 17 - Ação 12I0

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	12I0		<b>Tipo:</b> Obra			
<b>TÍTULO</b>	Modernização do Porto de Porto Velho - no Estado de Rondônia					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria das condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias. <b>Código:</b> 1080					
<b>PROGRAMA</b>	Transporte Aquaviário		<b>Código:</b> 2086		<b>Tipo:</b> Temático	
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - 39101					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(X) Sim ( )Não <b>Caso positivo:</b> ( X )PAC ( )Brasil sem Miséria ( )Outras					
Lei Orçamentária do Exercício						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar do exercício	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
4.726.800	476.117	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta	Unidade de medida	Meta				
		Prevista	Reprogramada	Realizada		

Obra executada	% de execução física	23	23	23	
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>					
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>		
Valor em 1º de janeiro	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada
0	0	0	Obra executada	% de execução física	0

Fonte: SIOP

**Situação:** Trata-se da melhoria e modernização do Porto, por meio da aquisição de equipamentos, elaboração de projetos e execução de obras civis e navais, tais como: construção de novas áreas de atracação, construção de rampas de atracação metálicas, construção de armazém de cargas gerais e da nova sede administrativa do porto.

Os investimentos realizados no Porto visam oferecer estrutura adequada para que os pequenos, médios e grandes produtores possam escoar a suas safras, um estímulo à produção de grãos, consoante com o crescimento do agronegócio na região.

Até o final do exercício de 2017, foram adquiridos e entregues os seguintes equipamentos: 2 balanças rodoviárias, 1 pá carregadeira, 1 caminhão caçamba, 3 empilhadeiras e 2 rampas flutuantes para operação roll-on-roll-off. Foram concluídos, também, os projetos civis do armazém de cargas gerais e da nova sede administrativa do porto.

A aquisição das rampas flutuantes, para substituir as utilizadas por mais de 30 anos, e dos demais equipamentos, são objeto do Termo de Compromisso nº 003/2017 da SOPH, com interveniência do Governo do Estado de Rondônia e da Secretaria Nacional de Portos/MTPA. O binômio porto-cidade foi observado, por terem sido construídas em Porto Velho e com utilização de mão de obra local, gerando, nesta 1ª Etapa, 32 empregos diretos e mais de 100 indiretos.

**Execução das metas:** Em 2017 houve um avanço significativo na execução das metas. Com a aquisição dos equipamentos e a realização dos projetos civis, a execução física alcançou o percentual aproximado de 23%.

Em 2016, houve repasse financeiro no valor de R\$ 19.748.569,00 referente à restos a pagar de exercícios anteriores, constantes em outra funcional programática.

Assim, no exercício de 2017, não houve execução financeira com recursos da LOA, bem como com recursos inscritos em restos a pagar, em consonância com o cronograma do instrumento de repasse. Destaco, que em virtude de contingenciamento, a dotação da ação em referência foi cancelada parcialmente para atender outras prioridades do Governo Federal.

**Fatores Intervenientes:** Devido ao corte orçamentário imposto ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, não foi empenhado o valor destinado para esta ação na LOA de 2017.

**Restos a Pagar:** Não há.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

Quadro 18 - Ação 20B9

Identificação da Ação	
<b>CÓDIGO</b>	20B9
<b>TÍTULO</b>	Estudos para o Planejamento do Setor Portuário - PAC

<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	1082 - Aprimorar a governança e modernizar a gestão do setor portuário.					
<b>PROGRAMA</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	39101 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Administração Direta					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	(X) Sim () Não Caso positivo: (X) PAC () Brasil sem Miséria () Outras					
<b>Lei Orçamentária Anual - 2017</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Process.
R\$ 81.495.010	R\$ 28.044.978,00	R\$ 28.020.863,00	R\$ 24.788.923,47	R\$ 22.379.372,47	R\$ 2.409.551	R\$ 3.231.940
<b>Execução Física</b>						
Descrição da meta			Unidade de medida	Montante		
				Previsto	Reprogramado	Realizado
Estudo realizado			Percentual	11	11	3
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado	
R\$ 16.205.903,00	14.372.348	1.182.900,00	%	Percentual	1	

Fonte: SIOF

**Situação:** A execução da LOA 2017 para ação destinou-se unicamente à descentralização de recursos para a execução do Termo de Execução Descentralizada nº 01/2015, que tem como objeto “Elaboração de Estudos Visando o Suporte à SEP/PR nas Ações de Planejamento do Setor Portuário Nacional”, celebrado entre a SNP e a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, que prevê os estudos de planejamento do Plano Nacional de Logística Portuária – PNL, o Plano Geral de Outorgas – PGO e os Planos Mestres. Para isso, foram executados recursos do PO 0001 - Elaboração de Instrumentos de Planejamento do Setor Portuário Brasileiro – PAC. Em 2017 foram executadas 4 parcelas de descentralização para a UFSC, no valor total de R\$ 10.883.867,60, sendo R\$ 6.397.729,00 da LOA. Esta execução permitiu o avanço na visitação para a elaboração dos Planos Mestres, a conclusão e entrega do Plano Geral de Outorgas (PGO), além de entregas intermediárias do Plano Nacional de Logística Portuária – PNL.

**Fatores interveniente:** Não foram observados fatores intervenientes para esta ação.

**Restos a pagar:** Na execução do PO 0000 - Estudos para o Planejamento do Setor Portuário – PAC – Nacional, em 2017 foram pagos R\$ 3.750.000,00 de restos a pagar não processados em favor do Termo de Execução Descentralizada nº 01/2015, celebrado entre este Ministério (MTPA) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) para promoção do planejamento portuário nacional. Os restos a pagar inscritos de 2016 destinaram-se à descentralização da 5ª parcela, não executada no exercício.

**PO 0000 - Estudos para o Planejamento do Setor Portuário – PAC – Nacional,** em 2017 foram pagos R\$ 3.750.000,00 de restos a pagar não processados em favor do Termo de Execução Descentralizada nº 01/2015 celebrado entre o MTPA e a UFSC para promoção do planejamento portuário nacional. Os restos a pagar inscritos de 2016 destinaram-se à descentralização da 5ª parcela, não executada no exercício.

## **PO 0000 - Estudos para o Planejamento do Setor Portuário – PAC – Nacional Revitalização do Porto de Belém/PA**

A Revitalização do Porto de Belém/PA propiciará o desenvolvimento da região e consequentemente uma maior integração porto-cidade, pela geração de emprego e renda, incentivo ao turismo, aumento da receita do Porto, melhoria da infraestrutura do entorno portuário e mitigação da externalidades negativas pela recaracterização da área portuária.

**Situação:** Os estudos de viabilidade, planejamento e projetos visando a integração urbano-portuária nas áreas não operacionais do Porto Organizado de Belém/PA foram desenvolvidos pela empresa Geo Lógica. O contrato foi assinado com a então SEP, em 15/04/2016, a um custo de R\$ 3 milhões. Este valor foi totalmente empenhado e foram repassados R\$ 2.250.000, no exercício de 2016.

Foi firmado, em 07/04/2017, Termo de Cooperação entre o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e o Ministério da Integração Nacional (MI), para que o Projeto Executivo e as obras de revitalização do Porto de Belém sejam desenvolvidos pelo MI, portanto não haverá mais repasse de recursos por parte da SNP.

**Execução de metas:** Em 2017 foram executados os 5% finais do Contrato e repassados o montante de R\$ 750.000,00, sendo R\$ 600.000,00 no mês de janeiro, referente à execução física de dezembro/2016 e R\$ 150.000,00 em fevereiro, referente ao pagamento da 4ª parcela e última fase do projeto.

**Fatores intervenientes:** Não houve.

**Restos a pagar:** Na execução do PO 0000 - Estudos para o Planejamento do Setor Portuário – PAC – Nacional, em 2017 foram pagos R\$ 750.000,00 de restos a pagar não processados em favor do contrato referente aos estudos de viabilidade, planejamento e projetos para Revitalização do Porto de Belém/PA.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**PO 0001 - Elaboração de Instrumentos de Planejamento do Setor Portuário Brasileiro – PAC,** é destinada ao desenvolvimento do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 01/2015, celebrado entre este MTPA e Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Em sua dotação inicial o PO continha R\$ 19.577.753,00. No decorrer do exercício foi cancelada a dotação de R\$ 8.577.753,00 em favor da suplementação da Ação 12KP e empenhados R\$ 8.944.226,00. Em 2017 foram executadas 4 parcelas de descentralização para a UFSC, no valor total de R\$ 10.883.867,60, sendo R\$ 6.397.729,00 da LOA. Esta execução permitiu o avanço na visita para a elaboração dos Planos Mestres, a conclusão e entrega do Plano Geral de Outorgas (PGO), além de entregas intermediárias do Plano Nacional de Logística Portuária – PNLN.

## **PO 0002 – Implantação do Sistema de Custos Referenciais para Obras e Serviços Portuários – SICROPORT**

A implantação do Sistema de Custos Referenciais para Obras e Serviços Portuários – SICROPORT tem como objetivo aprimorar a governança e modernizar a gestão do setor portuário, proporcionando maior confiabilidade na elaboração e análise dos orçamentos do Setor.

**Situação:** Trata-se de ação incluída no PAC para atendimento da implantação do Sistema de Custos Referenciais para Obras e Serviços Portuários – SICROPORT. Em fase de contratação.

Esta é a última contratação que falta para completar o custo dos modais de transporte, haja visto que já foram desenvolvidos os custos para rodovias e ferrovias.

**Execução de metas:** Não houve execução em 2017.

**Fatores intervenientes:** Devido à demora na autorização para contratação da Fundação Getúlio Vargas - FGV, executora do projeto na modalidade “por inexigibilidade de licitação”, não foram utilizados os recursos destinados na PO 0002 – Implantação do Sistema de Custos Referenciais para Obras e Serviços Portuários.

**Restos a pagar:** Não houve.

**PO 0009 – Termo de Cooperação da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ com a Secretaria de Portos.**

Trata-se de Termo de Cooperação Técnica e Científica - TCoop nº 001/2012, celebrado em 01/11/2012, pela extinta Secretaria de Portos – SEP/PR e a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ para prestar apoio e assessoramento técnico ao Programa Nacional de Dragagem (PND).

**Situação:** A cooperação técnica e científica destina-se ao desenvolvimento de produtos técnicos compostos por estudos e pesquisas acadêmicas, destinados a apoiar e assessorar a SNP, na elaboração de projetos e serviços de dragagem, incluídos no Programa Nacional de Dragagem – PND.

**Execução de metas:** Em 2017, foi repassado o montante de R\$ 15.981.643,47 com recursos da LOA, conforme cronograma de desembolso previsto no Plano de Trabalho do referido instrumento.

**Fatores intervenientes:** Não foram observados fatores intervenientes para esta ação.

**Restos a pagar:** Não houve restos a pagar nesse Plano Orçamentário.

**Quadro 19- Ação - 12KR**

Identificação da Ação						
<b>CÓDIGO</b>	12KR					
<b>TÍTULO</b>	Implantação do Sistema de Gestão de Tráfego de Navios					
<b>INICIATIVA</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>OBJETIVO</b>	1083 - Melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros.					
<b>PROGRAMA</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>UNIDADE ORÇAMENTÁRIA</b>	39101 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Administração Direta					
<b>AÇÃO PRIORITÁRIA</b>	( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras					
Lei Orçamentária Anual - 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Process.
R\$ 6.442.884,00	R\$ 2.000.000,00	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Sistema implantado		Percentual de execução física	11	11	0	

Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores					
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas		
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado
0	0	0	Sistema implantado	% de execução	0

Fonte: SIOF

**Execução das metas:** Não foi observado avanço físico, bem como execução orçamentária da LOA 2017, em virtude de contingenciamento, a ação em referência sofreu um cancelamento de 68,96%, atender outras prioridades do Governo Federal. E ainda, o saldo restante foi remanejamento para custeio, razão pela qual não observa execução.

**Fatores intervenientes:** Os contingenciamentos orçamentários, a exemplo dos constantes na Portaria MPDG nº 414/, de 1º de dezembro de 2017, o qual impossibilitou as medidas de execução orçamentária do exercício, especialmente nas ações de investimento das Companhias Docas, impactando negativamente.

**Restos a pagar:** Não há.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 20 - Ação 122X**

Identificação da Ação						
<b>Código</b>	122X					
<b>Título</b>	Implantação do Sistema de Atendimento Portuário Unificado					
<b>Iniciativa</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>Objetivo</b>	1083 – Melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros					
<b>Programa</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>Unidade Orçamentária</b>	Secretaria de Portos – 68101					
<b>Ação Prioritária</b>	(X) Sim () Não Caso positivo: (X) PAC () Brasil sem Miséria () Outras					
Lei Orçamentária Anual - 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Process.
20.225.777	6.527.231	6.460,00	0	0	0	6.460.000
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
Estudo realizado		Unidade	Previsto	Reprogramado	Realizado	
			30	30	9	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado	
19.794.263	9.250.987	0	Sistema Implantado	% de execução	9	

Fonte: SIOF

**Situação:** Em 2017 foi concluída a integração do Sistema Porto Sem Papel com o Sistema Mercante da Receita Federal, tornando o Mercante a única entrada de dados relacionados a carga. Essa inovação permitiu racionalizar para o usuário a prestação de informações sobre importações e exportações de produtos pela via marítima (navios). Foram também realizados ajustes para viabilizar a emissão, pela ANVISA, de Livre Prática pelo prazo de 90 dias, executadas melhorias na rastreabilidade de informações no sistema, e iniciada a ativação do sistema nos Terminais de Uso Privado (TUPs), com respectiva adaptação do sistema.

**Execução das metas:** Em 2017 havia uma previsão de implantação do Porto sem Papel nos

TUPs, localizados no Município de Porto Velho, mas devido ao contingenciamento no orçamento ocorrido no ano, as ações de iniciativas quanto à implantação do Sistema Porto sem Papel foi inviabilizada pois não houve orçamento para custear viagem com deslocamentos para tratativas junto ao terminais anuentes.

Assim, neste ano de 2017, foi realizada a conclusão da integração dos dois sistemas permitindo racionalizar a prestação de informações sobre importações e exportações, além das melhorias na rastreabilidade de informações, todo pagamento realizado para esta ação, foi feito através dos valores inscritos em restos a pagar – RAP, sendo realizado 9 da meta prevista para implantação, devido a não conclusão do organograma de implantação do sistema nos TUPs.

**Fatores intervenientes:** Devido ao contingenciamento ocorrido no orçamento de 2017, no qual impactou significativamente as tratativas de negociação da implantação do sistema nos demais TUPs, que seria realizada por meio de reuniões entre os interessados.

**Restos a pagar:** O valor de R\$ 19.794.263,00 (dezenove milhões setecentos e noventa e quatro mil duzentos e sessenta e três reais) foram inscritos em restos a pagar devido a não conclusão do organograma de implantação do sistema nos TUPs.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 21 - Ação 12KP**

Identificação da Ação						
<b>Código</b>	12KP					
<b>Título</b>	Implantação do Sistema de Carga Inteligente e Cadeia Logística Inteligente.					
<b>Iniciativa</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>Objetivo</b>	1083 - Melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros.					
<b>Programa</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>Unidade Orçamentária</b>	39101 - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Administração Direta					
<b>Ação Prioritária</b>	( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras					
Lei Orçamentária Anual - 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2017	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Process.
R\$ 9.788.877,00	R\$ 95.050,00	0	0	0	0	R\$7.735.066,00
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Sistema implantado		Percentual de execução física	14	14	0	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado	
R\$ 7.735.066,00	4.473.407	-	Sistema implantado	% de execução	0	

Fonte: SIOP

**Execução das metas:** Não foi observado avanço físico, bem como execução orçamentária da LOA 2017, em virtude de contingenciamento, o recurso destinado à ação em referência teve sua dotação cancelada em 99,03% para atender outras prioridades do Governo Federal. Razão pela qual

não observa execução, consequentemente inviabilizando entrega de novos sistemas.

**Fatores intervenientes:** Os contingenciamentos orçamentários, a exemplo dos constantes na Portaria MPDG nº 414/2017, de 1º de dezembro de 2017, o qual impossibilitou as medidas de execução orçamentária do exercício, especialmente nas ações de investimento das Companhias Docas, impactando negativamente.

**Restos a pagar:** O valor inscrito em RAP de R\$ 7.735.066,00 (sete milhões, setecentos e trinta e cinco mil e sessenta e seis reais), da ação 12KP é indispensável para manutenção e continuidade do Contrato 29/2015 (SERPRO), e manutenção do Sistema Portolog.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 22 - Ação 12KQ**

Identificação da Ação						
<b>Código</b>	12KQ					
<b>Título</b>	Implantação do Sistema de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária					
<b>Iniciativa</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>Objetivo</b>	1083 – Aprimorar a governança e modernizar a gestão do setor portuário					
<b>Programa</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>Unidade Orçamentária</b>	Secretaria de Portos – 68101					
<b>Ação Prioritária</b>	( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras					
Lei Orçamentária Anual - 2016						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Process.
0	0	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Sistema implantado		Percentual de execução física	0	0	0	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado	
4.668.704	1.084.704	0	Sistema implantado	% de execução	0	

Fonte: SIOF

**Situação:** A ação é relativa ao INFRAPORT, um sistema de gestão empresarial previsto para ser utilizado pelas Companhias Docas que, contudo, não foi considerado de fácil operacionalização, tendo sido o projeto interrompido.

**Execução das metas:** No ano de 2017 foi realizado um pagamento equivocadamente de R\$ 1.084.704,00 (um milhão oitenta e quatro mil setecentos e quatro reais) através do relatório de número nº 11/2017/CGDIP/DGMPS/SNP-MTPA no processo nº 50000.026.639/2017-40, valor esse que deveria ter sido pago na ação 12KP, porém foi informado o número de empenho 2015NE800024 pertencente a RAP da conta 12KQ. Providenciaremos solicitação de retificação destes lançamentos.

**Fatores intervenientes:** O sistema a ser construído/implementado com os recursos da Ação não foi bem aceito pelas Companhias Docas, tendo sido considerado de difícil operacionalização, resultando na descontinuidade do projeto.

**Restos a pagar:** O sistema que era contemplado por esta ação, foi suspenso por ser considerado de difícil comercialização, assim, o valor inscrito em RAP será solicitado o cancelado

tempestivamente junto à área de Orçamento.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

**Quadro 23 - Ação 211X**

Identificação da Ação						
<b>Código</b>	211X					
<b>Título</b>	Manutenção e Operação de Portos Fluviais e Lacustres					
<b>Iniciativa</b>	Representa o próprio objetivo					
<b>Objetivo</b>	1080 - Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias.					
<b>Programa</b>	2086 - Transporte Aquaviário					
<b>Unidade Orçamentária</b>	Secretaria de Portos – 68101					
<b>Ação Prioritária</b>	( ) Sim ( X ) Não Caso positivo: ( ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras					
Lei Orçamentária Anual - 2017						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Process.
7.831.101	3.138.135	0	0	0	0	0
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Sistema implantado		Percentual de execução física	100	100	0	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2017	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado	
5.099.978,08	0	0	Sistema implantado	% de execução	0	

Fonte: SIOP

**Situação:** Esta ação diz respeito à manutenção e operação da infraestrutura de portos fluviais e lacustres, incluindo as edificações de apoio à operação portuária, gestão e operação do parque portuário, equipamentos de carga e descarga, carga e descarga das embarcações e dos terminais de passageiros. Envolve, também, a gestão ambiental do empreendimento. Essas ações buscam garantir a prestação de serviços portuários com maior segurança e eficiência. Foi celebrado em 01/08/2014 o Convênio de Apoio Técnico e Financeiro SEP nº 002/2014, entre a extinta Secretaria Nacional de Portos, atualmente incorporada ao Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil e a Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR que pactuou o aporte de recursos para a manutenção e operação do Porto de Manaus/AM, por 24 meses inicialmente e prorrogado para apresentação de prestações de contas, como suporte ao Convênio de Descentralização SEP nº 001/2014, celebrado entre os mesmos partícipes.

**Execução das metas:** Não houve execução da LOA em 2017. Houve repasses financeiros para o referido convênio até o ano de 2016, na medida em a Companhia encaminhava os relatórios de prestação de contas, o qual foi interrompido até a prestação total dos valores anteriores repassados.

**Fatores intervenientes:** Dentre os fatores intervenientes que impediram o repasse de novos recursos à Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR pode-se citar o fato de haver prestação de contas em aberto, sem ter, até 31/12/17, manifestação conclusiva.

**Restos a pagar:** Por se tratar de um Convênio de Descentralização, o Porto de Manaus, necessitava realizar contratações para suprir as necessidades iniciais do porto, por este motivo no ano

de 2015 realizaram pesquisas e licitações para atendimento do objeto, assim os repasses iniciaram em 2014 sendo interrompidos em 2015 e reiniciado em 2016 e devido à pendência da prestação de contas dos repasses anterior em 2017 foram suspensos novamente os respectivos repasses, permanecendo o valor de R\$ 5.099.978,08 em restos a pagar. Justifica-se pelo fato da CODOMAR encontrar-se em liquidação.

**Ações Prioritárias na LDO:** Não há ações prioritárias na LDO para a SNP.

#### **Outras Ações**

Cabe registrar, no que concerne sobre a execução física e financeira das ações da Lei Orçamentária Anual de responsabilidade desta Secretaria Nacional de Portos, que não houve execução orçamentária e financeira nas ações: 7w57 - Construção do Porto de Marabá (PA), 15PR - Adequação de Infraestrutura Portuária no Porto de Maceió/AL, 15PY - Adequação da Infraestrutura Portuária do Porto de Itajaí/SC e 2E76 - Remoção de Navio Naufragado no Porto de Vila do Conde em Barcarena, no Estado do Pará, em decorrência das restrições orçamentárias ocorridas no exercício, e tendo em vista, também, a priorização de outros empreendimentos no âmbito do Governo Federal.

### **3.3.2. Fatores intervenientes no desempenho orçamentário**

No exercício de 2017 ficou evidente o cenário de restrição orçamentária e financeira, a partir de sucessivos cancelamentos realizados pela Secretaria de Orçamento Federal – SOF, bem como para atendimento do limite de empenho estabelecido para esta Secretaria. Desta forma, diante da inconstância e da baixa previsibilidade orçamentária, tornou-se difícil à adequação do planejamento, prejudicando um melhor avanço de alguns projetos.

Considere-se, ainda, as prioridades do Governo Federal para o exercício, espelhadas na criação de programas como o Avançar Parcerias, o qual priorizou projetos e obras de infraestrutura a serem concluídos até o final de 2018. Por conta disso, algumas ações não puderam ser realizadas, como, por exemplo, a criação de novo empreendimento dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, denominado “Estudos de Avaliação de Risco das Instalações Portuárias – EAR e Planos de Segurança Pública Portuária – PSPP”, com orçamento previsto no valor de R\$ 3.000.000,00, para a qual a SNP emvidou esforços mas que resultou na não aprovação pelo Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento - GEPAC. O objetivo da ação seria promover ações de segurança pública portuária e preparação dos portos brasileiros para obtenção da certificação prevista no ISPS-CODE, à qual é dada pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS.

Registre-se, ainda, os impactos na atuação da Secretaria por conta de indefinições ainda presentes em função da migração das atividades da antiga Secretaria de Portos da Presidência da República para o Ministério dos Transportes e não publicação, até 31.12.2017, de regimento interno unificado do MTPA, detalhando as competências e as atribuições de seus dirigentes. O remanejamento de cargos em comissão definido pelo Decreto nº 9000/2017, com migração de pessoas e conhecimento para o MTPA, também impactou negativamente o desempenho da SNP no exercício, uma vez que algumas atividades, ainda que migradas, continuam demandando esforços no âmbito desta Secretaria.

### **3.3.3. Obrigações assumidas sem o respectivo crédito no orçamento**

Em análise realizada nas Demonstrações Contábeis e nas Obrigações registradas no SIAFI, ficou evidenciado que não existe nenhuma obrigação assumida pela Secretaria de Portos sem o respectivo crédito autorizado.

### 3.3.4. Restos a pagar de exercícios anteriores

**Tabela 1 – Restos a Pagar**

Restos a Pagar Processados e Restos a Pagar não Processados Liquidados					
Ano de Inscrição	Montante em 01/01/2017 (a)	Pagos (b)	Cancelados (c)	Saldo a pagar 31/12/2017 (d) = (a-b-c)	
2014	4.131.517,81	4.126.406,14	-	5.111,67	
2012	7.000.000,00	500.000,00	-	6.500.000,00	
2011	21.696.825,66	4.810.825,66	-	16.886.000,00	
2010	1.638.592,84	-	-	1.638.592,84	
<b>Total</b>	<b>34.466.936,31</b>	<b>9.437.231,80</b>		<b>25.029.704,51</b>	
Restos a Pagar Não Processados					
Ano de Inscrição	Montante em 01/01/2017 (e)	Liquidados (f)	Pagos (g)	Cancelados (h)	Saldo a pagar 31/12/2017 (i) = (e-g-h)
2016	343.372.970,52	193.650.271,50	193.305.017,54	356.938,37	149.711.014,61
2015	299.927.907,28	154.409.901,11	154.338.036,69	1.677.930,58	143.911.940,01
2014	249.887.353,23	20.835.323,34	20.835.323,34	-	229.052.029,89
2013	47.876.004,62	15.000.340,00	15.000.340,00	4.168.578,83	28.707.085,79
2012	3.534.913,46	2.339.411,53	2.339.411,53	-	1.195.501,93
2010	8.043,29	-	-	-	8.043,29
<b>Total</b>	<b>944.607.192,40</b>	<b>386.235.247,48</b>	<b>385.818.129,10</b>	<b>6.203.447,78</b>	<b>552.585.615,52</b>

Fonte: SIAFI Operacional / Tesouro Gerencial

#### Análise Crítica

Os valores inscritos em Restos a Pagar se referem aos saldos de empenhos relativos ao contingenciamento financeiro. Nesse contexto, no exercício de 2017, foi pago o percentual de 40,37% e cancelado o percentual de 0,63% do montante indicado.

A permanência de um valor significativo nas contas de Restos a Pagar ocorre devido à inconstância e à baixa previsibilidade orçamentária e financeira dos recursos da LOA, e tendo em vista a necessidade do cumprimento de obras e serviços decorrentes dos Programas de Aceleração do Crescimento – PAC e Avançar Parcerias, dentre outros fatores.

### 3.3.5. Execução descentralizada com transferência de recursos

**Tabela 2 – Resumo dos Instrumentos Celebrados e dos Montantes Transferidos nos Últimos Três Exercícios**

Unidade concedente ou contratante	
Nome:	SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS - SNP

CNPJ:	08.855.874/0001-32					
UG/GESTÃO:	390081					
Modalidade	Quantidade de instrumentos celebrados			Montantes repassados no exercício (em R\$ 1,00)		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Convênio	0	0	1	1.677.568,01	16.313.994,93	0,00
Contrato de repasse	0	0	0	-	-	-
Termo de Execução Descentralizada- TED	1	0	3	37.806.856,63	30.004.499,87	39.069.104,96
Termo de Compromisso	0	0	0	22.992.092,84	34.983.646,74	68.128.902,43
Totais	1	0	4	62.476.517,48	81.302.141,54	107.198.007,39

Fonte: SIAFI/SICONV

**Tabela 3 – Resumo da Prestação de Contas sobre Transferências Concedidas pela UJ na Modalidade de Convênio, Termo de Cooperação e de Contratos de Repasse**

Unidade Concedente						
Nome: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS - SNP						
UG/GESTÃO: 390081						
Exercício da Prestação das Contas	Quantitativos e montante repassados		Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)			
			Convênios	Termo de Compromisso	Contratos de repasse	Termo de Execução Descentralizada - TED
Exercício do relatório de gestão	Contas Prestadas	Quantidade	0	0	0	1
		Montante Repassado	0	0	0	3.284.000,00
Exercícios anteriores	Contas NÃO Prestadas	Quantidade	0	0	0	1
		Montante Repassado	0	0	0	12.820.001,15
Exercícios anteriores	Contas NÃO Prestadas	Quantidade	5	0	0	4
		Montante Repassado	40.040.070,76	0,00	0,00	63.232.233,38

Fonte: SIAFI/SICONV

**Tabela 4 – Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão**

Unidade Concedente ou Contratante					
Nome: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS - SNP					
UG/GESTÃO: 390081					
Contas apresentadas ao repassador no exercício de referência do relatório de gestão		Instrumentos			
		Convênios	Termo de Compromisso	Contratos de repasse	Termo de Compromisso
Contas analisadas	Quantidade aprovada	-	-	-	1
	Quantidade reprovada	-	-	-	-
	Quantidade de TCE instauradas	-	-	-	-
	Montante repassado (R\$)	-	-	-	3.284.000,00
Contas NÃO analisadas	Quantidade	-	-	-	-
	Montante repassado (R\$)	-	-	-	-

Fonte: SIAFI/SICONV

**Tabela 5 – Perfil dos atrasos na análise das contas prestadas por recebedores de recursos**

Unidade Concedente ou Contratante					
Nome: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS - SNP					
UG/GESTÃO: 390081					
Instrumentos da transferência	Quantidade de dias de atraso na análise das contas				
	Até 30 dias	De 31 a 60 dias	De 61 a 90 dias	De 91 a 120 dias	Mais de 120 dias
Convênios	-	-	-	-	11
Contratos de repasse	-	-	-	-	-
Termo de Compromisso	-	-	-	-	5
Termo de Cooperação	-	-	-	-	-

## **Análise Crítica da Execução Descentralizada com Transferência de Recursos**

- Medidas adotadas para sanear as transferências na situação de prestação de contas inadimplente;
  - a) Não constam Transferências Voluntárias na Situação de Inadimplência.
  - b) Existem convênios pendentes de apresentação de prestação de contas que estão sendo analisados caso a caso, para posterior registro ou não de inadimplência.
- Razões para eventuais oscilações significativas na quantidade e no volume de recursos transferidos nos três últimos exercícios;

Devido a vigência de algumas transferências terem expirado e a Secretaria Nacional de Portos ter celebrado apenas 1 Termo de Execução Descentralizada- TED em 2017, houve recuo nos repasses passando de R\$ 81.302.141,54 em 2016 para R\$ 62.476.517,48 em 2017.

- Análise do comportamento das prestações de contas frente aos prazos regulamentares no decorrer dos últimos exercícios;

Conforme quadro acima que informa o perfil dos atrasos nas análises de prestação de contas, existe um passivo com atraso superior a 120 (cento e vinte) dias, está sendo realizada força tarefa junto ao Gabinete e as Diretorias da Secretaria Nacional de Portos, para diminuir o passivo de prestação de contas.

- Demonstração da evolução das análises das prestações de contas referentes as transferências nos últimos exercícios, comparando o universo a ser analisado com as análises efetivamente feitas e demonstrando a eficiência e a eficácia dos procedimentos adotados, bem como a disponibilidade adequada de pessoal e de materiais para tanto;

Ainda é muito baixo o número de Convenientes que apresentam a prestação de contas dentro dos prazos regulamentares. As análises das prestações de contas não apresentam resultados efetivos em razão de diversos fatores, entre os quais, as análises da execução dos valores relativos às parcelas desembolsadas dos convênios em execução para liberação de valores pendentes, conforme cronograma de desembolso.

As constantes análises, embora sejam necessárias, constituem em retrabalho que, muitas vezes, não concluem pela imediata aprovação.

As análises da execução com vistas a liberar novos valores, além de demandar tempo com diligências, são realizadas pela mesma equipe que verifica as prestações de contas finais, sendo que tais análises exigem prioridade em detrimento das análises das prestações de contas finais, o que acaba fazendo com que as prestações de contas finais não sejam analisadas dentro do prazo legal, de toda forma, é sempre o objetivo da área reduzir o volume de prestações de contas pendentes de análise, concentrando todos os esforços para esse fim.

Quanto à eficiência, pode-se inferir que a análise da Prestação de Contas é realizada respeitando os ditames legais, agregando novos conhecimentos, buscados, muitas vezes de maneira particular pelos membros da equipe.

Quanto à eficácia tem-se procurado executar as atividades de análise da melhor maneira possível, inclusive está sendo realizada força tarefa com intuito de reduzir o passivo de prestações de contas pendentes de análises.

Cabe ressaltar que em 2017, esta força tarefa conseguiu reduzir uma quantidade significativa de prestações de contas em atrasos, e que fará todo esforço necessário para reduzir ainda mais este passivo em 2018.

- Estruturas de controle definidas para o gerenciamento das transferências, informando, inclusive, a capacidade de fiscalização in loco da execução dos planos de trabalho contratados;

Está sendo adaptada nova rotina para fiscalização “in loco” e acompanhamento da execução física e financeira das transferências, inclusive no que diz respeito a gestão dos convênios junto ao Portal dos Convênios – SICONV.

- Análise da efetividade das transferências como instrumento de execução descentralizada das políticas públicas a cargo UPC.

A aplicação dos recursos destinados às transferências voluntárias tem garantido a prestação de serviços públicos adequados aos usuários portuários contemplando estudos ambiental e gestão sócio econômica.

### 3.3.6. Informações sobre a execução das despesas

Tabela 6- Despesas totais por modalidade de contratação

Modalidade de Contratação	Despesa executada				Despesa paga			
	2017	%	2016	%	2017	%	2016	%
<b>1. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f+g)</b>	179.666.443,00	69,98	238.075.890,98	77,55	1.323.678,70	99,82	45.921.295,23	50,30
a) Convite	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Tomada de Preços	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Concorrência	-	-	12.614.416,00	4,11	-	-	-	-
d) Pregão	98.500,00	0,04	31.900.180,04	10,39	-	-	24.329.156,74	26,65
e) Concurso	-	-	-	-	-	-	-	-
f) Consulta	-	-	-	-	-	-	-	-
g) Regime Diferenciado de Contratações Públicas	179.567.943,00	69,95	193.561.294,94	63,05	1.323.678,70	99,82	21.592.138,49	23,65

<b>2. Contratações Diretas (h+i)</b>	77.054.935,00	30,02	31.823.405,66	10,37	-	-	8.290.879,36	9,08
<b>h) Dispensa</b>	74.960.000,00	29,20	28.253.963,92	9,20	-	-	5.560.105,73	6,09
<b>i) Inexigibilidade</b>	2.094.935,00	0,82	3.569.441,74	1,16	-	-	2.730.773,63	2,99
<b>3. Regime de Execução Especial</b>	-	-	-	-	-	-	-	-

**Tabela 7 - Despesas por grupo e elemento de despesa**

	Grupo despesa		1. Despesas de Pessoal	96 Ress.Desp .Pessoal Requisitado	11 Venc. e Vant. Fixas-Pes. Civil	Demais elementos do grupo	-
	Despesas Correntes	Empenhada	2016	35.763.860,32	17.892.516,48	10.718.571,78	7.152.772,06
2017			-	-	-	-	-
Liquidadada		2016	35.763.860,32	17.892.516,48	10.718.571,78	7.152.772,06	-
		2017	-	-	-	-	-
RPNP		2016	-	-	-	-	-
		2017	-	-	-	-	-
Valores pagos		2016	35.763.860,32	17.892.516,48	10.718.571,78	7.152.772,06	-
		2017	-	-	-	-	-
			<b>3. Outras Despesas Correntes</b>	<b>39 Serviços de Terceiros - PJ</b>	<b>37 Loc. de Mão-de-Obra</b>	<b>41 Contribuições</b>	<b>Demais elementos do grupo</b>
Empenhada		2016	67.677.501,00	39.451.637,61	14.690.363,19	-	13.535.500,20
		2017	9.159.299,43	7.327.439,54	-	-	1.831.859,89
Liquidadada		2016	36.381.542,92	12.164.602,81	16.940.631,53	-	7.276.308,58
		2017	604.364,43	479.300,81	-	4.190,73	120.872,89
RPNP		2016	31.295.958,08	25.036.766,46	-	-	6.259.191,62
	2017	8.554.935,00	6.843.948,00	-	-	1.710.987,00	
Valores pagos	2016	36.381.542,92	12.164.602,81	16.940.631,53	-	7.276.308,58	
	2017	604.364,43	479.300,81	-	4.190,73	120.872,89	

	Grupo despesa		4. Investimentos	39 Serviços de Terceiros - PJ	51 Obras e Instalações	Demais elementos do grupo
	Despesas de Capital	Empenhada	2016	242.149.619,94	-	193.719.695,95
2017			275.145.089,75	-	220.116.071,80	55.029.017,95
Liquidadada		2016	30.221.454,49	-	24.177.163,59	6.044.290,90
		2017	1.323.678,70	1.058.942,96	-	264.735,74
RPNP		2016	211.928.165,45	-	169.542.532,36	42.385.633,09
		2017	273.821.411,05	-	219.057.128,84	54.764.282,21
Valores pagos		2016	30.221.454,49	-	24.177.163,59	6.044.290,90
		2017	1.323.678,70	1.058.942,96	-	264.735,74
			<b>5. Inversões Financeiras</b>	<b>65 Const. ou Aumento de Cap. Empr.</b>	<b>Demais elementos do grupo</b>	-
Empenhada		2016	184.058.972,00	147.247.177,60	36.811.794,40	-
		2017	35.571.713,00	28.457.370,40	7.114.342,60	-
Liquidadada		2016	80.885.406,71	64.708.325,37	16.177.081,34	-
		2017	10.094.095,44	8.075.276,35	2.018.819,09	-
RPNP		2016	103.173.565,29	82.538.852,23	20.634.713,06	-
	2017	25.477.617,56	20.382.094,05	5.095.523,51	-	
Valores pagos	2016	80.885.406,71	64.708.325,37	16.177.081,34	-	
	2017	10.094.095,44	8.075.276,35	2.018.819,09	-	

## **Análise Crítica sobre a Execução das Despesas**

A presente análise refere-se às despesas executadas com a implantação de empreendimentos, desenvolvimento de estudos e projetos e execução de obras e serviços de infraestrutura portuária. As equipes técnicas e os gestores responsáveis pelo monitoramento da implantação dos empreendimentos destacam como relevantes nesta análise, as seguintes informações:

As despesas executadas referem-se à execução de obras e serviços de infraestrutura portuária e dragagem, contratadas por meio do Regime Diferenciado de Contratações - RDC. As equipes técnicas e os gestores responsáveis pelo monitoramento da implantação dos empreendimentos destacam como relevantes nesta análise, as seguintes informações:

- ✓ No exercício de 2017, a despesa executada no empreendimento “Ampliação do cais público Porto Novo do Porto de Rio Grande (RS)”, foi significativa e deveu-se ao estágio de finalização da obra;
- ✓ No que tange às obras de dragagem, no ano de 2017, as despesas relacionadas aos contratos vigentes, referem-se às obras do Rio de Janeiro/RJ, Paranaguá/PR, Vitória/ES e Itajaí/SC;
- ✓ O contrato de dragagem no Porto do Rio de Janeiro/RJ teve considerável execução financeira no exercício, devido ao estágio de conclusão da obra. A equiparação física e financeira do empreendimento aguarda a finalização dos relatórios técnicos referentes ao levantamento batimétrico final da empresa de apoio à fiscalização, cujo objetivo é auxiliar os fiscais técnicos desta Secretaria, visto a especificidade dos serviços e a necessidade de acompanhamento diário da obra;
- ✓ o contrato de dragagem no Porto de Paranaguá/PR teve considerável execução financeira no exercício de 2017, tendo em vista a efetivação dos serviços de dragagem;
- ✓ as medições da obra de dragagem no Porto de Vitória/ES e Itajaí/SC no exercício foram pagas de acordo com os critérios de medição contratual;
- ✓ o contrato de dragagem no Porto de Santos/SP encontra-se judicializado, e por isso não houve pagamento no exercício corrente.

Apesar do cenário de restrição fiscal e das paralisações contratuais, em virtude do rearranjo na carteira dos investimentos de dragagem, considera-se satisfatória a execução física e financeira realizada nos contratos em execução.

Ademais, relativamente às despesas com pessoal, destaca-se que a significativa redução observada ocorreu em virtude reestruturação do setor portuário, com a diminuição do quantitativo de cargos em comissão disponibilizados para a Secretaria Nacional de Portos e do retorno de muitos dos servidores requisitados aos seus órgãos de origem, conforme detalhado no item 5.1.2.

## **3.4. Desempenho operacional**

O desempenho operacional da Secretaria de Portos é avaliado por meio dos acompanhamentos descritos no item 3.2 e por meio do SIOP – Sistema Integrado Operacional, no qual são acompanhados os objetivos, metas e iniciativas do Plano Plurianual 2016-2019, quando do Monitoramento Temático realizado no exercício.

Registre-se que no exercício de 2017 o desempenho operacional da Secretaria Nacional de Portos foi afetado pela transferência de atividades, pessoas e, conseqüentemente, conhecimento, em decorrência da reestruturação que culminou com a publicação do Decreto nº 9000/2017.

No exercício ficou evidente, também, o cenário de restrição orçamentária e financeira, a partir de sucessivos cancelamentos realizados pela Secretaria de Orçamento Federal – SOF, bem como para atendimento do limite de empenho estabelecido para esta Secretaria. Desta forma, diante da inconstância e da baixa previsibilidade orçamentária, tornou-se difícil à adequação do planejamento, prejudicando um melhor avanço de algumas metas.

### Objetivos do Plano Plurianual 2016-2019:

**Quadro 24 – Objetivo 1080**

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO					
<b>Descrição</b>	Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias.				
<b>Código</b>	1080	<b>Órgão</b>	39000 - Ministério dos Transportes		
<b>Programa</b>	Transporte Aquaviário		<b>Código</b>	2086	

**Quadro 25 - Metas do Objetivo 1080**

METAS QUANTITATIVAS NÃO REGIONALIZADAS					
Objetivo não possui metas com esta classificação					
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS					
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
1	0495 - Realizar obras civis de superestrutura e de infraestrutura de acostagem e abrigo em 11 portos nacionais.	portos	11	3	27,27
1.1	Região Norte	Unidade	3	0	0
1.2	Região Nordeste	Unidade	4	2	50
1.3	Região Sudeste	Unidade	2	0	0
1.4	Região Sul	Unidade	2	1	50
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
2	0497 - Executar obras e serviços de dragagem em 12 portos nacionais.	portos	12	3	25
2.1	Região Norte	Unidade	1	0	0
2.2	Região Nordeste	Unidade	4	1	25
2.3	Região Sudeste	Unidade	4	2	50
2.4	Região Sul	Unidade	3	0	0
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
3	0498 - Realizar 83 arrendamentos de áreas operacionais nos portos organizados..	arrendamentos	83	4	4,82
3.1	Região Norte	Unidade	21	0	0
3.2	Região Nordeste	Unidade	25	1	4
3.3	Região Sudeste	Unidade	19	3	15,79
3.4	Região Sul	Unidade	18	0	0
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
412	04T1 - Adequar instalações portuárias de acostagem, de proteção à atracação e operação de navios, de movimentação e armazenagem de cargas, de circulação e das instalações gerais em portos marítimos	portos	Não é uma meta quantificável, nem regionalizada	Não houve execução nesta meta. Meta a ser excluída a pedido da área	0

O objetivo 1080 contempla, especialmente, obras e serviços de infraestrutura portuária, os quais, ainda que priorizadas em relação aos demais projetos no que diz respeito à disponibilidade orçamentária, tiveram seu desempenho impactado pelo cenário econômico restritivo, pela baixa previsibilidade dos recursos destinados à Secretaria, em função dos sucessivos bloqueios e/ou cancelamentos por parte da SOF – Secretaria de Orçamento Federal, como também por indefinições ocasionadas pelas alterações na estrutura.

Algumas metas do objetivo deverão ser objeto de revisão, tendo em vista seu estabelecimento em cenário diverso do atual, sendo necessária, no atual cenário, uma avaliação da estratégia política pública e, conseqüentemente, da eventual necessidade de revisão da meta ou de algum de seus atributos.

Destacam-se no exercício as seguintes realizações, no que se refere ao objetivo:

- Realização de obras civis de superestrutura de acostagem e abrigo nos portos de Itaquí, Rio Grande e Fortaleza (nesse último, considerado no objetivo, a conclusão foi de 90% da obra);
- Realização de obras e serviços de dragagem e/ou sinalização náutica e balizamento nos portos do Rio de Janeiro e Vitória (execução física superior a 80% e considerado na meta), e serviços de implantação de sinalização náutica e balizamento no Porto de Cabedelo.
- Celebração de dois contratos de arrendamento no Porto do Rio de Janeiro/RJ, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 93,11 milhões para movimentação de granéis sólidos vegetais; e de contrato de arrendamento para um Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Salvador/BA, com previsão de investimentos de R\$ 6,98 milhões.

Ressalte-se que, na fase qualitativa do PPA 2016-2019, foi solicitada por esta Secretaria a exclusão da meta 04T1. Quadro 33 – Objetivo 1082

**Quadro 26 – Objetivo 1082**

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO			
<b>Descrição</b>	Aprimorar a governança e modernizar a gestão do setor portuário.		
<b>Código</b>	<b>1082</b>	<b>Órgão</b>	39000 - Ministério dos Transportes
<b>Programa</b>	Transporte Aquaviário	<b>Código</b>	2086

**Quadro 27 - Metas do Objetivo 1082**

METAS QUANTITATIVAS NÃO REGIONALIZADAS					
Objetivo não possui metas com esta classificação					
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS					
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
1	04A5 - Alcançar 80% do índice de cumprimento de metas de desempenho empresarial em 10 Administrações Portuárias.	<b>portos</b>	10	0	0
1.1	Região Norte	Unidade	2	0	0
1.2	Região Nordeste	Unidade	2	0	0
1.3	Região Sudeste	Unidade	3	0	0
1.4	Região Sul	Unidade	3	0	0
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
2	04A7 - Atualizar os Planos Mestres para 36 portos organizados.	<b>portos</b>	36	5	13,88
2.1	Região Norte	Unidade	6	4	66,66

2.2	Região Nordeste	Unidade	12	0	0
2.3	Região Sudeste	Unidade	9	0	0
2.4	Região Sul	Unidade	9	1	11,11
<b>Sequencial</b>	<b>Descrição/Regionalização da Meta</b>	<b>Unidade medida</b>	<b>Prevista 2017</b>	<b>Realizada em 2017</b>	<b>Realização</b>
3	04A6 - Implementar o novo modelo de gestão em 10 Administrações Portuárias.	<b>portos</b>	10	18	180
3.1	Região Norte	Unidade	2	4	200
3.2	Região Nordeste	Unidade	2	7	3,5
3.3	Região Sudeste	Unidade	3	7	2,333
3.4	Região Sul	Unidade	3	0	0

No objetivo 1082 destacam-se metas voltadas ao aprimoramento da governança e da modernização da gestão do setor portuário.

Desde 2013 a gestão por resultados vem sendo implementada nas Companhias Docas sob gestão da Secretaria, sendo que foram implantados Programas de Participação dos Empregados nos Lucros – PLR, Remuneração Variável Anual – RVA – dos administradores/diretores (bonificação anual) e Honorário Variável Mensal – HVM (remuneração variável em função do desempenho dos administradores/diretores). A partir de 2015, os indicadores de desempenho e suas metas passaram a ser formatados conforme os mesmos indicadores do PNLP, garantindo uma maior integração entre os diversos mecanismos de monitoramento e controle dos projetos e desempenho das Autoridades Portuárias. No ano de 2016, foi concluído o trabalho, por empresa de consultoria técnica especializada, que revisou processos, aprimorando os mecanismos de gestão.

Destaca-se, no momento, o foco na expansão do Projeto Modernização Portuária para as Companhias Docas não contempladas na primeira fase do projeto, com posterior expansão para outras Autoridades Portuárias.

O objetivo integra, ainda, o planejamento setorial iniciado em 2012, com a primeira publicação do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP. Compõe esse planejamento, além do PNLP, os Planos Mestre, de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Geral de Outorgas (PGO), constituindo-se um acervo sólido e detalhado de informações a respeito de cada um dos portos organizados objeto do estudo, com elementos, ferramentas e alternativas para melhoria da gestão e para expansão de sua estrutura portuária.

Em 2017 foram publicados os Planos Mestres dos dos complexos portuários de Santarém, Santana, São Francisco do Sul, Porto Velho e do Complexo de Belém/Vila do Conde. Foram aprovados e publicados os PDZs dos portos de Paranaguá e Belém, e publicadas alterações às versões anteriormente vigentes dos PDZs dos portos de Itaquí e Porto Alegre.

Registre-se que, nos meses de agosto e setembro de 2017, foi realizado o Simpósio sobre a Análise de Desempenho dos Portos Organizados, para avaliação e discussão dos resultados alcançados e que contou com a participação das Autoridades Portuárias dos portos organizados.

Em 2017 o PGO concluiu a entrega de um conjunto de ferramentas, composto por:

- **Manual do Investidor em Outorgas Portuárias** – documento de referência para que os potenciais investidores no setor portuário, nacionais e estrangeiros, possam obter informações de forma transparente, clara e objetiva, sobre como está atualmente estruturado o setor portuário brasileiro e acerca das possibilidades e procedimentos para a realização de investimentos em outorgas portuárias. O documento é estruturado com Orientações Gerais sobre normas e procedimentos referentes a outorgas portuárias, incluindo conceitos, caracterizações, requisitos, fluxos de procedimentos e detalhamento dos programas federais de investimentos.

- **Guia de Procedimentos Internos para Outorgas Portuárias** - O objetivo deste guia é apresentar os principais conceitos referentes ao setor portuário, a caracterização de outorgas de portos públicos, de arrendamentos de instalações portuárias e de autorizações de instalações portuárias, a descrição dos fluxos processuais e procedimentais para os pleitos, bem como as diretrizes governamentais para as outorgas portuárias, constituindo guia básico para os intervenientes públicos com competências em outorgas portuárias.
- **Base de Dados Eletrônica** – Os dados coletados para a base do PGO contemplam todas as instalações portuárias contidas no escopo do Plano, sendo elas: portos organizados, Terminais de Uso Privado (TUPs), Estações de Transbordo de Carga (ETCs), Instalações Portuárias de Turismo (IPTs), instalações portuárias públicas afetas e não afetas à operação portuária e áreas arrendáveis. Os dados estão estruturados com informações de dados cadastrais, movimentação, demanda, capacidade, expansões de capacidade e a correlação de demanda/capacidade.
- **Base de Dados Georreferenciada** - Camadas georreferenciadas disponibilizadas com informações geográficas, incluindo os diversos tipos de acessos, áreas de utilidade socioambiental, áreas dos portos organizados, instalações portuárias, arrendamentos, zoneamento e outras.

**Quadro 28 - Objetivo 1083**

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO			
Descrição	Melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros.		
Código	1083	Órgão	39000 - Ministério dos Transportes
Programa	Transporte Aquaviário	Código	2086

**Quadro 29- Metas do objetivo 1083**

METAS QUANTITATIVAS NÃO REGIONALIZADAS					
Objetivo não possui metas com esta classificação					
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS					
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
1	04AD - Implantar 4 Áreas de Apoio Logístico (AALPs) no entorno dos portos públicos.	portos	4	7	175
1.1	Região Norte	Unidade	0	0	0
1.2	Região Nordeste	Unidade	2	1	50
1.3	Região Sudeste	Unidade	1	6	6
1.4	Região Sul	Unidade	1	0	0
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
2	04AE - Implantar em 06 portos sistema para otimizar o fluxo logístico de acesso terrestre.	portos	6	0	0
2.1	Região Norte	Unidade	0	0	0
2.2	Região Nordeste	Unidade	3	0	0
2.3	Região Sudeste	Unidade	2	0	0
2.4	Região Sul	Unidade	1	0	0
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
3	04AB - Implantar Sistema de Gestão do Tráfego de Embarcações em 04 portos públicos.	portos	4	1	25
3.1	Região Norte	Unidade	0	0	0
3.2	Região Nordeste	Unidade	2	0	0
3.3	Região Sudeste	Unidade	2	1	50
3.4	Região Sul	Unidade	0	0	0

Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade Medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
4	04AC - Implantar Sistema de Porto sem papel (PSP) em 165 Terminais de uso Privado alfandegados.	<b>portos</b>	165	7	4,2424
4.1	Região Norte	Unidade	54	2	3,704
4.2	Região Nordeste	Unidade	18	0	0
4.3	Região Centro-Oeste	Unidade	13	0	0
4.4	Região Sudeste	Unidade	49	0	0
5.4	Região Sul	Unidade	31	5	16,13

O objetivo contempla a melhoria da produtividade e nível de serviço dos fluxos logísticos do sistema portuário, caracterizando-se pelo desenvolvimento de sistemas de Inteligência Logística Portuária, com destaque para a implementação do Porto Sem Papel – PSP – que é um sistema de informação voltado à gestão portuária, o qual concentra as informações de diversos intervenientes de maneira eficiente, coordenada e transparente, reduzindo os custos e a burocracia para os usuários dos serviços portuários. Pretende também a integração das informações de outros sistemas de inteligência, como o *Vessel Traffic Management Information System – VTMISS* (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) e o Portolog, sistema de informações (software) utilizado no Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente. Ainda, é contemplada no objetivo a organização do fluxo de cargas destinadas ou provenientes do porto, racionalizando o uso dos acessos portuários e minimizando o conflito porto-cidade, por meio de Áreas de Apoio Logístico (AALPs).

Segue detalhamento das metas abordadas no objetivo:

Meta 04AD - Implantar 4 Áreas de Apoio Logístico no entorno dos portos públicos:

O conceito de AALP foi desenvolvido no sentido de englobar infraestruturas que variam desde Pátios de Regulação de Tráfego Rodoviário - PRTRs, em sua forma mais simples, até Zona de Atividade Logística Portuária – ZALPs em sua forma mais complexa. As AALPs têm a finalidade de organizar o fluxo de cargas destinadas ou provenientes do porto, racionalizando o uso dos acessos portuários e minimizando o conflito porto-cidade, quanto aos tráfegos urbano e portuário.

Para contribuir na solução do problema de congestionamentos nas vias de acesso rodoviário aos portos, o Governo Federal optou por projeto que visa à sincronização da chegada ou saída de cargas ao porto, por meio do modelo de gestão a ser implantado pelo projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente, conduzido por este Ministério. Para implementação desse projeto é de fundamental importância que o Estado estabeleça as condições dessa sincronização e garanta que os usuários dos portos, sem qualquer discriminação, possam usufruir desse benefício.

No atual cenário, reconhece-se a existência de empreendimentos privados que funcionam ou podem funcionar como centros de triagem de cargas – ou pontos de controle de puxada de carga, conforme conceito utilizado no projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente, como o Ecopátio no Porto de Santos e os Portos Secos existentes nas imediações dos portos. Compete ressaltar que a implantação das AALPs não representa apartar esses empreendimentos do modelo de gestão proposto para a chegada ou saída de carga ao porto, uma vez que esses pontos de controle de cargas, conforme planejado, podem ser estabelecidos em áreas públicas ou privadas, desde que apresentem os requisitos necessários à integração da respectiva área ao sistema de informação do Cadeia Logística Portuária Inteligente.

Dessa forma, a implantação das AALPs tem o intento de definir os princípios e criar o modelo para integração dos investimentos privados existentes, com as necessidades do setor público e, ao mesmo tempo, garantir as bases de expansão futura coordenada dos empreendimentos da

iniciativa privada que interfiram na logística portuária.

O estudo será dividido em fases, visando à identificação no curto prazo dos módulos adequados para a AALP de cada um dos 16 portos, bem como o aprofundamento desses estudos para 3 AALPs, realizados para os portos de Santos, Pecém e Imbituba.

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil conta com o projeto de implantação de Áreas de Apoio Logístico Portuário - AALP no entorno dos portos, contemplado na carteira do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. Nesse sentido em 2013 celebrou o Termo de Cooperação nº 08/2013 com a Universidade Federal de Santa Catarina para desenvolvimento de estudos que embasarão a definição da tipologia da AALP adaptada à realidade de cada porto, da área necessária, avaliação econômico-financeira e socioambiental e definição do modelo de negócio da AALP.

Quanto ao planejamento de implantação, as unidades selecionadas segundo a regionalização do PPA 2016-2019 são:

- Porto de Fortaleza/CE
- Pecém/CE
- São Francisco do Sul/SC
- Santos/SP

Em 2017, os portos de Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ, Itaquí/MA e Vitória/ES realizaram chamadas públicas para fins de credenciamento de Áreas de Apoio Logístico Portuário, o que resultou no credenciamento de 3 novas áreas para o Porto de Santos, 2 áreas para o Porto de Vitória, 1 área para o Porto do Itaquí e 1 área para o Porto do Rio de Janeiro, sem qualquer impedimento para que outros investidores possam posteriormente apresentar suas propostas e aumentar a quantidade de AALP credenciadas.

#### 04AE - Implantar em 06 portos sistema para otimizar o fluxo logístico de acesso terrestre:

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil vem formulando políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários, bem como apoiando e estimulando as iniciativas para modernização e aprimoramento de todos os serviços prestados pelo porto. Também implanta projetos e ações vinculados ao Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, criando condições para reduzir custos operacionais e aumentar a eficiência dos portos, possibilitando o efetivo atendimento à crescente demanda do comércio exterior.

Neste contexto, o Governo está desenvolvendo nos portos públicos brasileiros um conjunto de ações denominadas “Inteligência Logística Portuária”. Entre as iniciativas está a implantação está prevista a implantação do Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente em 12 portos públicos brasileiros.

O Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente tem por objetivo a introdução de um processo inovador amparado pelo Sistema da Informação denominado PORTOLOG, que permitirá o gerenciamento do tráfego de caminhões que acessam o porto, coletando informações desde a origem da carga até seu terminal portuário de destino, possibilitando a difusão de informações antecipadas à comunidade portuária, facilitando assim a programação dos recursos para agilizar as operações. Com isso, o processo logístico deve ganhar mais segurança, celeridade e índices expressivos de desempenho.

Para que seja possível o monitoramento da localização dos caminhões, serão implementadas tecnologias para a automação dos gates dos portos, utilizando-se das tecnologias de Identificação por

Rádio Frequência (RFID - Radio Frequency Identification); reconhecimento óptico de caracteres (OCR – Optical Character Recognition) para detecção automática das placas do veículo e o código BIC (Bureau International des Containers) do contêiner; e reconhecimento Biométrico para detecção e identificação do motorista.

Portanto, o projeto tem duas linhas de ação:

- Implantação de tecnologias para automação dos gates dos portos - aquisição de equipamentos de rádio frequência, etiquetas inteligentes para caminhões e leitores OCR instalados em gates, que identificarão os veículos que transitam com a carga através de leitura ótica das placas.
- Sistema PORTOLOG - tem por objetivo realizar o agendamento e sequenciamento de acesso de caminhões, a fim de sincronizar as datas de chegada dos navios e das cargas nos terminais, a programação e o credenciamento de veículos para uso racional e utilização da plena capacidade de acesso ao porto.

Após implantado, o PORTOLOG deve interligar-se ao Porto sem Papel (sistema de informação que reúne em um único meio de gestão as informações e a documentação das mercadorias embarcadas e desembarcadas nos portos) e ao Sistema de Monitoramento do Tráfego de Embarcações, o VTMISS, que possibilitará o acompanhamento e gerenciamento, em tempo real, do fluxo de embarcações no canal de navegação e nas áreas de fundeio do Porto.

Quanto ao planejamento de implantação, as unidades selecionadas segundo a regionalização do PPA 2016-2019 são:

- Aratu/BA
- Porto de Fortaleza/CE
- Itaqui/MA
- Rio Grande/RS
- Santos/SP
- Vitória/ES

A implantação do projeto começou em dezembro de 2016, pela operação obrigatória do PORTOLOG nos terminais de granéis do Porto de Santos, que recebe mais de 50% da safra agrícola a ser exportada, principalmente produtos do complexo soja e milho. Paralelamente, no porto de Vitória a implantação de novas portarias automatizadas está em andamento.

Em 2017, a implantação do sistema progrediu avançando nos portos de Santos e Vitória. No Porto de Santos, foi consolidada a sistemática de agendamento de caminhões para cargas de graneis sólidos vegetais, o que é determinante para a realização da Operação Safra de soja que ocorrerá entre fevereiro e maio de 2018. No Porto de Vitória, estão em fase de obra as duas novas portarias qualificadas do porto, uma do lado de Vitória e outra do lado de Vila Velha. As obras deverão ser concluídas em fevereiro de 2018, com todos os sistemas instalados. Quanto ao uso do sistema Portolog e sua sistemática de agendamento, a Companhia Docas do Espírito Santo já publicou Resolução normativa estabelecendo as regras de agendamento que deverá ser iniciado a partir de fevereiro igualmente.

#### Meta 04AB Implantar Sistema de Gestão do Tráfego de Embarcações em 04 portos públicos:

O VTMISS, sigla em inglês para *Vessel Traffic Management Information System* (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), é um sistema de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade para prover a monitoração ativa do tráfego aquaviário. O objetivo do sistema é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao

meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções. Além disso, o VTMISS tem como uma de suas funções primárias a busca por uma melhora na eficiência da movimentação de cargas, utilização dos recursos e infraestrutura do porto e organização do tráfego aquaviário na área portuária, canais de acesso e fundeadouros.

O sistema caracteriza-se por ser uma poderosa ferramenta gerenciamento de dados, pois realiza a integração de um grande volume de informações provenientes de dispositivos e sensores. De acordo com resoluções internacionais, o VTMISS é um serviço “implementado por uma autoridade competente, projetado para melhorar a segurança e a eficiência do tráfego de embarcações e para proteger o meio ambiente”.

No Brasil, o VTMISS integra o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC). Os recursos estimados para as implantações em seis portos brasileiros são de R\$ 146,3 milhões, sendo eles: Rio de Janeiro (RJ), Itaguaí (RJ), Santos (SP), Salvador e Aratu (BA) e Vitória (ES). Esses portos estão contemplados na primeira fase de implantação do sistema.

Quanto ao planejamento de implantação, as unidades selecionadas segundo a regionalização do PPA 2016-2019 são:

- Aratu/BA
- Salvador/BA
- Santos/SP
- Vitória/ES

Em 2016 foram concluídos os estudos de implantação para outros 10 portos: Rio Grande (RS), São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (SC), Fortaleza (CE), Itaqui (MA), Suape (PE), Belém e Vila do Conde (PA) e Manaus (AM). Estes estudos contemplam as especificações do Projeto de Implantação, em conformidade com a NORMAM 26-DHN da Marinha do Brasil, que é órgão responsável pela homologação do VTMISS, ou seja, pela autorização para o funcionamento do sistema no porto.

O projeto de instalação em estágio mais avançado é o da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, licitado e contratado em 2014 pelo valor de R\$ 22,9 milhões.

Em outubro de 2017, o Comando da Marinha do Ministério da Defesa concedeu a licença de operação para o primeiro serviço VTMISS do país, sob competência da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA e utilizado no Porto de Vitória, para fornecer informações aos navegantes (INS, de Information Service) na área marítima adjacente à baía de Vitória e águas interiores, contendo a área do Porto Organizado, portos e terminais do Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole, seus canais de acesso, áreas internas e externas do canal de acesso, bacias de manobra, áreas de espera e fundeadouros, permitindo, assim a ampliação da segurança da vida humana no mar, da segurança da navegação, da proteção ao meio ambiente e da eficiência nas manobras de embarcações.

Meta 04AC - Implantar Sistema Porto Sem Papel em 165 Terminais de Uso Privado alfandegados:

Em 2017 o sistema Porto Sem Papel (PSP) foi implantado em 02 TUPs da cidade de Manaus (Superterminais e Chibatão), e teve sua implantação iniciada em 5 TUPs da região de Itajaí (Barra do Rio, Poly Terminais, Teporti, Braskarne e Portonave). Estão sendo realizadas reuniões mensais com vistas à expansão do sistema para os demais TUPs.

Iniciativa 05B1 - Promoção de ações que assegurem que as instalações portuárias atendam o código ISPS-Code:

O Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code, na sigla em inglês) é uma norma internacional de segurança para controle de acessos e monitoramento. As medidas foram adotadas depois dos atentados de 11 de setembro em Nova York, por exigência dos Estados Unidos, os portos do mundo todo tiveram que adotar medidas especiais de segurança mais rígidas. Logo, ocorreu a alteração da Convenção Solas (*Safety of life at Sea*) e adaptou-se o Código Internacional, que entrou em vigor a 1 de julho de 2004.

No Brasil, a certificação que comprova que a instalação portuária cumpre o que está previsto no ISPS-CODE é dada pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CONPORTOS .

Para que uma instalação possa ser certificada, o Código estabelece que deve ser efetuada um Estudo de Avaliação de Risco (EAR), o qual é submetido à Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS). Após a sua aprovação é elaborado um Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP), que também é submetido à CESPORTOS para aprovação. Uma vez implementadas as ações previstas no Plano de Segurança Pública Portuária - PSPP a CESPORTOS, em nova vistoria emite o Extrato de Relatório de Verificação para à CONPORTOS, algumas vezes com participação da CONPORTOS.

No decurso do ano de 2017, por meio de instrumento de gestão, a Secretaria, por meio do Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário, realizou levantamento da situação atual nos 17 Portos Públicos sob responsabilidade das Companhias Docas, no que concerne a proteção das instalações portuárias, conforme fundamentado no Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-CODE). Não obstante, também solicitou aos Portos Delegados que fosse produzido um relatório descritivo sobre a situação de segurança das instalações portuárias. Respondendo a esta manifestação estão inclusos os portos de Cabedelo, Itajaí, Itaqui, Paranaguá, Recife e Porto de Santana.

As informações obtidas serviram para fazer um diagnóstico situacional da segurança nos portos organizados, e serão utilizadas para acompanhar o desenvolvimento das ações de segurança nos Portos Públicos Brasileiros.

Ainda, ao longo de 2017, a CGSSP representou esta Secretaria Nacional de Portos em reuniões da CONPORTO e colaborou na atualização de Resoluções da Comissão, sendo elas: Estudo de Avaliação de Risco (EAR), Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP), Regimento Interno da Comissão e também Organização de Segurança (OS), esta última já finalizada e aguardando publicação.

No exercício, foi solicitado a criação de novo empreendimento dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, denominado “Estudos de Avaliação de Risco das Instalações Portuárias – EAR e Planos de Segurança Pública Portuária – PSPP, com recursos oriundos da ação 26.121.2086.20B9.0001 – Estudos para o Planejamento do Setor Portuário com o orçamento no valor de R\$ 3.000.000,00, com o intuito de fomentar a segurança dos Portos Brasileiros. No entanto, tal proposta não foi aceita pela Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento - GEPAC.

Por fim, no que se refere os Planos Mestres e PDZs, foram analisadas informações quanto o credenciamento das instalações portuárias, a vigência e atualização dos EAR e PSPP da Autoridade Portuária e suas arrendatárias.

### **Segurança de Pessoas**

O combate ao tráfico de pessoas é um tema recorrente devido ao crescimento dos ciclos

migratórios ocorridos desde o início do século XXI. No Brasil o combate ao tráfico de pessoas teve seu início com a ratificação do Protocolo de Palermo e mais recentemente foi editada a lei 13.344 de 6 de outubro de 2016 que dispõe sobre prevenção e repressão ao tráfico interno e internacional de pessoas e sobre medidas de atenção às vítimas.

Prezando pela manutenção da Segurança nas instalações portuárias do Brasil e ao acompanhamento do cumprimento da lei nº 13.344/2016, a Secretaria, por meio de seu Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário, acompanhou as ações desenvolvidas pelos portos organizados brasileiros em relação ao tema em comento.

O Código ISPS (Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias) é uma norma internacional de segurança para controle de acessos e monitoramento e estabelece regras que visam tornar navios e instalações portuárias mais seguras. Quando devidamente certificados, o registro do navio ou a situação do Porto será incluída no sítio online da IMO- Organização Marítima Internacional - com a adequada observação de cumprimento do ISPS CODE. O credenciamento internacional é vital e imprescindível para o regular exercício de navios e instalações portuárias de alcance internacional, pois a certificação é exigida por todos os países membros da IMO.

Nessa perspectiva, visando orientar e coibir tais ações no âmbito das comunidades portuárias, foram realizadas, no decurso do ano de 2017, através do Projeto Saúde nos Portos da Secretaria de Portos e SEST/SENAT, atividades visando orientações quanto ao tema enfrentamento a violência e abuso sexual infanto-juvenil e ao trabalho infantil (CMDCA) e também o Projeto PROTEGER- enfrentamento a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes efetivados nos Portos de Santos, Paranaguá, Itaquí, Suape, Recife, São Sebastião, Vitória, Rio Grande, Fortaleza, Itajaí, Natal, Cabedelo, Salvador, Vila do Conde e São Francisco do Sul.

Registre-se que Secretaria Nacional de Portos participou da Semana de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas – em sua 4ª edição no período de 24 a 30 de julho de 2017, realizada em Brasília-DF.

### **Planos de Emergência e Contingência**

Cabe à Coordenação Geral de Segurança e Saúde em Portos - CGSSP do Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário da Secretaria de Portos subsidiar, formular e acompanhar as políticas voltadas à emergência em saúde pública, por meio dos planos de emergência e de contingência. Desta forma, realizou-se no de ano de 2017, um diagnóstico situacional dos Portos Públicos, Delegados e Companhias Docas; CDC, CDP, CODERN, CODEBA, CODESA, CDRJ, CODESP e CODOMAR. Além disso, levantou-se informações pertinentes dos Terminais de Uso Privado (TUPs) dos referidos portos no que se refere aos planos emergenciais.

Tal acompanhamento deu-se por meio de instrumento de gestão, onde foram solicitadas as Companhias Docas relatório referente à execução dos planos de emergência tais como: Plano de Gerenciamento de Risco – PGR, Plano de Ação Emergencial –PAE, Plano de Contingência e Emergência- PCE, Plano de Ajuda Mútua- PAM, Plano Emergência Individual- PEI e Plano de Área – PA, bem como esclarecimento e cronogramas de ações para superação de problemáticas existentes quanto a execução de tais planos.

No decorrer de 2017, coube a esta área técnica analisar e recomendar, no que tange os instrumentos de planejamento portuário (Plano Mestre e PDZ), a implantação de planos de emergência e contingência, bem como suas respectivas vigências e atualizações, a fim de fomentar a execução de ações de prevenção e proteção à saúde e segurança da Comunidade Portuária.

Ainda no que se refere os Planos Mestres e PDZs, foram analisadas informações pertinentes

a ações e programas de saúde e segurança do trabalhador portuário tais como Programa de Prevenção à Riscos Ambientais- PPAR e Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional- PCMSO.

### **Segurança dos recursos hídricos**

No que tange ao aspecto da segurança socioambiental, tratado no âmbito do GEF-Mar e GI GERCO, e com o intuito de fomentar o desenvolvimento sustentável no setor portuário, subsidiar e acompanhar políticas voltadas à saúde e à segurança na atividade portuária, à emergência em saúde pública, à redução da entrada e da disseminação de vetores endêmicos e ao controle de pandemias, no ano de 2017, a SNP iniciou levantamento nos Portos Públicos que realizam o monitoramento de biota aquática e/ou água de lastro capaz de detectar a presença de espécies exóticas bioinvasoras em sua área de abrangência.

Desta forma, pode-se destacar 22 Portos Públicos que realizam tais monitoramentos: Imbituba, São Francisco do Sul, Itaqui, Cabedelo, Suape, São Sebastião, Paranaguá e Antonina, Pelotas, Rio Grande, Itajaí, Fortaleza, Belém, Terminal Petroquímico de Miramar, Terminal Portuário de Outeiros, Vila do Conde, Santarém, Rio de Janeiro, Aratu-Candeias, Ilhéus, Salvador, Vitória e Santos.

O acompanhamento dessas ações nos Portos Públicos contribui para a segurança nas operações portuárias, a segurança jurídica e nacional do país, além de reduzir os riscos no desenvolvimento econômico e social, uma vez que o Brasil é signatário das Convenções Internacionais sobre o tema, além de possuir uma Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, cujo qual, neste último, cabe também ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil por meio da Secretaria Nacional de Portos seu cumprimento.

Por fim, vale ressaltar que com o intuito de promover a capacitação das equipes técnicas de 05 Portos Públicos (Vitória, Santos, Rio de Janeiro, Rio Grande, e Fortaleza) no âmbito da segurança costeira, em 2017, a SNP estimulou a participação dos Portos no curso SMC-Brasil, oferecido pelo Ministério do Meio Ambiente – MMA, para utilização da ferramenta no gerenciamento costeiro.

### **Segurança e Eficiência no Transporte Aquaviário de Animais Vivos**

Em 2008/2009, o Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento MAPA, publicou o Plano Agrícola e Pecuário – PAP, uma das principais medidas de incentivo, as iniciativas de preservação ambiental, e modernização das atividades de exportações. Dentro desse contexto, surgiu a Instrução Normativa - MAPA nº 56, de 6 de novembro de 2008, com o objetivo de estabelecer medidas para assegurar o bem-estar dos animais dentro dos sistemas de produção e transporte. Essa IN estabeleceu como competência da Secretaria de Desenvolvimento Agropecuário e Cooperativismo a elaboração de Manuais de Boas Práticas que facilitassem a compreensão e aplicação dos dispositivos da norma.

Assim, no intuito de subsidiar a elaboração de instrumentos normativos, específico para as operações portuárias quanto embarque e desembarque de animais vivos, em 2016, foi realizado no âmbito da SNP mapeamento de legislações relacionadas ao tema Transporte de Animais, e iniciadas tratativas junto ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, por intermédio do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – VIGIAGRO e junto à Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.

No sentido de dar continuidade às ações, foi realizado em 2017 o apoio à promoção da segurança e eficiência do transporte de animais vivos, com objetivo de regular e monitorar o transporte marítimo, solicitando assim para acompanhamento, informações oriundas dos portos que operam com exportação de animais vivos, dentre os dados solicitados estão descrição dos parâmetros

operacionais já realizados pelo porto por meio de Nota Informativa e Plano de Contingência para Incidentes com Animais Vivos, para análise e comparação das referidas informações de acordo com diretrizes nacionais e internacionais pertinentes.

No exercício, a SNP realizou 3 visitas técnicas aos Portos de Rio Grande e Pará, o acompanhamento das tratativas para implantação da primeira fase do Projeto Piloto de Capacitação dos Portos, por meio de Diálogos Setoriais, reuniões com Vigiagro e Antaq e 02 (Porto de Rio Grande e Porto de Vila do Conde), além de oficinas junto ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, para delimitação de minuta de portaria, que se encontra em construção no momento.

**Quadro 30 - Objetivo 1084**

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO			
Descrição	Promover a sustentabilidade ambiental e a revitalização de áreas portuárias nos portos organizados.		
Código	1084	Órgão	39000 - Ministério dos Transportes
Programa	Transporte Aquaviário	Código	2086

**Quadro 31 - Metas do objetivo 1084**

METAS QUANTITATIVAS NÃO REGIONALIZADAS					
Objetivo não possui metas com esta classificação					
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS					
Sequencial	Descrição/Regionalização da Meta	Unidade medida	Prevista 2017	Realizada em 2017	Realização
1	04AF – 25% dos portos organizados com índice de desempenho Ambiental – IDA igual ou superior a 85.	portos	25	16,1300	8,87

O objetivo trata basicamente da meta relativa IDA – Índice de Desempenho Ambiental, cujo é o de intuito de medir o estágio de gestão ambiental em portos e instalações portuárias, assim como o seu avanço. Constam também algumas iniciativas, às quais analisamos no Objetivo.

Considerou-se que 5 dos 31 portos avaliados no IDA alcançaram a nota de 85 pontos proposta na meta. Seriam necessários que ao menos 8 portos atingissem essa pontuação de alcançar o resultado de 25% estabelecido. Desde o início do IDA, em 2012, verifica-se que, em média, apenas um porto por ano tem atingido a pontuação de 85. O resultado da avaliação mais recente do IDA, publicada em novembro/2017, é o seguinte:

- 8 portos abaixo de 50 pontos;
- 13 portos entre 50 e 75;
- 5 portos entre 75 e 85 pontos; e
- 5 portos acima de 85 pontos.

Iniciativa: 056R - Otimização do uso das áreas não afetadas à operação portuária nos portos organizados

Análise Situacional da Iniciativa: Em 2017, foram publicadas duas portarias aprovando a exploração indireta de áreas não afetadas à operação portuária localizadas nos Portos de Suape/PE e de Porto Alegre/RS, cabendo às Autoridade Portuária, a partir da publicação das respectivas portarias, a condução dos estudos que subsidiarão a proposta de edital, a realização do procedimento licitatório, a celebração do contrato resultante e a gestão do mesmo.

Iniciativa: 056Z - Estímulo ao investimento em terminais privados

Análise Situacional da Iniciativa: Com relação aos investimentos privados para ampliação da Infraestrutura Portuária, foram assinados em 2017, 12 Contratos de Adesão, nos seguintes Estados: Amazonas, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo. O aporte de investimentos foi de R\$ 3,68 bilhões. A ampliação da infraestrutura portuária mediante incremento de capacidade desses terminais autorizados, que movimentarão granéis sólidos, líquidos e cargas gerais, será da ordem de 23,39 milhões de toneladas anuais.

O Espelho do Monitoramento Temático consta dos anexos.

## **OUTROS RESULTADOS ALCANÇADOS NO EXERCÍCIO DE 2017**

São utilizados, para acompanhamento das ações relacionadas à execução dos objetivos e planos desenvolvidos pela Secretaria Nacional de Portos, outros canais de informação, como o Sistema de Monitoramento do Programa de Aceleração do Crescimento – SisPAC, o Sei – Sistema Eletrônico de Informações, relatórios de acompanhamento de projetos, relatórios das unidades gestoras, contratação de serviços técnicos especializados, visitas in loco, além de outros métodos.

Cabe destacar resultados obtidos no exercício, que puderam ser acompanhados e monitorados por meio desses canais, independentemente de execução orçamentária/financeira.

### **Revisão de Poligonais dos Portos Organizados**

O Brasil possui 37 portos organizados, sendo que treze foram objeto de revisão dos limites de suas áreas após a edição da Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013 <sup>(1)</sup>. Em 24/08/2017, foi publicado um Decreto que estabeleceu os novos limites do porto organizado de Cabedelo. Cinco propostas de novos Decretos foram enviadas à Presidência da República, visando a também estabelecer os novos limites dos portos organizados de Belém, Fortaleza, Ilhéus, Santarém e São Francisco do Sul, e que estavam sob apreciação daquele órgão, em 31/12/2017.

Houve, ainda, a expedição de outra proposta de Decretos relativa à revisão dos limites geográficos dos portos de Angra dos Reis, que estavam em análise com o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil no final de 2017. Foi aberta, e não concluída, consulta pública relativa à revisão da área do porto organizado do Rio de Janeiro e Itajaí.

Há necessidade de concluir, no âmbito desta Secretaria, as revisões das poligonais das áreas dos portos organizados de Imbituba, Itaguaí, Itajaí, Itaquí, Manaus, Niterói, Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande, Santos, São Sebastião e Suape.

A certificação cadastral das superfícies geográficas e benfeitorias sob responsabilidade dos portos organizados tem relação com as ações de revisão das poligonais das áreas dos citados portos. Na medida em que os processos de revisão das poligonais são concluídos, as Superintendências do Patrimônio da União (SPUs) na respectiva unidade federativa são acionadas a darem andamento à regularização fundiária dos espaços demarcados nos novos Decretos presidenciais.

### **Outorgas Portuárias**

Em 2017, nas autorizações, foram assinados 12 Contratos de Adesão, nos seguintes Estados: Amazonas, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo. O aporte de investimentos autorizados remonta à quantia de R\$ 3,68 bilhões. A ampliação da infraestrutura portuária mediante incremento de capacidade desses terminais autorizados, que movimentarão, granéis sólidos, líquidos e cargas gerais, será da ordem de 23,39 milhões de toneladas anuais.

No que se refere aos arrendamentos, em 2017, foi celebrado um Contrato de Arrendamento no Porto do Rio de Janeiro/RJ, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 93,11 milhões. O terminal em comento se dedicará à movimentação de granéis sólidos vegetais. Entre os investimentos previstos, tem-se, principalmente, a construção de armazém para estocagem de trigo com capacidade de 35,0 mil toneladas. Foi celebrado, também, Contrato de Arrendamento para um Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Salvador/BA, com previsão de investimentos de R\$ 6,98 milhões.

Além disso, já ocorreu o leilão de dois outros terminais localizados no Porto de Santarém/PA dedicados à movimentação de granéis líquidos combustíveis possibilitando um incremento de capacidade de movimentação estimado em 680 toneladas (ou 800 m<sup>3</sup>), com previsão de investimentos de R\$ 29,87 milhões, nos dois terminais.

Em relação às renovações dos arrendamentos, em 2017, foram assinados quatro termos aditivos objetivando o incremento da capacidade de terminais nos Portos de Suape/PE, São Francisco do Sul/SC, Itaquí/MA, e Vila do Conde/PA, cujos termos estabelecidos no clausulado contratual obrigam as arrendatárias a atingirem ao final da realização dos investimentos aproximadamente R\$ 486,71 milhões e pelo menos 5,27 milhões de toneladas anuais de movimentação. Foram também assinados outros quatro termos aditivos objetivando prorrogação ordinária sem incremento de capacidade ou alteração de cláusula do contrato.

Além disso, em 2017 foram formalizadas 08 autorizações de investimento mediante Termo de Risco de Investimento (TRI) e 01 apostilamento relativos a processos de responsabilidade do Departamento de Outorgas Portuárias, totalizando R\$ 296,46 milhões de investimentos aprovados em instalações portuárias arrendadas.

Segue detalhamento das realizações em outorgas portuárias no exercício de 2017, de responsabilidade Departamento de Outorgas Portuárias desta Secretaria:

**Autorizações:**

**Quadro 32 - Contratos de Adesão celebrados em 2017**

Contratos de Adesão celebrados em 2017							
N.º CA	Empresa	Município	UF	Região	Modalidade	Investimento (R\$ milhões)	Observações
01/2017 MTPA	Rio Amazonas Terminais Ltda.	Manaus	AM	N	ETC	6,00	Contrato de Adesão n.º 01/2017-MTPA, publicado no DOU de . Assinado dia 17/01/2017.
02/2017 MTPA	F. H. de Oliveira Peixoto - EIRELI	Porto Velho	RO	N	ETC	0,15	Contrato de Adesão n.º 01/2017-MTPA, publicado no DOU de 21/02/2017 . Assinado dia 20/02/2017.
03/2017 MTPA	Porto Central Complexo Industrial Portuário S.A.	Presidente Kennedy	ES	TUP	TUP	2.245,38	Contrato de Adesão n.º 03/2017-MTPA, publicado no DOU de 22/03/2017 . Assinado dia 21/03/2017.

04/2017 MTPA	GE Oil & Gás	Niterói	RJ	SE	TUP	263,14	Contrato de Adesão n.º 04/2017-MTPA, publicado no DOU de 10/04/2017 . Assinado dia 04/04/2017.
05/2017 MTPA	CIAGRAM Portos e Navegação da Amazônia Ltda	Humaitá	AM	N	ETC	46,59	Contrato de Adesão n.º 05/2017-MTPA, publicado no DOU de 19/04/2017 . Assinado dia 18/04/2017.
06/2017 MTPA	Barra do Rio Terminal Portuário S/A	Itajaí	SC	S	TUP	5,10	Contrato de Adesão n.º 06/2017-MTPA, publicado no DOU de 12/06/2017 . Assinado dia 09/06/2017.
07/2017 MTPA	UTC Engenharia	Niterói	RJ	SE	TUP	2,24	Contrato de Adesão n.º 07/2017-MTPA, publicado no DOU de 19/06/2017 . Assinado dia 14/06/2017.
08/2017 MTPA	Terminal Graneleiro da Babitonga S.A.	São Francisco do Sul	SC	S	TUP	859,71	Contrato de Adesão n.º 08/2017-MTPA, publicado no DOU de 30/06/2017 . Assinado dia 23/06/2017.
09/2017 MTPA	Camorim Serviços Marítimos LTDA	Niterói	RJ	SE	TUP	13,50	Contrato de Adesão n.º 09/2017-MTPA, publicado no DOU de 07/07/2017 . Assinado dia 06/07/2017.
10/2017 MTPA	Saint-Gobain do Brasil Produtos Industriais e para Construção Ltda	Manaus	AM	N	ETC	18,08	Contrato de Adesão n.º 10/2017-MTPA, publicado no DOU de 17/07/2017 . Assinado dia 14/07/2017.
11/2017 MTPA	Alemoa S.A.	Santos	SP	SE	TUP	189,30	Contrato de Adesão n.º 11/2017-MTPA, publicado no DOU de 18/09/2017 . Assinado dia 05/09/2017.
12/2017 MTPA	J.F. DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO O LTDA.	Humaitá	AM	N	TUP	32,38	Contrato de Adesão n.º 12/2017-MTPA, publica-do no DOU de 06/11/2017 . Assinado dia 03/11/2017.

Total: R\$ 3.681,56  
milhões

## Novos Arrendamentos

### Áreas Leiloadas:

- STM 04 - Terminal de Combustíveis no Porto de Santarém/PA - Valor de Outorga em R\$ 18.200.000,00 - Vencedor Consórcio Porto Santarém (Petrobrás Distribuidora S.A e Petróleo Sabbá S.A);
- STM 05 - Terminal de Combustíveis no Porto de Santarém/PA - Valor de Outorga em R\$ 50.005.212,14 – Vencedor Consórcio Porto Santarém (Petrobrás Distribuidora S.A e Petróleo Sabbá S.A)
- RDJ 05 – Terminal de Granéis Sólidos Vegetais no Porto do Rio de Janeiro/RJ – Valor de Outorga em R\$ 1.180.000,00 - Vencedor Consórcio Maravilha

#### **Contratos Assinados:**

- Contrato de Arrendamento nº. 01/2017 - Área SAL 01 no Porto de Salvador/BA – Arrendatária CONSÓRCIO CONTERMAS - ARRENDATÁRIA NOVO TERMINAL MARÍTIMO DE SALVADOR SPE S.A
- Contrato de Arrendamento nº. 02/2017 - Área RDJ 05 no Porto do Rio de Janeiro/RJ - Arrendatária TERMINAL DE TRIGO DO RIO DE JANEIRO - LOGÍSTICA S.A

#### **Autorizações de Investimentos, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI**

- Ipiranga Produtos de Petróleo S/A, Miramar-PA, autorização concedida em 26/01/2017 (R\$ 14,77 mi);
- Braskem S.A., Aratu-BA, autorização concedida em 31/03/2017 (R\$ 1,93 mi);
- Citrosuco Serviços Portuários S.A., Santos-SP, autorização concedida em 07/07/2017 (R\$ 16,75 mi);
- Petróleo Sabbá S/A, Miramar-PA, autorização concedida em 14/09/2017 (R\$ 1,90 mi);
- Petróleo Sabbá S/A, Itaquí-MA, autorização concedida em 27/09/2017 (R\$ 2,60 mi);
- CSN Mineração S.A., Itaguaí-RJ, autorização concedida em 19/10/2017 (R\$ 86,17 mi);
- Sepetiba Tecon S.A., Itaguaí-RJ, autorização concedida em 19/10/2017 (R\$ 86,17 mi);
- Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS), Itaguaí-RJ, autorização concedida em 19/10/2017 (R\$ 86,17 mi);

#### **Apostilamento**

- DEICMAR S.A, Porto de Santos-SP, 1º Termo de Apostilamento, celebrado em 31/03/2017.

#### **Participação em Comissões, Conselhos, Comitês e Grupos de Trabalho que envolvam a Saúde, Segurança e Meio Ambiente da atividade portuária.**

Em 2017, a SNP participou em reuniões do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA,<sup>1</sup> referente às discussões sobre qualidade do ar, água, gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos; do Projeto Áreas Marinhas e Costeiras Protegidas – GEF-Mar<sup>2</sup>, criado e implementado em parceria com instituições privadas e da sociedade civil, para promover a conservação da biodiversidade marinha e costeira; e também do Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro – GI GERCO<sup>3</sup> que tem como objetivo promover a articulação das ações federais incidentes na zona costeira, a partir do Plano de Ação Federal - PAF-ZC, com vistas a apoiar a implementação do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC.

<sup>1</sup> Conselho sob gerência do Ministério do Meio Ambiente.

<sup>2</sup> Conselho sob gerência do Ministério do Meio Ambiente.

<sup>3</sup> Grupo Coordenador pelo Ministério do Meio Ambiente e subordinado diretamente à Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM – Ministério da Marinha.

## **Apoio a capacitação do Trabalhador Portuário**

Fazem parte desta iniciativa as ações, de participação no Fórum Nacional de Desenvolvimento Produtivo, Fórum Permanente de Qualificação do Trabalhador Portuário/GT Qualificação do Trabalhador Portuário, e Ações de mobilização e promoção a capacitação do trabalhador portuário.

A SNP participa de reuniões e em grupo de trabalho para discussão do assunto, com objetivo de discutir temas como infraestrutura, exportações e ambiente de negócios, com a participação de empregados e trabalhadores.

No âmbito do Fórum Permanente de Qualificação do Trabalhador Portuário, foi criado o Grupo de Trabalho para construção da Política de Qualificação do Trabalhador Portuário<sup>4</sup>, para discutir temas relacionados à formação, qualificação e certificação profissional do trabalhador portuário e elaborar ações e propostas para qualificar esses profissionais. O Grupo é composto por um representante e um suplente da Secretaria dos Portos (coordenador do projeto), além de membros do Ministério do Trabalho e Emprego, por meio do Departamento de Qualificação da Secretaria de Políticas Públicas de Emprego; do Ministério da Educação e do Comando da Marinha, e representantes estatais, entidades empresariais e da classe trabalhadora.

### **Ações de capacitação realizadas pelas Companhias Docas**

No exercício, destacam-se os seguintes treinamentos realizados nas Companhias Docas:

- Combate a emergências químicas;
- Treinamento de segurança e saúde no trabalho portuário;
- Curso de CIPA;
- Fiscalização de atividade de terceiro na construção civil;
- Semana Interna de Prevenção de acidentes SIPAT;
- Fornecimento de EPI e treinamento do uso;
- Curso de NR 10, Curso de NR 20;
- Curso Básico de Conferência e Cargas;
- Curso Básico de Trabalhadores Portuários;
- Programa de Capacitação e Inclusão – PCI;
- Segurança com cargas perigosas;
- Trabalho em altura;
- Trabalho Seguro;
- Treinamento de segurança e saúde no trabalho portuário;
- Fiscalização de atividade de terceiro na construção civil;
- Curso de NR 10; e
- Curso de NR 20.

### **Implementação de boas práticas para harmonização da Relação Porto-Cidade**

Assim, com o intuito de diagnosticar e sistematizar as ações e investimentos nos Portos brasileiros, referentes a implementação de boas práticas na convivência harmoniosa da atividade portuária e comunidade local, a SNP atualizou as informações dos 38 Portos Públicos, com intuito acompanhar e sistematizar as ações realizadas pelas Autoridades Portuárias no âmbito da relação porto-cidade, cujo objetivo é de fortalecer e consolidar as boas práticas.

---

<sup>4</sup> O Grupo foi criado por meio da [Resolução nº 1](#) de 11 de julho de 2014, publicada pela Secretaria de Políticas Públicas de Emprego no Diário Oficial da União.

Foram trabalhados, de forma contínua, a relação Porto-Cidade nos 5 eixos estratégicos: Saúde, Educação, Meio Ambiente, Incentivo ao turismo e à cultura, e Cidadania, conforme descritos abaixo.

### **Ações Sociais e outras desenvolvidas nos Portos**

Outras ações foram desenvolvidas tais como: Campanha do agasalho, entrega de presentes no natal, mulheres no porto discutindo gênero na estrutura portuária, projeto habitacional, inclusão sócio produtiva, inclusão esportiva, destinação de materiais recicláveis e associações e ONG's, CDC contra o mosquito *Aedes aegypti*, CDC na campanha Zika Zero, Comitê de gênero, Projeto Vem Ser – CODEBA, NUDEC (Núcleo de defesa comunitária), ENSEADA indústria naval.

A SNP realizou o levantamento nos 38 Portos Públicos, e elaborou relatório das ações praticadas pelas Autoridades Portuárias na Relação Porto - Cidade, a fim de subsidiar a análise e orientações dos novos Planos Mestre e PDZ's.

### **Direitos Humanos - Diversidade, Inclusão e Acessibilidade nos Portos do Brasil.**

Com a finalidade de promover ações integradas a gestão portuária atrelada a visão humanitária e de responsabilidade socioambiental a Secretaria, no ano de 2016, propôs ações que visaram à promoção dos direitos humanos nos Portos Brasileiros em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo Programa Nacional de Direitos Humanos - PNDH-35. Desta forma, iniciou-se o levantamento de informações no que concerne ao reconhecimento das diferenças no setor portuário, considerando, mecanismos de gênero, enfrentamento ao tráfico de pessoas e acessibilidade e inclusão.

Visando a capacitação e empoderamento dos representantes dos portos públicos e privados e dos servidores da Secretaria Nacional de Portos, foram feitas articulações para a participação dos mesmos nos diversos espaços de discussão e empoderamento sobre igualdade de gênero, sendo eles: Seminário Internacional Equidade de Gênero no Setor Público, Seminário Mulheres na Justiça e 1ª Jornada Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora.

Foi inserido de forma igualitária na Ação de Saúde nos Portos o atendimento às mulheres trabalhadoras, uma vez que esta Ação era direcionada prioritariamente ao público masculino. Foram oferecidos serviços de orientação e saúde para todos os trabalhadores e trabalhadoras nos seguintes portos: Cabedelo/PB, Fortaleza/CE, Itaguaí/RJ, Itajaí/SC, Itaqui/MA, Maceió/AL, Natal/RN, Paranaguá/PR, Recife/PE, Rio Grande/RS, Rio de Janeiro/RJ, Salvador/BA, Santos/SP, São Francisco do Sul, São Sebastião/SP, Suape/PE Vila do Conde/PA e Vitória/ES.

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

Em 2015 teve início o processo de avaliação e revisão do planejamento estratégico do Ministério dos Transportes, por meio do qual deveriam ser definidos valores, processos estratégicos, metas e medidas de avaliação e acompanhamento de resultados, incluindo indicadores de desempenho dos processos e da gestão. Porém, em maio/2016 foi iniciada reestruturação do Sistema Transportes com a integração entre modais, que culminou com a publicação, em março/2017, do Decreto nº 9.000 com a nova estrutura do MTPA, incorporando as Secretarias de Aviação Civil e de Portos, e

---

<sup>5</sup> Decreto nº 7.037, de 21 de dezembro de 2009, que aprova o programa nacional de direitos humanos - pndh-3 e dá outras providências.

resultando na necessidade de revisão desse planejamento, o qual, até então, não incluía tais Secretarias.

Por outro lado, a antiga Secretaria de Portos, com foco no atingimento dos objetivos refletidos nas funções institucionais, estabelecidas à época na Portaria SEP nº 408, de 27 de novembro de 2014 (atual Regimento Interno vigente), iniciou naquele ano (2014) seu planejamento estratégico, no qual foi definido o Mapa Estratégico, incluindo a Missão e Visão de Futuro, com foco na eficiência da gestão e sustentabilidade ambiental (Figura 4). Atualmente, sob a égide do MTPA, deverá haver revisão do planejamento estratégico global do Ministério, com desdobramentos nos planos tático e operacional para execução pela SNP.

Dessa forma, a Secretaria não tem definidos indicadores institucionais de desempenho dos processos e da gestão, elaborados no escopo de processo de planejamento estratégico. Porém, utiliza-se, na prática, de diversas formas de acompanhamento de resultados, dentre elas o SIOP – Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento, o SisPAC - Sistema de Monitoramento do Programa de Aceleração do Crescimento, o SEI – Sistema Eletrônico de Informações, relatórios de acompanhamento de projetos, relatórios das unidades gestoras, contratação de serviços técnicos especializados, visitas in loco, além de outros métodos.

No âmbito do MTPA, da mesma forma, são adotados acompanhamentos específicos em cada Secretaria, conforme suas competências, a exemplo do descrito na Tabela 16 do item 5.3, de competência da CGTI/SAAD, que apresentamos neste Relatório.

Informamos, a seguir, as principais medições realizadas para aferição de resultados atualmente existentes no âmbito desta Secretaria:

### **Metas de Gestão**

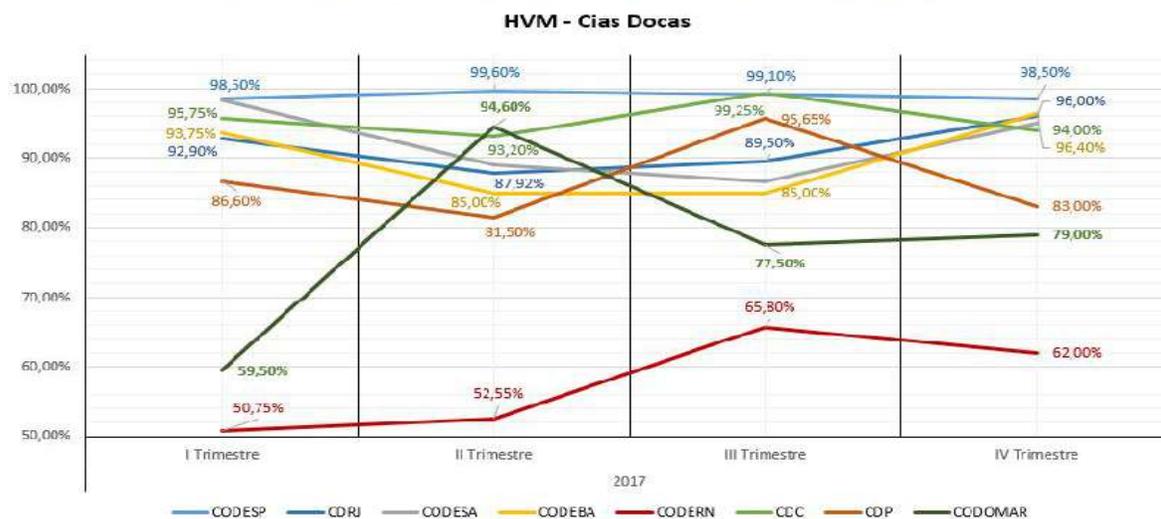
As Metas de Gestão são instrumentos que visam operacionalizar as políticas e diretrizes estratégicas da SNP/MTPA junto às suas empresas estatais vinculadas - Companhias Docas, por meio do acompanhamento de indicadores estabelecidos por todos os departamentos da Secretaria Nacional de Portos e consolidados por meio do Departamento de Gestão e Modernização Portuária, Segurança e Saúde. São compostas por no máximo 20 (vinte) e no mínimo 10 (dez) ações táticas e estão distribuídas entre 7 (sete) ações macro.

Essas metas influenciam o pagamento do Honorário Variável Mensal (HVM) da Diretoria Executiva dessas Companhias, estabelecido trimestralmente. Atualmente, o HVM contempla cerca de 25% da remuneração total da diretoria executiva das companhias docas.

O gráfico a seguir apresenta os resultados apurados na avaliação das metas de gestão aplicadas às Companhias Docas no exercício de 2017:

**Gráfico 1 - Avaliação das metas de gestão das Companhias Docas, no exercício de 2017.**

HVM - Cias Docas					
item	Doca	2017			
		I Trimestre	II Trimestre	III Trimestre	IV Trimestre
1	CODESP	98,50%	99,60%	99,10%	98,50%
2	CDRJ	92,90%	87,92%	89,50%	96,00%
3	CODESA	98,30%	89,10%	86,70%	95,00%
4	CODEBA	93,75%	85,00%	85,00%	96,40%
5	CODERN	50,75%	52,55%	65,80%	62,00%
6	CDC	95,75%	93,20%	99,25%	94,00%
7	CDP	86,60%	81,50%	95,65%	83,00%
8	CODOMAR	59,50%	94,60%	77,50%	79,00%



## Indicadores de Movimentação de Carga

Para o Programa 2086 – Transporte Aquaviário, de responsabilidade do Departamento de Infraestrutura Portuária e Gestão Ambiental - DIPGA, os resultados da execução dos Planos são monitorados pelos indicadores de movimentação de carga, apresentados no SIOP, cujos índices são consolidados pela ANTAQ no Anuário Estatístico Aquaviário <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>.

## Segurança e Saúde em Portos

Por meio dos indicadores de gestão foi possível abranger grande parte das competências atribuídas aos Setores de Gestão Ambiental, Saúde e Segurança das Companhias Docas. Dentre elas, é possível destacar as ações voltadas à saúde e segurança, planos de emergência, gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes, bem como o controle da fauna sinantrópica nociva e monitoramento de espécies bioinvasoras.

Quanta à saúde e segurança, foram solicitados relatórios dos programas e ações voltados aos trabalhadores portuários e sobre a segurança pública portuária nos Portos Organizados, Terminais de Uso Privado e arrendatários dentro da poligonal das Companhias Docas.

Quanto aos planos de emergência e contingência, cabe destacar que foram solicitados relatórios para acompanhamento da execução Plano de Gerenciamento de Risco – PGR, Plano de Ação Emergencial – PAE, Plano de Contingência e Emergência – PCE, Plano de Ajuda Mútua – PAM, Plano Emergência Individual – PEI e Plano de Área – PA.

Quanto ao gerenciamento de resíduos e efluentes, foram solicitados em 2017 relatórios descritivos sobre procedimentos adotados e registro fotográfico da infraestrutura de suporte, bem com a apresentação de projetos básicos para melhoria do gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos. Além disso, foi solicitado apresentação das ações implantadas ou planejamento para implantação de ações de coleta seletiva e educação ambiental.

Quanto aos indicadores de gestão relacionados ao controle da fauna sinantrópica nociva portuária e monitoramento de espécies, foi solicitada a elaboração do Plano de Controle Integrado de Vetores, Relatórios de Combate ao *Aedes aegypti* e envio de relatório sobre prevenção, monitoramento e controle de Espécies Bioinvasoras Aquáticas na área de influência do Porto Organizado.

Por fim, houve também o monitoramento pontual das atividades relacionadas ao monitoramento da qualidade do ar e da água, à educação ambiental, à Igualdade de Gênero e Direitos das Mulheres, à Acessibilidade nos portos, bem como relação Porto-Cidade, por meio do Relatório Anual de Atividades dos Setores de Gestão Ambiental, Saúde e Segurança das Companhias Docas.

### **Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Organizados Marítimos.**

O Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos organizados Marítimos, compreende um conjunto de ações que visam promover a conformidade legal dos portos marítimos frente às exigências ambientais, das vigilâncias sanitária e agropecuária, relacionadas ao gerenciamento de resíduos sólidos, efluentes líquidos e o manejo da fauna sinantrópica nociva. O Programa foi desenvolvido no âmbito do PAC II (Programa de Aceleração do Crescimento – Fase II), durante o PPA 2012-2015 e continuado no PPA 2016-2019.

Foram contemplados inicialmente 22 portos marítimos brasileiros, quais sejam: Belém/PA; Vila do Conde/PA; Itaquí/MA; Fortaleza/CE; Natal/RN; Cabedelo/PB; Recife/PE; Suape/PE; Maceió/AL; Aratu/BA; Salvador/BA; Ilhéus/BA; Vitória/ES; Rio de Janeiro/RJ; Itaguaí/RJ; Santos/SP; São Sebastião/SP; Paranaguá/PR, São Francisco do Sul/SC, Imbituba/SC, Itajaí/SC e Rio Grande/RS.

A execução do aludido programa foi dividida em duas etapas, sendo a primeira etapa constituída da fase I – Estado da Arte (rede institucional) e Diagnóstico/Inventário dos Portos; e a segunda etapa constituída da fase II – Elaboração de Projetos Básicos e fase III – Implantação de Projetos.

No âmbito do PPA 2012-2015 foi celebrado um Termo de Cooperação Técnica e Financeira – TCTF entre a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP e a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ para o desenvolvimento de estudos, estruturação de rede de pesquisa e execução do programa. O TCTF teve sua vigência expirada em 09 de agosto de 2016 e seu Relatório Final emitido em 05 de junho de 2017<sup>6</sup> pela equipe de Gestão e Fiscalização Técnica<sup>7</sup>. Na ocasião a equipe de gestão e fiscalização concluiu que os projetos básicos relativos às Etapas/Fases 1.2 e 2.2 das Metas da fase II, não obtiveram aceite.

Desta forma, com o intuito de dar continuidade as ações do Programa, no que tange a elaboração e implantação de projetos básicos, esta CGGSP no decorrer de 2017 enviou esforços junto as Companhias Docas, por meio de documento oficial e instrumento de gestão, uma vez que as

<sup>6</sup> 50000.023007/2017-24 e 00045.001701/2011-19.

<sup>7</sup> Portaria SEP nº 21/2016 de 11/05/2016.

mesmas possuem Restos a Pagar - RAP referentes a LOA 2013/2016, já empenhados, além de dotação orçamentaria e financeiro disponível.

Logo, 06 Companhias Docas apresentaram seus respectivos projetos. No entanto, apenas 3 (três) projetos foram considerados tecnicamente aptos para compor seus respectivos processos contratação. Cabe ressaltar que neste mesmo período foram apresentados e avaliados os projetos apresentados pelas Companhias Docas da Bahia, do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, os quais careciam de complementações para estarem tecnicamente aptos para liberação dos respectivos recursos.

Ao longo de 2017, por meio de indicadores de gestão, instrumentos de planejamento do setor portuário nacional e documentos oficiais a CGSSP ampliou o monitoramento do gerenciamento de resíduos sólidos onde realizou diversas ações de acompanhamento nos 38 portos públicos, sendo em 19 portos administrados pelas Companhias Docas e 19 portos Delegados.

Assim, foi solicitado aos portos relatórios contendo o registro fotográfico e a descrição das ações/procedimentos executados no âmbito do Plano de Gerenciamento de Resíduos - PGRS dos Portos, incluindo a apresentação de cópia dos inventários e manifestos de resíduos sólidos emitidos no período amostral, bem como apresentação de planejamento para inclusão de procedimentos voltados à coleta seletiva ou resultados obtidos com a execução do mesmo.

Por fim, considerando o conjunto de todas as informações coletadas ao longo do ano, indicadores de gestão, relatórios descritivos e instrumentos de planejamento, foi possível estabelecer um panorama geral sobre o gerenciamento dos resíduos sólidos e efluentes líquidos nos 38 portos sob responsabilidade das Companhias Docas e Portos Delegados. Tal panorama pode ser observado no Quadro 01 a seguir:

**Quadro 33 - Panorama geral sobre o gerenciamento dos resíduos sólidos e efluentes líquidos nos Portos Públicos brasileiros.**

Porto	PGRS elaborado	Forma do Gerenciamento dos efluentes líquidos	
01	Maceió	Não	Sem informação
02	Aratu	Sim	Fossa séptica
03	Ilhéus	Sim	Sistema de fossa séptica e sumidouro
04	Salvador	Sim	Fossas sépticas (tratamento primário), filtros anaeróbios (tratamento secundário) e sumidouro.
05	Fortaleza	Sim	Fossas sépticas e tanques de acúmulo
06	Pecém	Sim	Rede coletora, Estações de tratamento de efluentes - ETE
07	Barra do Riacho	Sem informação	Sem informação
08	Itaqui	Sim	Ligada a rede municipal
09	Cabedelo	Sim	Fossa séptica
10	Recife	Sim	Sem informação
11	Suape	Sim	Fossa séptica
12	Areia Branca	Sem informação	Fossa química
13	Natal	Não	Ligada a rede municipal
14	Manaus	Sim	Ligada a rede municipal
15	Macapá	Sim	Sistema de fossa séptica e sumidouro
16	Belém	Sim	Tanque séptico, Fossa séptica com filtro anaeróbico
17	Santarém	Sim	Tanques sépticos/fossas sépticas com filtros anaeróbicos por meio de redes subterrâneas, tubulação profunda.
18	Vila do Conde	Sim	Rede coletora, Estações elevatórias, Estações de tratamento de efluentes - ETE e corpo receptor.
19	Porto Velho	Sim	Sistema de fossa séptica e sumidouro

	<b>Porto</b>	<b>PGRS elaborado</b>	<b>Forma do Gerenciamento dos efluentes líquidos</b>
<b>20</b>	Vitória	Sim	Parcialmente ligada a rede pública, Fossa séptica, Filtros e lançamento in natura na baía do Cais Capuaba
<b>21</b>	Angra dos Reis	Sim	Rede coletora, Estações de tratamento de efluentes - ETE
<b>22</b>	Forno	Sim	Fossa séptica
<b>23</b>	Itaguaí (Sepetiba)	Sim	Fossa séptica
<b>24</b>	Niterói	Sim	Ligada a rede municipal
<b>25</b>	Rio de Janeiro	Sim	Ligada a rede municipal
<b>26</b>	Santos	Em licitação	Rede coletora, Estações elevatórias, Estações de tratamento de efluentes - ETE, laboratório de análise
<b>27</b>	São Sebastião	Sim	Sem informação
<b>28</b>	Paranaguá	Sim	Estação de tratamento de esgoto (ETE) da rede municipal
<b>29</b>	Cachoeira do Sul	Sem informação	Sem informação
<b>30</b>	Estrela	Sem informação	Sem informação
<b>31</b>	Pelotas	Sim	Sem informação
<b>32</b>	Porto Alegre	Sim	Fossa séptica
<b>33</b>	Rio Grande	Sim	Ligada a rede municipal
<b>34</b>	Antonina	Sim	Ligada a rede municipal
<b>35</b>	Imbituba	Sim	Sistema de fossa séptica e sumidouro
<b>36</b>	Itajaí	Sim	Estação de tratamento de efluentes - ETE
<b>37</b>	Laguna	Não	Sem informação
<b>38</b>	São Francisco do Sul	Sim	Tanque séptico e lodos tratados por empresa especializada

Fonte: Portos Públicos 2017.

## 4. Governança, gestão de risco e controles internos

### 4.1. Descrição das estruturas de governança

A Secretaria Nacional de Portos está inserida na estrutura organizacional e, portanto, na política de governança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, a partir da publicação da Lei 13.341, de 29 de setembro de 2016, e do Decreto 9.000, de 9 de março 2017, quando esse Ministério passou a contar em sua estrutura também com a Secretaria Nacional de Aviação Civil, além das demais Secretarias então integrantes de seus quadros. Com essa nova estrutura, o MTPA passou a supervisionar 14 entidades vinculadas: DNIT, VALEC, INFRAERO, ANTT, ANTAQ, ANAC, 8 Companhias Docas, incluindo a CODOMAR.

A reformulação e reestruturação do Ministério teve como consequência ajustes consideráveis na atuação da Pasta, resultante da ampliação de competências e atribuições, especialmente na adoção de procedimentos e mecanismos com o objetivo de oferecer melhoria contínua da gestão, com foco na governança, gestão de riscos, transparência, integridade, correição, relação com o cidadão e controles internos no âmbito do Ministério.

A criação da Assessoria Especial de Controle Interno, da Corregedoria e da Ouvidoria, demonstra claramente o comprometimento e suporte por parte da Alta Administração do Ministério à inovação e aperfeiçoamento da Governança, do Controle Interno, das ações de Integridade e de Transparência.

As três novas unidades organizacionais proporcionaram ambiente mais apropriado e dinâmico tanto internamente no Ministério como nas entidades vinculadas, para a atuação de forma segregada nas três frentes de significativa relevância para o desempenho do papel institucional da Pasta, com a concretização de ações e aprovação de medidas e estratégias para viabilizar a conscientização e a adoção de práticas e procedimentos de correição, a maior observância da conduta ética e a dinamização e integração dos canais de comunicação, tanto internos quanto externos.

Nessa linha, foram implementadas as seguintes iniciativas no exercício de 2017, as quais têm a característica de serem aperfeiçoadas no decorrer dos exercícios, e são detalhadas na sequência:

- Publicação do Plano de Dados Abertos do Sistema Transportes
- Publicação da Política de Gestão de Riscos na âmbito do MTPA –Portaria 353
- Publicação da Portaria 2644, instituindo Grupo de Trabalho responsável por propor as instâncias, as estruturas e as respectivas competências e atribuições referentes à Gestão de Riscos e Controles Internos, no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA.
- Instituição do CTA - Comitê Técnico de Auditoria
- Instituição do CTC - Comitê Técnico de Corregedoria
- Instituição do CTO - Comitê Técnico de Ouvidoria
- Realização de diversos treinamentos, seminários e palestras para servidores do MTPA.

#### **Plano de Dados Abertos**

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com o objetivo de cumprir à Lei nº 12.527/2011, a chamada Lei de Acesso à Informação – LAI e ao Decreto nº 8.777, de 11 de maio de 2016, e de estimular o engajamento e a participação social dos cidadãos nas ações do Governo Federal na área de infraestrutura e logística e todo segmento de transportes, elaborou e publicou o Plano de Dados Abertos – 2017, documento, que atende à legislação vigente e traz orientações e diretrizes, a partir de metodologia consolidada, as quais serão responsáveis por conduzir todos os setores que compõem a Pasta em iniciativas para a promoção e divulgação de dados do MTPA.

O documento foi elaborado nos termos da Portaria nº 3233, de 16.11.2016, da Secretaria-Executiva do MTPA, que constituído Grupo de Trabalho, com a participação desta Secretaria, encarregado de instituir o Plano de Dados Abertos do Ministério – GT-PDA/MTPA, com os seguintes objetivos:

I – instituir o Plano de Dados Abertos (PDA), de modo a promover e ampliar a transparência da base de dados produzidos ou acumulados pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;

II – identificar, no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, os dados e informações que serão disponibilizados, em observância ao Decreto nº 8.777, de 11 de maio de 2016; e

III - assegurar a publicação dos dados e informações identificados, bem como a sua atualização periódica.

O GT concluiu os trabalhos e publicou o PDA/MTPA em 24.01.2017. Por meio do PDA os dados gerados no âmbito do Ministério serão organizados e disponibilizados no triênio 2017-2019, cumprindo o dever constitucional previsto no artigo 37 da Constituição Federal, em respeito ao princípio da publicidade.

### **Política de Gestão de Riscos**

Com o advento da Instrução Normativa Conjunta nº1, do Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União (CGU) e do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG), os órgãos e entidades do Poder Executivo Federal assumiram o dever de adotar de diversas medidas visando a sistematização de práticas relacionadas à Governança, à Gestão de Riscos e aos Controles Internos.

A mencionada Instrução Normativa, visando a adoção de efetivas medidas de Boa Governança, estabeleceu princípios que devem ser seguidos pelos órgãos e entidades do Poder Executivo federal, com foco na efetiva governança, princípios estes que devem ser aplicados de forma integrada, como um processo, e não apenas individualmente, sendo compreendidos por todos na organização:

- I – liderança;
- II – integridade;
- III – responsabilidade;
- IV – compromisso;
- V – transparência; e
- VI – accountability.

Uma marca forte da IN 01 é o reconhecimento do dirigente máximo de cada órgão ou entidade como o principal responsável pelo estabelecimento da estratégia de organização e da estrutura de gerenciamento de riscos. Além disso, também dica claro o papel do dirigente máximo de estabelecer, de forma continuada, o monitoramento e o aperfeiçoamento dos controles internos da gestão.

Nesse sentido, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por meio da Portaria nº 353, de 5 de maio de 2017, instituiu a Política de Gestão de Riscos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que compreende a declaração das intenções e diretrizes gerais do Ministério relacionadas à gestão de riscos.

Em observância à mencionada Política, e em razão da necessidade de alinhar a governança do Ministério às boas práticas de gestão, foi constituído o Grupo de Trabalho Gestão de Riscos, por meio da Portaria nº 2.644, de 2 de agosto de 2017, da Secretaria-Executiva do MTPA, com o objetivo

de propor as instâncias, as estruturas e as respectivas competências e atribuições referentes à Gestão de Riscos e Controles Internos no âmbito do MTPA, em observância ao disciplinamento da Instrução Normativa Conjunta MP/CGU nº 001/2016 e demais normas aplicáveis.

O Grupo de Trabalho, composto por representantes de todas as áreas do MTPA, compreendendo Gabinete do Ministro, Secretaria-Executiva, demais Secretarias e Subsecretarias (incluindo a SNP), Ouvidoria, Corregedoria, contando ainda com a assessoria da Consultoria Jurídica e da Assessoria Especial de Controle Interno realizou cinco reuniões.

Ocorre que, em 22.11.2017, foi publicado o Decreto 9.203, de 22.11.2017, que “Dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional”, o que recomendou uma pausa no andamento dos trabalhos, em razão das novas determinações e orientações. Em 29.11.2017, os trabalhos foram retomados, e nessa ocasião o GT decidiu encerrar suas atividades, pelas inadiável necessidade de readequação do escopo de trabalho.

O mencionado Decreto 9.203/2017, que trouxe a determinação de que os “órgãos e as entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional deverão instituir comitê interno de governança ou atribuir as competências correspondentes a colegiado já existente, por ato de seu dirigente máximo, com o objetivo de garantir que as boas práticas de governança se desenvolvam e sejam apropriadas pela instituição de forma contínua e progressiva”, produziu reflexos na estrutura do MTPA e nos trabalhos do GT, com vistas às adequações para alinhar-se ao disposto no novo Diploma legal, bem como os conseqüentes ajustes na Política de Gestão de Riscos do Ministério.

Por meio de Aviso-Circular, a Casa Civil solicita a adoção das providências necessárias para o cumprimento da medida, o que, de acordo com o Decreto, fica estabelecido o prazo de 180 dias, a contar da sua publicação, para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil instituir o Comitê Interno de Governança ou adequar estrutura existente, assunto que já está em discussão entre as partes envolvidas, compreendendo, inclusive a criação de novo Grupo de Trabalho para propor a adoção das medidas pertinentes.

De forma prática, as medidas decorrentes desse novo ordenamento implicará na criação do Comitê de Governança estabelecido pelo Decreto, prevendo a participação de todas as áreas finalísticas do Ministério com o apoio das áreas de apoio técnico e legal.

Referido comitê terá o caráter e as atribuições de ordem estratégica e tática, será formado pelo Ministro de Estado, juntamente com o Secretário-Executivo, os secretários nacionais e os subsecretários contará ainda com os seguintes auxílios:

#### De Riscos:

Serão criadas células específicas responsáveis pela Gestão de Riscos que farão o mapeamento operacional dos riscos de cada área específica, sendo atribuído a cada risco um gestor responsável.

#### De Integridade:

O grupo que será formado pela Corregedoria, Ouvidoria, Assessoria Especial de Controle Interno e Comissão de ética será responsável por auxiliar na identificação dos riscos de Integridade em suporte as áreas operacionais e ao Comitê.

#### De Controle Interno:

As atividades de controle interno são inerentes a cada servidor/colaborador, ainda assim a Assessoria Especial de Controle Interno permanecerá oferecendo treinamentos e realizando ações de fomento às boas práticas de controle.

#### De Planejamento Estratégico:

A área responsável pelo gerenciamento do Planejamento Estratégico no MTPA dará o suporte necessário às ações do Comitê visando manter as ações de Governança associadas aos riscos sempre em consonância com o Planejamento Estratégico do Ministério.

#### **Realização de Treinamentos, Seminários e Palestras para Colaboradores do MTPA**

No exercício de 2017, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil promoveu a realização de diversas ações e ofereceu treinamentos não apenas para sua equipe, como também para todo quadro de servidores do Ministério, tanto em cursos ou palestras nas instalações do Ministério ou em outros órgãos, em Brasília, e sem custos adicionais para união, uma vez que, em todos os eventos os professores ou palestrantes são servidores públicos com os quais a Assessoria mantém forte rede de parceria.

Alguns eventos que podem ser destacados:

#### Cursos:

Implementando a Gestão de Riscos no Setor Público - ENAP  
Gestão de Riscos e Controles Internos - Teoria e Prática - MTPA  
Controles na Administração Pública - ISC  
Prestação de Contas exercício 2016 - ISC

#### Seminários:

Desafios para Implantação do Planejamento Estratégico nas organizações Públicas - ENAP  
Seminário Avanços e Conquistas da Gestão de Riscos - MPDG  
Seminário sobre os 5 anos de Implantação da Lei de Acesso a Informação (ISC)

Em 2018, o MTPA dará continuidade a esses eventos de qualificação e treinamento de sua equipe e também de servidores do Ministério.

Especificamente no que se refere a Portos, cabe registrar que a Lei nº 12.815/2013 definiu para a Secretaria de Portos o objetivo de coordenar a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados, com a finalidade de garantir eficiência e qualidade. Com isso, foram criados conselhos e comissões com vistas a atingir esses objetivos, conforme a seguir, os quais permanecem ativos na nova estrutura da Secretaria Nacional de Portos:

- CAP – Conselho de Autoridade Portuária: órgão consultivo da administração do porto, instituído em todos os portos organizados;
- CONSAD – Conselho de Administração: órgão de deliberação coletiva, de existência obrigatória e funcionamento permanente;
- CONFINS – Conselho Fiscal: órgão que tem por objetivo, dentre outros, é o de fiscalizar os atos dos administradores e verificar o cumprimento de seus deveres legais e estatutários.

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

As atividades de correição e apuração de ilícitos administrativos estão entre as atividades migradas para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a partir da reestruturação do setor portuário. A Corregedoria Seccional do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, instituída pelo Decreto nº 7.717/12, é responsável pela gestão das atividades de prevenção, correição e apuração de ilícitos financeiros no âmbito do Ministério. São competências daquela Corregedoria, definidas no Decreto nº 9.000, de 8.3.2017:

- I - promover as atividades de prevenção e de correição para verificar a regularidade e a eficácia de serviços e propor medidas saneadoras ao seu funcionamento;
- II - instaurar as sindicâncias e os processos administrativos disciplinares, observado o disposto no art. 56 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e no art. 14 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- III - examinar as representações e os demais expedientes que tratem de irregularidades funcionais e proceder a seus juízos de admissibilidade;
- IV - julgar e aplicar penalidades, em sindicâncias e processos administrativos disciplinares, nos casos de advertência ou de suspensão por até trinta dias, observado o disposto no art. 56 da Lei nº 10.233, de 2001, e no art. 14 da Lei nº 11.182, de 2005;
- V - instruir os processos administrativos disciplinares, cujas penalidades propostas sejam demissão, suspensão por mais de trinta dias, cassação de aposentadoria ou disponibilidade, destituição de cargo em comissão ou destituição de função comissionada, para remessa ao Ministro de Estado;
- VI - instruir os procedimentos de apuração de responsabilidade de entes privados de que trata a Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013, observadas as disposições legais; e
- VII - exercer as competências previstas no art. 5º do Decreto nº 5.480, de 30 de junho de 2005.

Em paralelo às atividades típicas de correição, no ano de 2017 a Corregedoria do MTPA passou a contribuir com as ações relativas à implantação do Programa de Fomento à Integridade, ao qual o Ministério aderiu formalmente. Antecipando as atividades do Programa de Fomento à Integridade, a Corregedoria fez um levantamento de todos os processos julgados de janeiro de 2013 a dezembro de 2017, com dados relevantes para se fazer uma análise de risco por meio da atividade da Corregedoria. A Corregedoria iniciou o exercício de 2017 com 27 procedimentos administrativos em curso, os quais, somados aos 20 novos procedimentos, perfizeram um total de 47 processos analisados até 31.12.2017. Destes, 18 ainda terão prosseguimento no exercício de 2018.

Cumpra à Corregedoria do MTPA, portanto, cadastrar e atualizar os dados no Sistema CGU-PAD, de todos os processos disciplinares do MTPA, inclusive os que dizem respeito à apuração de irregularidades ocorridas no âmbito desta Secretaria Nacional de Portos, sendo que demais informações sobre essa apuração serão prestadas no Relatório de Gestão da Secretaria Executiva do MTPA.

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

O MTPA vem atuando de modo a implementar a melhoria constante na gestão de riscos, com adoção de mecanismos na condução dos processos internos, para o aperfeiçoamento das práticas de gestão de riscos associadas às diversas atividades desenvolvidas no âmbito do Ministério.

A publicação da Instrução Normativa Conjunta nº 1, de 10.05.2016, do Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União (CGU) e do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) promoveu verdadeira revolução na Gestão de Riscos por parte da Administração Pública Federal, uma vez que determina aos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal, a adoção de medidas que desenvolvam mecanismos e práticas relacionadas à Governança, à

Gestão de Riscos e aos Controles Internos, de forma sistêmica.

A IN 01 define que o dirigente máximo de cada órgão ou entidade é o responsável pelo estabelecimento da estratégia de organização e da estrutura de gerenciamento de riscos. Além disso, o Dirigente Máximo da Entidade tem a responsabilidade de estabelecer, de forma continuada, o monitoramento e o aperfeiçoamento dos controles internos da gestão.

Todo risco deve estar associado a um agente responsável formalmente identificado. O agente responsável pelo risco deve ser um gestor cujo nível e alçada lhe proporcione orientar e acompanhar as ações de mapeamento, avaliação e mitigação do risco.

Consta da norma a instituição de Comitê de Governança, Riscos e Controles em todos os órgãos federais, o qual será liderado pelo dirigente máximo do órgão ou entidade, pelos dirigentes das unidades a ele diretamente subordinadas e será apoiado Assessoria Especial de Controle Interno, e deverá promover a adoção de práticas que institucionalizem a responsabilidade dos agentes públicos na prestação de contas, transparência, efetividade das informações e, dentro dessa finalidade, promover o desenvolvimento contínuo dos agentes públicos; assegurando a aderência às regulamentações, leis, códigos, normas e padrões de acordo com a legislação vigente.

## 5. Áreas especiais da gestão

### 5.1. Gestão de pessoas

#### 5.1.1. Estrutura de pessoal da unidade

Tabela10 - Força de Trabalho

Tipologias dos Cargos	Lotação		Em Exercício No MTPA	Cedidos a Outros Órgãos	Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Força de Trabalho Efetiva				
<b>1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)</b>	<b>236</b>	<b>106</b>	<b>33</b>	<b>92</b>	<b>3</b>	<b>68</b>
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+1.2.5+1.2.6)	<b>236</b>	<b>106</b>	<b>33</b>	<b>92</b>	3	68
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	40	8	19	8	-	24
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	20	20	-	-	1	16
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório	-	-	-	-		-
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	71	71	-	-	2	19
1.2.5. Anistiados (CLT-43)	72	7	14	51	-	5
1.2.6. Reintegrados Judicialmente (CLT-48)	33	-	-	33	-	4
<b>2. Servidores com Contratos Temporários</b>	-	-	-	-	-	-
<b>3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	-	-	<b>6</b>	
<b>4. Total de Servidores (1+2+3)</b>	<b>253</b>	<b>123</b>	<b>33</b>	<b>92</b>	<b>9</b>	<b>68</b>

Fonte: Fita Espelho SIAPE out/2017-c/ajustes NURH/Gab/SNP

Tabela 11 - Distribuição da Lotação Efetiva

Tipologias dos Cargos	Lotação Efetiva		Cedidos a Outros Órgãos
	Área Meio	Área Fim	
<b>1. Servidores de Carreira (1.1)</b>	<b>9</b>	<b>97</b>	<b>125</b>
1.1. Servidores de Carreira (1.1.1+1.1.2+1.1.3+1.1.4+1.1.5+1.1.6a,b+1.1.7)	9	97	-
1.1.1. Servidores de carreira vinculados ao órgão	1	7	8
1.1.2. Servidores de carreira vinculados ao órgão em exercício no MTPA	-	-	19
1.1.3. Servidores de carreira em exercício descentralizado	-	20	-
1.1.4. Servidores de carreira em exercício provisório	-	1	-
1.1.5. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	4	66	-
1.1.6. Anistiados (CLT-43)	4	3	-
1.1.6.a. Anistiados (CLT-43) - Em exercício no MTPA	-	-	14
1.1.6.B. Anistiados (CLT-43) - Cedidos a outros órgãos	-	-	51

1.1.7. Reintegrados Judicialmente (CLT-48) - Cedidos a outros órgãos	-	-	33
<b>2. Servidores com Contratos Temporários</b>	-	-	-
<b>3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	-
<b>4. Total de Servidores (1+2+3)</b>	<b>12</b>	<b>111</b>	<b>125</b>
<b>Subtotais</b>	<b>123</b>		<b>125</b>
<b>Total Recursos Humanos (Servidores e Empregados)</b>	<b>248</b>		

Fonte: Fita Espelho SIAPE out/2017-c/ajustes NURH/Gab/SNP

Tabela 12 - Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas

Tipologias dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
<b>1. Cargos em Comissão</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>68</b>
1.1. Cargos Natureza Especial	-	-	-	-
1.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	45	42	7	68
1.2.1. Servidores de Carreira Vinculados ao Órgão	-	1	-	7
1.2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	5		15
1.2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas	-	17		26
1.2.4. Sem Vínculo	-	18	6	18
1.2.5. Aposentados	-	-	-	-
1.2.6. Anistiados (CLT-43)	-	1	1	2
1.2.7. Reintegrados Judicialmente (CLT-48)	-	-	-	-
<b>2. Funções Gratificadas</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>-</b>
2.1. Servidores de Carreira Vinculados ao Órgão	-	2	2	-
2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	8	8	-
2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas	-	6	6	-
<b>3. Total de Servidores em Cargos e em Funções (1+2)</b>	<b>64</b>	<b>58</b>	<b>23</b>	<b>68</b>

Fonte: Fita Espelho SIAPE out/2017-c/ajustes NURH/Gab/SNP

Tabela 13 - Cargos em Comissão - SEP/PR X SNP/MTPA

CÓDIGO	DAS UNITÁRIO	Decreto 8.088/2013 SEP/PR		Decreto 9.000/2017 SNP/MTPA	
		QTD.	VALOR TOTAL	QTD.	VALOR TOTAL
NE	6,4	1	6,41	-	-
DAS 101.6	6,3	2	12,54	1	6,27
DAS 101.5	5,0	11	55,44	4	20,16
DAS 101.4	3,8	23	88,32	15	57,60
DAS 101.3	2,1	29	60,90	15	31,50
DAS 101.2	1,3	-	-	2	2,54
DAS 102.5	5,0	3	15,12	-	-

DAS 102.4	3,8	9	34,56	-	-
DAS 102.3	2,1	16	33,60	2	4,20
DAS 102.2	1,3	39	49,53	-	-
DAS 102.1	1,0	12	12,00	6	6,00
<b>SUBTOTAL 1</b>		<b>145</b>	<b>368,42</b>	<b>45</b>	<b>128,27</b>
FCPE 101.2	0,76	-	-	4	3,04
FCPE 102.2	0,76	-	-	15	11,40
<b>SUBTOTAL 2</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19</b>	<b>14,44</b>
FG-1	0,20	-	-	-	-
FG-2	0,15	-	-	-	-
FG-3	0,12	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL 3</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL</b>		<b>145</b>	<b>380,42</b>	<b>64</b>	<b>134,27</b>

Fonte: Decretos 8.088/2013 e 9.000/2017

**Tabela 14 - Evolução Quantitativa dos Recursos Humanos - 2013 a 2017**

Vínculos	dez-13	dez-14	dez-15	dez-16	dez-17
ATIVO PERMANENTE	-	22	36	35	8
REQUISITADOS	51	47	44	35	25
NOMEADOS	23	24	54	30	17
NATUREZA ESPECIAL	1	1	1	-	-
REQ. DE OUTROS ÓRGÃOS	58	63	60	52	46
REQ. MILITAR	1	1	1	1	1
EXERC. DESCENTRALIZADO	43	53	48	35	19
EXERCÍCIO PROVISÓRIO	-	-	-	1	-
CLT - ANISTIADOS	8	13	12	12	7
<b>Força de Trabalho Efetiva</b>	<b>185</b>	<b>224</b>	<b>256</b>	<b>201</b>	<b>123</b>
ATIVO PERMANENTE (exercício no MTPA)	-	-	-	-	19
ATIVO PERMANENTE (Cedidos a Outros Órgãos)	-	-	-	-	8
CLT - ANISTIADOS (Cedidos a Outros Órgãos)	52	56	61	61	51
CLT - ANISTIADOS (exercício no MTPA)	-	-	-	-	14
CLT - JUDICIAL (Cedidos a outros Órgãos)	39	39	38	37	33
<b>Recursos Humanos CEDIDOS a outros Órgãos</b>	<b>91</b>	<b>95</b>	<b>99</b>	<b>98</b>	<b>125</b>
<b>TOTAL RECURSOS HUMANOS</b>	<b>276</b>	<b>319</b>	<b>355</b>	<b>299</b>	<b>248</b>

**Quadro Permanente 34 – Cargos e Funções Comissionadas**

Código	Cargo	Órgão de Origem	Qde
480 042	Analista Técnico Administrativo	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	15
480 002	Administrador	SIPEC	1

		Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	3
480 087	Contador	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	2
480 096	Economista	SIPEC	2
481 004	Agente Administrativo	SIPEC	10
481 334	Técnico de Contabilidade	SIPEC	7

No exercício de 2014, uma vez transferidos os 40 (quarenta) cargos efetivos ao seu Quadro de Pessoal, foi realizado Concurso Público para os respectivos provimentos, conforme autorização do órgão central de recursos humanos (Portaria MPOG 116, de 09/04/2014 – DOU de 10/04/2014).

Importante ressaltar que os provimentos dos 40 (quarenta) cargos, teve como direcionamento, exclusivamente, a chamada área meio da Secretaria, ou seja, as atividades de gestão de pessoas, orçamento, estatística, administração financeira, contabilidade, auditoria e serviços gerais.

Considerando o número de candidatos que alcançaram aprovação no certame público, iniciou-se, com o Aviso Ministerial 046/2015-SEP, de 09/09/2015, as tratativas junto as instâncias governamentais competentes para que fossem alocados mais 20 (vinte) cargos efetivos, que eventualmente estivessem vagos em outros órgãos da Administração Pública Federal, ou ainda no órgão central de pessoal civil do Poder Executivo Federal. Subsequentemente pleiteou-se a autorização para o provimento de mais 50% (cinquenta por cento) do número inicial de vagas ofertadas no Concurso Público realizado, conforme previsto no art. 11 do Decreto nº 6.944, de 2009. Para tanto, a Administração da Secretaria prorrogou a validade do Concurso Público realizado, por mais um ano, cujo prazo final de validade, já com a prorrogação efetivada, encerrou-se em 02 de julho de 2016. A alocação das vagas adicionais solicitadas, cuja pedido inicial deu-se em setembro/2015, somente foi concretizada em 19/04/2016, com a publicação da Portaria nº 02/2016.

Com o advento da Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016, que posteriormente foi convertida na Lei nº 13.341, de 29/09/2016, alterou e revogou alguns dispositivos da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República foi extinta no Art. 1º, inciso I. Contudo, suas competências foram transferidas para o novo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil criado no Artigo 6º, inciso I, da MP citada.

Em consequência, o assunto que vinha sendo tratado no âmbito da extinta SEP e do MPOG foi levado ao conhecimento do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o qual, em concordância com as argumentações que respaldavam o pleito, ratificou a necessidade de adicionar novos servidores efetivos/concursados ao quadro do Ministério, que com a absorção de todas as atribuições da extinta SEP entendeu que a empreitada seria bastante proficiente. Para tanto, formalizou expediente ao Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, ratificando formalmente a demanda através do Aviso Ministerial nº 56, de 31 de maio de 2016. Entretanto, até o encerramento do prazo de validade do Concurso em 02 de julho de 2016, já em prorrogação, não houve a autorização do Ministério do Planejamento para as admissões pleiteadas.

Conforme relatado anteriormente, não há que se entender que com a realização do concurso público em 2014, a extinta Secretaria Especial de Portos tenha passado a contar com quadro próprio de pessoal. Até porque, todos os 40 (quarenta) cargos então disponibilizados, integram o Plano Geral de Cargos do Poder Executivo (PGPEE), especificados na Lei nº 11.357/2016, que trata de cargos efetivos de nível superior, intermediário e auxiliar, não integrantes de carreiras específicas, Planos Especiais de Cargos ou Planos de Carreiras instituídos por leis específicas e voltados precipuamente para as funções e atividades finalísticas de determinados órgãos.

Ainda que todos esses 40 (quarenta) cargos estivessem integralmente providos e os seus ocupantes em efetivo exercício na atual Secretaria Nacional de Portos, esse quantitativo/qualitativo estaria bastante aquém das reais necessidades permanentes e efetivas de pessoal. Nessa esteira, impende informar, que a partir da reestruturação da Secretaria, 19 (dezenove) servidores concursados foram remanejados para outras áreas do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e outros 08 (oito), requisitados por outros órgãos públicos federais, restando em exercício na Secretaria Nacional de Portos, tão somente 08 (oito) servidores.

Conforme informado em relatórios de gestão em exercícios anteriores, é relevante citar a questão dos empregados que foram inclusos na folha de pagamento da ex-SEP, reintegrados anistiados, ao amparo da Lei nº 8.878/94, que encontravam-se demitidos desde 1990/1991, quando da extinção da Portobrás. Tais empregados, em sua maioria, quando em exercício na extinta Portobras, atuavam nos Portos vinculados àquela Empresa nas diversas Unidades da Federação, residindo portanto, fora do Distrito Federal. Com as reintegrações dos mesmos à Secretaria de Portos, seria contraproducente adotar providências para que os estes fossem lotados na SEP, em Brasília, visto já estarem residindo em seus Estados de origem. Dentre outros aspectos, que reforça a adoção desse entendimento, podem-se destacar: os custos significativamente altos quanto as remoções dos mesmos para o Distrito Federal; o nível de escolaridade/especificidades dos empregos ocupados quando demitidos; e a faixa etária relativamente elevada dos mesmos.

A alternativa encontrada à época, em conjunto, pela Administração da Secretaria, Casa Civil da Presidência da República e o Ministério do Planejamento, foi no sentido de fixar exercícios dos mesmos em outros órgãos da Administração Pública Federal, nos estados onde os mesmos residiam. Nessa situação computa-se 105 (cento e cinco) empregados, sendo que destes, tão somente 7 (sete), encontram-se em exercício na Secretaria Nacional de Portos, 14 (quatorze) estão em outras áreas do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e os demais 84 (oitenta e quatro), estão cedidos a outros órgãos públicos.

Com relação ao Decreto nº 9.000, de 08/03/2017, que aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Comissionadas disponibilizados para a Secretaria Nacional de Portos, entende-se que quantitativamente são insuficientes face ao efetivo cumprimento das funções institucionais delegadas. Inobstante terem sido transferidas do âmbito da Secretaria Nacional de Portos as funções e atividades meio, tais como de: Gestão de Pessoas, Logística, Execução Orçamentária/Financeira, Tecnologia da Informação, Comunicação Social, e Assessoramento Parlamentar, outras funções finalísticas foram agregadas às suas competências institucionais, a exemplo da Gestão do Patrimônio Imobiliário Portuário.

A significativa redução do número de cargos comissionados pode ser observada na Tabela 11.

### **5.1.2. Demonstrativo das despesas com pessoal**

Em decorrência da reestruturação ocorrida, com a diminuição do quantitativo de cargos em comissão disponibilizados para a Secretaria Nacional de Portos e do retorno de muitos dos servidores requisitados aos seus órgãos de origem, observa-se na Tabela 13 redução das despesas com pessoal. De se reportar, que os valores apurados alusivos à folha de pagamento, totalizam as despesas realizadas em todo o exercício de 2017, sendo que, de janeiro a maio/2017, foram apuradas a partir dos DDPs (Demonstrativos de Despesas com Pessoal) por situações funcionais, extraídas no SIAPE, assim como nos relatórios gerenciais por rubricas. Quanto as despesas realizadas de junho a dezembro, período que a elaboração e pagamento passou a ser efetivado diretamente pela COGEP-MTPA, utilizou-se a ferramenta DW no SIAPE, computando-se as despesas por situação funcional da Unidade Organizacional 1226, criada na estrutura do MTPA para a Secretaria Nacional de Portos.

**Tabela 15 - Demonstrativo das Despesas com Pessoal**

Tipologias / Exercícios	Vencimentos e Vantagens Fixas	Despesas Variáveis						Despesas de Exercícios Anteriores	Total
		Retribuições	Gratificações	Adicionais	Indenizações	Benefícios Assistenciais e Previdenciários	Demais Despesas Variáveis		
<b>Membros de poder e agentes políticos</b>									
Exercícios	2017	-	-	-	-	-	-	-	-
	2016	-	147.699,12	13.279,57	10.311,56	40.246,53	-	33.413,58	244.950,36
<b>Servidores de carreira vinculados ao órgão da unidade jurisdicionada (EST-01)</b>									
Exercícios	2017	738.723,60	233.804,09	1.363.081,91	60.639,93	240.999,65	911,64	-	2.638.160,82
	2016	783.986,99	152.099,30	1.363.797,35	71.728,55	272.432,48	1.182,64	-	2.674.576,44
<b>Empregados vinculados ao órgão da unidade jurisdicionada (CLT-43)</b>									
Exercícios	2017	3.621.325,16	21.951,10	467.317,76	154.140,61	388.901,48	-	-	4.653.636,11
	2016	3.306.004,58	43.133,49	423.665,09	129.826,50	424.010,87	-	-	4.326.640,53
<b>Servidores de carreira sem vínculo com o órgão da unidade jurisdicionada ou seja: Requisitados (Est-03 - Est-14 - Est-18)</b>									
Exercícios	2017	-	1.763.990,72	215.443,21	39.563,31	118.248,43	-	-	2.137.245,67
	2016	-	2.881.593,92	407.783,04	76.296,74	49.862,26	-	26.134,84	3.452.964,01
<b>Servidores SEM VÍNCULO com a administração pública (exceto temporários) (Est-04)</b>									
Exercícios	2017	-	1.518.789,34	173.377,95	29.026,17	413.220,26	-	-	2.134.413,72
	2016	-	3.285.761,04	391.919,38	25.249,15	438.077,77	18.755,16	108.826,58	4.268.589,08
<b>Empregados cedidos com ônus (Reintegrados Judicialmente - CLT-48)</b>									
Exercícios	2017	54.505,26	-	4.902,61	2.542,09	7.786,00	-	-	69.735,96
	2016	148.370,19	-	8.844,26	2.414,97	22.308,36	-	-	181.937,78
<b>Empregados cedidos com ônus (EST-08+CLT-48+CLT43)</b>									
Exercícios	2017	1.721.360,74	-	281.162,25	55.210,36	223.268,74	-	-	2.281.002,09
	2016	1.498.619,45	-	221.112,35	49.696,77	212.324,87	-	-	1.981.753,44

Fonte: DDP's Gerenciais Siape e Balançetes Contábeis (jan. a mai./2017)  
DW-MTPA (jun. a dez./2017)

### 5.1.3. Gestão de riscos relacionados ao pessoal

A perspectiva de perda de pessoal treinado, visto que a grande maioria dos integrantes da Força de Trabalho serem servidores requisitados de outros órgãos públicos e/ou empresas públicas tendem a retornar aos seus órgãos de origem, aliada à pouca disponibilidade de recursos orçamentários/financeiros, e até mesmo oportunidade de afastamento de seus locais de trabalho, sempre foram fatores inibidores do estabelecimento de um programa de capacitação mais robusto de médio/longo prazo na Secretaria.

A constituição de força de trabalho não permanente, formada por servidores requisitados ou em exercício descentralizado, em razão do caráter de transitoriedade na suas vinculações com o Setor Portuário, como dito anteriormente, pouco contribui para a formação e retenção de conhecimentos, consolidação da cultura e memória institucional, expertise nas questões portuárias, evidenciando assim, a premente necessidade de constituir-se um Quadro Permanente voltado para as ações de gestão do Setor Portuário Nacional, independentemente da configuração jurídica/institucional que se queira dar ao órgão incumbido de tal missão.

Desta forma, a alternativa para minimizar tal constatação perpassa sem dúvida, pela constituição e consolidação de quadro próprio para o Setor Portuário, sem prejuízos de continuar-se com a alocação de servidores das carreiras descentralizadas, administradas pelo Ministério do Planejamento (Analistas de Infraestrutura, Especialistas e Políticas Públicas e Gestão Governamental, Analistas de Tecnologia da Informação), dentre outros, sob pena de evidentes riscos para a eficiência da política e o atingimento de metas estabelecidas. Importante frisar que a Coordenação de Gestão de Pessoas do Ministério já iniciou tratativas junto as demais instâncias governamentais objetivando identificar e adotar as medidas e providências necessárias para a nova configuração da Força de Trabalho da Pasta, inclusa a Secretaria Nacional de Portos.

### **Informações sobre os controles para mitigar riscos relacionados ao Pessoal**

Além dos acompanhamentos preventivos através dos sistemas oficiais de controle, tais como o monitoramento e auditoria preventiva que é feito pela Coordenação-Gral de Inteligência e Auditoria da Secretaria de Gestão Pública – SEGEP, com o encaminhamento aos órgãos setoriais de relatórios alusivos às irregularidades e/ou inconformidades eventualmente detectadas, planilhas alternativas foram desenvolvidas, destacando-se dentre outras as análises sobre as despesas, com o mapeamento mês a mês das rubricas, dos quantitativos por cargo, por funções, por valores, e, ao detectar-se quaisquer variações atípicas, buscava-se as razões e/ou justificativas. O Sistema Trilhas de Auditoria, instituído pela Secretaria Federal, permite também apuração de inconsistências detectadas.

Demais recursos tecnológicos, disponíveis nos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal, são utilizados, conforme rotinas oficiais previstas, seja no SIAPE, SIAFI, SIOP e no SISAC/TCU, propiciando as extrações de relatórios e informações para conferências, ajustes, conciliações mensais, seja quanto aos aspectos quantitativos como qualitativos dos dados cadastrais e funcionais básicos assim como no Gerencial Financeiro.

Todos os servidores e empregados ao ingressarem na Secretaria, além da inclusão no SIAPE, eram também cadastrados no PES – Sistema de Pessoal da Presidência da República, para controle das informações funcionais, marcação, controle e comunicação de férias aos órgãos de origem, ressarcimento de remuneração dos requisitados a outros órgãos, etc.

Ao ingressarem na Secretaria, servidores e empregados requisitados, para exercício ou não de cargo em comissão, assinam termos de Acumulação ou não de cargos, Autorização de Acesso à Declaração de Bens e Rendas na base da Receita Federal, conforme previsto no artigo 3º da Instrução Normativa TCU nº 67, de 06 de julho de 2011.

### **Acumulação indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos**

Em relação à acumulação remunerada de cargos, funções e empregos também não ocorreram situações tipificadas como tal. A grande maioria dos servidores que compõe a Força de Trabalho da Secretaria vincula-se a outros Órgãos Públicos e Empresas (Cia Docas, Banco do Brasil, etc.) que já possuem em seus regulamentos dispositivos de prevenção para tal ocorrência. Os provimentos efetivados na Secretaria, e demais órgãos vinculados diretamente à Presidência da República são sempre precedidos da assinatura de termo formal de não acumulação, bem assim, checagem nos sistemas específicos do Governo Federal.

## **5.1.4. Contratação de pessoal de apoio e de estagiários**

**Tabela 16 - Contratação de Mão de Obra Indireta (Apoio Administrativo, Secretariado, Recepção, Copeiragem, Limpeza, Segurança, Transporte)**

Unidade Contratante
---------------------

Nome: Secretaria de Portos									
Informações sobre os Contratos									
Ano do Contrato	Processo	Objeto	Empresa Contratada (CNPJ)	Modalidade	Nº Contrato	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de escolaridade e mínimo exigido do trabalhador contratado	Situação
						Início	Fim		
2011	00045.002 969/2009-45	Copeiragem, Limpeza e Recepção	72.620.735/000129 (AGIL - Serviços Especiais Ltda)	Pregão 003/2010	003/2011	08/08/2015	07/08/2017	Ensino Fundamental e 2º Grau	
2016	00045.004 165/2015-29	Fornecimento de Veículos e Motoristas	06.320.095/0001-07 (UNIQUE RENT A CAR Locadora de Veículos LTDA)	Pregão SISPP 001/2016	005/2016	20/04/2016	20/04/2017	Ensino Médio	
2015	000045.00 1533/2015-87	Vigilância Armada (INPH)	10.542.117/0001-50 (PERSONA - Vigilância e Segurança LTDA)	Pregão SISPP 008/2015	027/2015	01/10/2015	01/10/2017	Ensino Médio	
2015	00045.003 010/2014-94	Limpeza, Conservação e Higienização (INPH)	01.436.782/0001-79 (KANTRO Serviços Terceirizados LTDA)	Pregão SISPP 006/2015	025/2015	13/10/2015	13/10/2017	Ensino Fundamental e 1º Grau	
2016	00045.000 370/2016-04	Pessoal de Apoio Administrativo e Secretariado	09.611.589/0001-39 (IBRAPP - Instituto Brasileiro de Políticas Públicas)	Pregão SISPP 002/2016	006/2016	14/06/2016	13/06/2017	Superior para Apoio Administrativo I e Secretária I – 2º Grau completo para Apoio Administrativo II e Secretária II	

Fonte: Planilhas de Controle do Setor de Licitações e Contratos e Gabinete da SNP/MTPA

Obs: Após o fim do período contratual informado na tabela acima, a gestão dos respectivos contratos passou para o MTPA, sendo que, as informações correspondentes aos mesmos serão prestadas no Relatório de Gestão da Secretaria Executiva do Ministério.

### Mão de Obra Terceirizada (Apoio Administrativo)

Em 14 de junho de 2016, após processo licitatório – Pregão Eletrônico 02/2016 – Processo 00045.000370/2016-04, foi firmado o Contrato nº 06/2016, com a Empresa IBRAPP, objetivando o preenchimento de postos de trabalho de Secretariado e de Apoio Administrativo, sendo: 04 (quatro) Secretárias Nível I, 24 (vinte e quatro) Secretárias Nível II, 101 (cento e um) Apoio Administrativo Nível I e 72 (setenta e dois) Apoio Administrativo – Nível II, totalizando assim 201 (duzentos e um) postos de trabalho

São atividades e tarefas vinculadas aos postos de serviço dessa mão-de-obra, tanto na área administrativa como dando suportes na finalística, a exemplo de: subsidiar a análise de processos, contribuir na elaboração de relatórios estatísticos e de análises técnicas, efetuar levantamentos e análises com base nos controles documentais, redigir despachos de caráter rotineiro, controlar arquivos, papeis e documentos das rotinas administrativas, digitar e formatar trabalhos/documentos/planilhas a partir de manuscritos, textos, tabelas ou matrizes, zelar pela guarda e conservação dos materiais e máquinas de seu uso, avaliar, coletar e conferir dados, de acordo com instruções superiores, prestar informação de assuntos de rotina; consolidar informativos sobre o acompanhamento da implantação das ações propostas no PNLP e Planos Diretores; auxiliar na definição de requisitos e desenvolvimento de instrumentos de gestão que permitam o acompanhamento de metas e indicadores do sistema portuário; auxiliar na sistematização de dados e informações; preparar informativos, auxiliar na elaboração de apresentações para reuniões vinculadas aos projetos de inteligência portuária, no mapeamento e consolidação de diretrizes, normas e procedimentos, visando melhoria dos processos. Ou seja, realizam atividades e tarefas de rotina que, posteriormente, são submetidas as respectivas Chefias e aos demais servidores ocupantes de cargos e empregos efetivos ou comissionados para conclusão.

Em decorrência da reforma institucional, o mencionado contrato foi sub-rogado para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, relevando informar que para o período de vigência 05/08/2017 a 14/12/2017, ocorreu a supressão de 15% (quinze por cento) no mesmo.

Em 31 de dezembro de 2017, havia 175 (cento e setenta e cinco) postos de trabalho preenchidos, dos quais, 146 (cento e quarenta e seis) na Secretaria Nacional de Portos e 28 (vinte e oito), na sede do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

## 5.2. Gestão do Patrimônio e infraestrutura

A estrutura de controle e de gestão do patrimônio no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA é de responsabilidade da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos – CGRL que dentre outras competências, responde pela administração patrimonial de imóveis, administração e manutenção predial, obras e serviços de engenharia. A gestão patrimonial de todos os imóveis pertencentes ao Órgão é realizada pela Divisão de Patrimônio (DIPAT) que é vinculada à Coordenação de Material e Patrimônio (COMAP). Atualmente, o Ministério possui um total de 10 (dez) imóveis para seu uso, sendo 07 (sete) no Distrito Federal e 03 (três) no Estado do Pará.

O gerenciamento e o controle dos imóveis são realizados por meio do Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Imobiliário de Uso Especial da União (SPIUnet). O objetivo do sistema é, além de fazer a gestão da utilização dos imóveis da União, manter o cadastro de imóveis e usuários, emitir relatórios gerenciais, permitir utilização de elementos gráficos (mapas, fotos dos imóveis) e disponibilizar informações em interface simplificada e moderna.

### 5.2.1. Gestão do Patrimônio imobiliário da união

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA, no qual a Secretaria Nacional de Portos está inserida, administra os bens imóveis sob sua guarda, evidenciando os controles internos relacionados à gestão do patrimônio imobiliário. No exercício de 2017 foi incorporado ao patrimônio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA 4.759 (quatro mil setecentos e cinquenta e nove) bens oriundos da cessão da extinta Secretaria da Aviação Civil, perfazendo um total de R\$ 19.428.276,84 (dezenove milhões, quatrocentos e vinte e oito mil, duzentos e setenta e seis reais e oitenta e quatro centavos).

O controle e a gestão dos imóveis da União sob a responsabilidade do MTPA se faz por meio do Sistema de Registro dos Imóveis de uso Especial da União- SPIUnet. As atualizações das informações dos imóveis são inseridas no Sistema SPIUnet, com reflexos nos registros contábeis.

No exercício de 2017, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil devolveu à Secretaria de Patrimônio da União dois imóveis de **RIP 0427.00520.500-7**, sala 1706 e **RIP 0427.00522.500-8** localizados na cidade de Belém/PA.

**Quadro 35 - Distribuição geográfica dos bens imóveis de uso especial de propriedade da União**

LOCALIZAÇÃO GEOGRAFICA		QUANTIDADE DE IMOVEIS DE PROPRIEDADE DA UNIÃO DE RESPONSABILIDADE DA UJ	
		EXERCICIO 2017	EXERCICIO 2016
BRASIL	UF 1 - DISTRITO FEDERAL	7	7
	BRASILIA	7	7
	UF 2 - PARA	3	5
	BELEM	3	5

Sub Total (BRASIL)		10	12
EXTERIOR	PAÍS - NÃO TEM	0	0
Subtotal (EXTERIOR)		0	0
Total (Brasil + Exterior)		10	12

Nota: Foram devolvidos à Secretaria do Patrimônio da União - SPU dois imóveis localizados em Belém/PA – RIP **0427.00520.500-7** e RIP **0427.00522.500-8**

[https://spiunet.spu.planejamento.gov.br/consulta/Cons\\_PorUG\\_Imov.asp](https://spiunet.spu.planejamento.gov.br/consulta/Cons_PorUG_Imov.asp)

**Quadro 36 - Descrição dos bens imóveis de propriedade da união sob responsabilidade da UPC**

UG	RIP	Regime	Estado de Conservação	Data da Avaliação	Valor Reavaliado
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	9701 214485.500-7	11	Bom	18/08/2014	48.689.561,12
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	9701 21382.500-9	10	Bom	23/02/2018	19.788.896,65
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	9701 21377.500-1	10	Bom	26/01/2018	1.846.691,09
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	9701 21381.500-3	4	Bom	08/01/2018	1.969.960,40
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	9701 21374.500-5	13	Bom	20/01/2018	332.430,00
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	0427 00537.500-0	13	Regular	18/12/2015	117.116,54
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	0427 00539.500-0	13	Regular	18/12/2015	108.896,80
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	9701 33067.500-3	4	Bom	23/02/2018	110.810,00
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	9701 33069.500-4	4	Bom	23/02/2018	110.810,00
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	0427 00732.500-0	13	Regular	18/12/2015	116.143,71
Obs.: A Área utilizada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil referente ao RIP: 9701.21448500-7 (Ed. Sede) é 11.037,36 M2, Valor da Utilização 21.717.496,14					
<b>Fonte:</b> Sistema de Gerenciamento dos Imóveis de Uso Especial da União - SPIUnet					

Especificamente no que se refere aos portos brasileiros, a Secretaria Nacional de Portos atua na Revisão das Poligonais dos Portos Organizados, que consiste no estudo, mapeamento e adoção das medidas necessárias à revisão dos limites de suas áreas, na forma da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conforme detalhado no item 3.4 (Desempenho Operacional - Outros Resultados Alcançados).

A certificação cadastral das superfícies geográficas e benfeitorias sob responsabilidade dos portos organizados relaciona-se com as ações de revisão das poligonais das áreas dos citados portos e, à medida em que os processos de revisão das poligonais são concluídos, as Superintendências do Patrimônio da União (SPUs) na respectiva unidade federativa são acionadas a darem andamento à regularização fundiária dos espaços demarcados nos novos Decretos presidenciais.

(1) *A listagem de todos os portos organizados e de seus limites jurisdicionais podem ser obtidos no site da Secretaria de Portos ([http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/copy\\_of\\_respostas-e-esclarecimento](http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/copy_of_respostas-e-esclarecimento)).*”

### **5.3. Gestão da tecnologia da informação**

A Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – CGTI do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA é unidade integrante da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD, com a missão de prover soluções tecnológicas eficazes que proporcionem participação social, transparência das informações e otimização dos serviços digitais no desenvolvimento das políticas públicas do MTPA.

A Secretaria Nacional de Portos, incorporada ao Ministério, teve suas ações de TI descontinuadas e transferidas para o MTPA, a exemplo do Plano Diretor de Tecnologia da Informação.

A CGTI executa e implanta as políticas e diretrizes de segurança da informação e comunicação, elabora normas internas e utiliza padrões para aquisição e uso dos recursos Tecnologia da Informação - TI, coordena o desenvolvimento e a implantação de software, realiza análises e modelagens de dados, define diretrizes e padrões de gerenciamento de projetos de software, elabora o Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação - PDTIC em conjunto com o Comitê de Governança Digital, visando ampliar, modernizar e adequar às soluções tecnológicas que suportam as políticas públicas do MTPA.

O presente Relatório de Gestão contempla os atos de gestão cujo detalhamento das estratégias de atuação adotadas para o desempenho das atividades desenvolvidas, relativas ao exercício de 2017, e dos resultados atingidos pela CGTI, estão consubstanciados em tópicos no decorrer deste documento.

Com o alinhamento do PDTI 2015/2017 ao Planejamento Estratégico Institucional (PEI/MT), foi possível obter maior efetividade no desenvolvimento das ações na área de Tecnologia da Informação - TI, de forma a rever e replanejar as ações de TI do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a curto, médio e longo prazo, com uma visão alinhada à estratégia da Instituição.

É importante ressaltar que a rotatividade dos servidores de TI representou fator limitador para a realização dos objetivos traçados pela área de TI para o exercício de 2017. Contudo, acredita-se ser o presente relatório mais uma forma de demonstrar e reafirmar a intenção em continuar, de maneira transparente, proporcionando soluções de Tecnologia da Informação que subsidiem à tomada de decisão dos vários níveis do Ministério.

Desse modo, no exercício findo, por meio da área responsável no MTPA foram definidas as atividades do Comitê Gestor de TI, especificando sua composição, quantas reuniões ocorreram no ano de 2017 e quais as principais decisões tomadas.

De acordo com art. 4º da Portaria SE-MTPA nº 3539, de 19/09/2017, compõem o Comitê de Governança Digital - CGD:

- I - o Secretário-Executivo;
- II - o Chefe de Gabinete do Ministro;
- III - o Secretário de Política e Integração;
- IV - o Secretário de Fomento e Parcerias;
- V - o Secretário Nacional de Transportes Terrestres e Aquaviários;
- VI - o Secretário Nacional de Aviação Civil

- VII - o Secretário Nacional de Portos;
- VIII - o Subsecretário de Assuntos Administrativos;
- IX - o Subsecretário de Planejamento e Orçamento;
- X - o Coordenador-Geral de Tecnologia da Informação.

§ 1º Comitê de Governança Digital — CGD será presidido pelo Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Parágrafo Único - Nas faltas e impedimentos do Presidente e de seu substituto, presidirá o CGD o Chefe de Gabinete da Secretaria Executiva.

§ 2º Os suplentes dos integrantes do Comitê serão seus substitutos legais.

§ 3º Os suplentes dos integrantes do Comitê ficarão investidos em todas as competências do titular, gozando de poderes especiais de representação quanto às matérias de competência do Comitê e suas decisões terão efeito vinculante em relação à seção representada.

No decorrer de 2017, o Comitê de TI reuniu-se em três oportunidades. As principais decisões e deliberações do Comitê envolveram a aprovação do(a):

- 2ª revisão do Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação 2015-2017;
- Plano de Contratações de TIC – PCTIC;
- atualização da Política de Segurança da Informação e Comunicação - SIC;
- designação do Gestor de SIC;
- Comitê de SIC; e
- da alteração da nomenclatura, composição, competências e regimento interno do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação – COGETI para uma nova estrutura de colegiado denominado Comitê de Governança Digital – CGD, em alinhamento ao Decreto nº 8.638 de 15/01/2016.

É importante destacar a participação da CGTI nas reuniões do Comitê Executivo de Tecnologia e de Gestão da Informação dos Transportes – CETIT. Tal Comitê é composto por representantes do MTPA, DNIT, ANTT, ANTAQ, VALEC, ANAC e INFRAERO. O CETIT tem por objetivo promover a integração e a articulação entre os programas de governo, planos, projetos e atividades, por meio da definição de políticas, diretrizes e normas relativas à TIC e à Gestão da Informação de forma a nortear as ações de TIC do MTPA e entidades vinculadas.

Cabe destacar os indicadores de desempenho acompanhados no âmbito da A Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – CGTI do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA:

**Tabela 17 - Indicadores de desempenho CGTI/SAAD**

Objetivos	Indicadores	Frequência de Medição	Unid de Medida	Polaridade	Fórmula de Cálculo	Responsável pela Medição do Indicador	Responsável pela Meta	Meta 2015	Meta 2016	Meta 2017	Realizado 2017
F01. Garantir a entrega de 60% das demandas autorizadas ao usuário final (sistemas)	% de demandas autorizadas atendidas	Semestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total solicitado	CGTI	COPSI/CGTI	82%	90%	95%	88,6%

F02. Garantir a entrega de 60% das demandas autorizadas ao usuário final (infraestrutura)	% de demandas autorizadas atendidas	Semestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total solicitado	CGTI	COINF/CGTI	80%	90%	95%	99,38%
F03. Identificar e implantar o plano de continuidade	% de implementação do plano de continuidade	Trimestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar	CGTI	COINF/CGTI	20%	50%	55%	*
F04. Implementar a governança de TI	Índice IGovTI	Trimestral	Número	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar	CGTI	COGIN/CGTI	80%	90%	95%	**
F05. Aprimorar e institucionalizar o processo de aquisição de bens e serviços de TI	% de implementação do processo de aquisição	Trimestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar	CGTI	COGIN/CGTI	80%	90%	95%	75%
F06. Aprimorar as políticas de segurança da TI segundo o GSI	% de implementação da política de segurança de TI (GSI)	Trimestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar	CGTI	CGTI	40%	75%	80%	60%

### Análise dos Indicadores de desempenho CGTI/SAAD

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

As demandas autorizadas da área de sistemas totalizaram 212 demandas. Destas 212 demandas foram atendidas 188 (88,6%).

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

As solicitações de serviços para área de infraestrutura de TI totalizaram 30.236 solicitações. Destas 30.236 solicitações foram atendidas 30049 (99,38%).

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

O Projeto de Gestão de Continuidade de Negócio – GCN contempla em uma de suas ações a elaboração do Plano de Continuidade de Negócios – PCN. Tal Projeto foi apresentado à Alta Administração do MTPA em 2015, porém está suspenso, desde tal apresentação, devido à falta de recursos orçamentários.

#### **Objetivo F04 – Implementar a Governança de TI:**

Até o momento de conclusão da elaboração deste relatório, não havia sido executado o levantamento de Governança de TI do TCU para o ano de 2017. Todavia são destacadas abaixo ações de implementação da Governança de TI conduzidas pela Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – CGTI.

Conforme as orientações emanadas pelo Tribunal de Contas da União - TCU e pelo Órgão Central do Sistema de Administração de Recursos de Tecnologia da Informação (SISP), Secretaria de Tecnologia da Informação - SETIC do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão - MP, a CTI tem aprimorado a sua Governança de TI por meio da execução das seguintes ações, conforme resultado do último levantamento de governança de TI realizado pelo TCU em 2016:

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

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

Em relação ao objetivo F05, a CGTI projetou a execução de 4 (quatro) macro-ações relacionadas com o Processo de Bens e Serviços de TI.

Nesse cenário, foram concluídas três macro-ações (75%) das quatro macro-ações previstas, conforme pode ser observado na tabela a seguir.

**Quadro 37 - Macro-ações relacionadas com o Processo de Bens e Serviços de TI**

<b>Macro-ação</b>	<b>Situação</b>
Mapeamento do Processo de Contratação de TIC	Concluído
Publicação do Processo de Contratação de TIC	Pendente
Revisão dos templates de Contratação de TIC	Concluído*
Publicação dos Normativos, Guias e Templates de Contratação de TIC no Portal da CGTI	Concluído

**Observação:** \* A revisão dos templates ocorre de acordo com as oportunidades de melhorias identificadas em cada Planejamento de Contratação realizado.

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

Nesse sentido, a CGTI:

- Realiza estudos técnicos preliminares para avaliar a viabilidade da contratação;
- Explicita, nos autos, as necessidades de negócio que se pretende atender com a contratação;
- Explicita, nos autos, os indicadores dos benefícios de negócio que serão alcançados;
- Explicita, nos autos, o alinhamento entre a contratação e os planos estratégico institucional e o PDTIC vigente;
- Realiza análise dos riscos que possam comprometer o sucesso do processo de contratação e dos resultados que atendam as necessidades de negócio;
- Adota métricas objetivas para mensuração de resultados do contrato;
- Realiza, por meio da área competente do MTPA, os pagamentos dos contratos em função da mensuração objetiva dos resultados entregues e aceitos, conforme atesto da área técnica do Ministério;
- Realiza a análise dos benefícios reais já obtidos, utilizando-a como critério para prorrogar o contrato, quando for conveniente;
- Diferencia e define formalmente os papéis de gestor e fiscal do contrato;
- Possui procedimentos internos que auxiliam na padronização das atividades de planejamento das contratações de TI;
- Executa processo de planejamento das contratações de TI;
- Acompanha o processo de planejamento das contratações de TI, por meio de mensurações, com indicadores quantitativos e metas de processo a cumprir;
- Revisa e melhora o processo de planejamento das contratações de TI é periodicamente, com base nas mensurações obtidas;
- Observa o processo de planejamento, cuja norma é de cumprimento obrigatório, conforme disposições contidas na Instrução Normativa Nº 04 da Secretaria de Tecnologia da Informação – STI do Ministério do Desenvolvimento, Orçamento e Gestão – MP;
- Acompanha o processo de gestão de contratos de TI, por meio de mensurações, com indicadores quantitativos e níveis mínimos de serviços a cumprir.

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

No que se refere ao objetivo F06, foram previstas a execução de 5 (cinco) ações de aprimoramento relacionadas com a política de segurança da informação.

Nesse contexto, foram concluídas três ações de aprimoramento (60%) da Segurança da Informação e Comunicação – SIC das cinco previstas, conforme pode ser observado na tabela a seguir.

**Quadro 38 - Ações de aprimoramento (60%) da Segurança da Informação e Comunicação – SIC**

<b>Ação de Aprimoramento</b>	<b>Situação</b>	<b>Observação</b>
Revisão da Política de SIC	Concluída	Portaria GM nº 922 de 25/10/2017
Instituição do Comitê de SIC	Concluída	Portaria GM nº 921 de 25/10/2017
Designação do Gestor de SIC	Concluída	Portaria GM nº 920 de 25/10/2017
Norma Complementar de Uso dos Recursos de TI.	Em andamento	Norma Complementar elaborada aguardando encaminhamento para

		apreciação da Subsecretaria de Assuntos Administrativos.
Norma Complementar de Backup.	A iniciar.	---

As Normas Complementares relativas à Política de SIC são elaboradas gradativamente, de acordo com a realidade de SIC a ser implementada no Ministério.

### 5.3.1. Principais sistemas de informação

A Secretaria Nacional de Portos utiliza, para controle da gestão, o SEI - Sistema Eletrônico de Informações, por meio do qual são monitorados as demandas, prazos e responsáveis pelos processos da Secretaria. Todos os processos recebidos na Secretaria são registrados nesse sistema e distribuídos aos respectivos Departamentos, conforme as funções atualmente definidas.

Para execução de suas atividades operacionais, a SNP utiliza sistemas de monitoramento do Governo Federal, como o SIOP – Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento do Governo, o SisPAC - Sistema de Monitoramento do Programa de Aceleração do Crescimento. Além disso, utiliza, para registro, acompanhamento e controle da execução orçamentária, financeira e patrimonial, o SIAFI – Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal.

Além disso, a SNP desenvolve sistemas de informação para melhoria da operação dos portos e instalações portuárias, destacando-se o Porto Sem Papel, o qual prevê também integração com outros sistemas, como o outros sistemas de inteligência, como o *Vessel Traffic Management Information System – VTMISS* (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) e o Portolog, sistema de informações (software) utilizado no Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente.

De forma ampla, citamos alguns dos principais Sistemas de Informação utilizados no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, conforme informado pela área responsável:

**Figura 7 - Portfólio dos Principais Sistemas do MTPA**

Sigla	Descrição	Escopo resumido	Responsável Técnico	Gestor da Área de Negócio	Retenção de backups	RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.	RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.
ASI/ PATRIMÔNIO		ASI - Patrimônio	Ciro Salomão	Gilvan Meneses/ CGRL	6 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
CARGA FITA ESPELHO	CARGA FITA ESPELHO	Atualiza a base BD_RH através de importação de arquivo mensal do SIAPE para servidores ativos, pensionistas e aposentados.	Felipe Torres	Carlos Rafael/ CGRH	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
FORMAR	Acompanhamento de Formação de servidores	Acompanhamento de formação de servidores	Felipe Torres	Carlos Rafael/ CGRH	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
GPWEB	Gestão de Projetos WEB	Responsável por monitorar todos os contratos ativos e inativos do MTPA	Lorena Lima	Viviane Fleury/ CGTI/ COGIN	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
HELP ONLINE	Guia prático de ajuda	Sistema responsável por centralizar o help das aplicações do MTPA, facilitando a manutenção e criação do	Valdinere Carneiro	Felipe Torres/ CGTI/	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h

Sigla	Descrição	Escopo resumido	Responsável Técnico	Gestor da Área de Negócio	Retenção de backups	RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.	RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.
		conteúdo do <i>help</i> das funcionalidades das aplicações. Os <i>helps</i> de funcionalidades devem ser criados com o objetivo de auxiliar o usuário, de forma clara e objetiva, na melhor utilização da funcionalidade.		COPSI			
INTERNET	Portal do MT	Disponibiliza na <i>web</i> informações referente ao MT permitindo maior interação com o público interessado. O sistema mantém a atualização e inclusão de conteúdo no Portal do Ministério dos Transportes de forma dinâmica.	Lino Neto	Laura Almeida/ ASCOM/ GM	6 meses	De Seg a Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
INTERNET – ADMINISTRADOR	Administrador de conteúdo	Publicador na <i>web</i> informações referente ao MT permitindo maior interação com o público interessado. O sistema mantém a atualização e inclusão de conteúdo no Portal do Ministério dos Transportes de forma dinâmica.	Lino Neto	Laura Almeida/ ASCOM/ GM	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
INTRANET	Portal do MT interno	É um instrumento de gerir a informação permitindo o adequado processo da comunicação organizacional interna.	Lino Neto	Laura Almeida/ ASCOM/ GM	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
INTRANET	Administrador de conteúdo	É um instrumento de gerir a informação permitindo o adequado processo da comunicação organizacional interna.	Lino Neto	Laura Almeida/ ASCOM/ GM	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
PLANO DE SAÚDE	PLANO DE SAÚDE	Receber mensalmente a movimentação dos atendimentos realizados pela conveniada, realizar batimento com as informações dos servidores na base de dados do sistema de recursos humanos, controlar descontos na folha de pagamento do benefício de plano de saúde, o batimento de servidores que estejam fora da folha ou com nome diferente, e realizar o controle dos estornos. (Extração de Arquivos)	Maria Fátima de	Robson Andrade/ COGEP	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
RECAD WEB	RECAD WEB	Consulta externa para os processos referentes ao cadastramento anual dos aposentados e pensionistas do Ministério dos Transportes	Maria Fátima de	Robson Andrade/ CGRH	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
REIDI	Regime especial p/ o desenvolvimento da Infraestrutura	Preenchimento automático de informações de projetos aprovados pelo ministério dos transportes no REIDI - Regime Especial p/ o Desenvolvimento da Infraestrutura neste MT, p/ encaminhamento à Secretaria da Receita Federal através de Declaração de Benefícios Fiscais - DBF	Felipe Torres	Adolfo Almeida/ SFAT	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
SEI	Sistema Eletrônico de Informações	Manter os processos de forma eletrônica, controla todos os trâmites processuais, permite a assinatura eletrônica e digital, possui compartilhamento de processos para várias pessoas, áreas ao mesmo tempo.	Edison Moreira	Andreza Borges/ SAAD	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
SIG	Sistema de Gestão Internet	Gerenciar os questionamentos, dúvidas e sugestões do cidadão comum, e publicar informações sobre licitações em andamento no MTPA.	Lino Neto	Mara Lopes/ SAAD	6 meses	De Seg a Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h

Sigla	Descrição	Escopo resumido	Responsável Técnico	Gestor da Área de Negócio	Retenção de backups	RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.	RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.
SICON/SIS CON	Sistema de contratos	Realizar o controle e acompanhamento de contratos do Ministério dos Transportes.	Felipe Torres	SAAD	6 meses	De Seg a Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SIGPAC/SIMER	Sistema de gestão de programa de aceleração do crescimento	Apoiar o Controle e monitoramento da execução dos empreendimentos sob responsabilidade do MTPA, permitindo controlar as fases preparatórias e fases de execução das obras do PAC.	Felipe Torres	Emanuel Fonteles/ SEGES	6 meses	De Seg a Sex: 8h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SIORC	Sistema de orçamento	Apoiar as atividades executadas pela Secretaria de Planejamento e Orçamento do Ministério dos Transportes (áreas: Orçamento e Financeiro), subsidiando com funcionalidades de cadastros, importação de informações e consultas.	Valdirene	Ana Josina/ SPO	3 meses	De Seg a Dom: 24h.	12h
SREAP	Sistema de recadastramento de aposentado e pensionista	Mantém, acompanha e controla os processos referentes ao recadastramento anual dos aposentados e pensionistas do MTPA e atende o disposto no decreto nº 7.141 de 29 de março de 2010 que regulamenta a atualização de dados cadastrais dos aposentados e pensionistas pagos pela União.	Maria Fátima	de Carlos Rafael/ CGRH	12 meses	De Seg a Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h

### 5.3.2. Informações sobre o planejamento estratégico de tecnologia da informação (PETI) e sobre o plano diretor de tecnologia da informação (PDTI)

Anteriormente à extinção da antiga Secretaria de Portos, foi desenvolvido Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI – na antiga Secretaria de Portos/SEP, com o objetivo de alinhar as ações de TI com os objetivos estratégicos da Secretaria, á época. O PDTI foi elaborado em sua 1ª edição para o período 2013-2015, tendo sido aprovado pelo Comitê Executivo de Tecnologia da Informação da antiga SEP – CETI/SEP, por meio da Resolução nº 1, de 21 de agosto de 2013, aprovação tornada pública por meio da Portaria nº 129, de 20 de setembro de 2013. Entretanto, o assunto foi transferido para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/MTPA com a extinção da SEP e transferência de suas atividades para aquele Ministério.

No âmbito do MTPA, no exercício findo, por meio da área responsável (CGTI/SAAD) foram definidas as atividades do Comitê Gestor de TI, especificando sua composição, quantas reuniões ocorreram no ano de 2017 e quais as principais decisões tomadas. No decorrer do mesmo exercício, o Comitê de TI reuniu-se em três oportunidades, sendo que entre suas principais decisões e deliberações do Comitê estão:

- 2ª revisão do Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação 2015-2017;
- Plano de Contratações de TIC – PCTIC;
- atualização da Política de Segurança da Informação e Comunicação - SIC;

- designação do Gestor de SIC;
- Comitê de SIC; e
- da alteração da nomenclatura, composição, competências e regimento interno do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação – COGETI para uma nova estrutura de colegiado denominado Comitê de Governança Digital – CGD, em alinhamento ao Decreto nº 8.638 de 15/01/2016.

A Secretaria Nacional de Portos, como uma Secretaria pertencente ao MTPA, deverá atuar na condução dos desdobramentos tático e operacional desses planos.

## **5.4. Gestão ambiental e sustentabilidade**

Com o intuito de trabalhar as questões ambientais no contexto do setor portuário a SPP, por meio do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária, desenvolve parcerias com os diversos órgãos municipais, estaduais e organizações não-governamentais buscando a integração de políticas públicas capazes de promover melhorias na relação porto-cidade, considerando os impactos social, ambiental e cultural da atividade portuária, na busca de balizar as ações corporativas para o equilíbrio do homem, da indústria e do meio ambiente.

Com isso, o desenvolvimento do setor portuário aliado a uma gestão ambiental plena, depende de uma cadeia bem integrada e estruturada com acesso a serviços, tecnologia, mão-de-obra qualificada, equipamentos, políticas públicas e infraestrutura moderna, integradas à proteção e valorização do meio ambiente, onde a adoção de boas práticas é fundamental para o efetivo combate aos impactos da atividade portuária, bem como o cumprimento das legislações vigentes e a adoção de políticas públicas socioambientais.

No que concerne à gestão ambiental integrada, parte-se da premissa de que a relação dos portos com o meio ambiente ultrapassa os limites de sua poligonal, pois envolve as áreas marinhas e costeira, bem como as cidades que os abrigam. Assim, são estabelecidas as relações Porto Mar e Porto-Cidade, sendo estes, fatores importantes a serem geridos.

O diagrama abaixo representa ações desenvolvidas no âmbito da SEP, integradas ao planejamento plurianual do Governo Federal (PPA 2016-2018), com vistas à promoção da gestão ambiental integrada:

### **5.4.1 Adoção de critérios de sustentabilidade Ambiental na aquisição de bens e na contratação de serviços ou obras**

A Secretaria atua em conformidade com o estabelecido no Art. 4º da Lei nº 12.462/2011, à qual determina que deverão ser obedecidas as condicionantes da Licença Ambiental aplicáveis às obras de infraestrutura, bem como os pareceres técnicos que subsidiaram suas emissões, e as normas pertinentes à atividade de dragagem, incluindo, mas não se limitando a:

- Resolução CONAMA nº 382/2006 - "Estabelece os limites máximos de emissão de poluentes atmosféricos para fontes fixas"; e
- Resolução CONAMA nº 454/2012 – “Estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos referenciais para o gerenciamento do material a ser dragado em águas sob jurisdição nacional”  
Nos termos do Anexo V da Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 2, de 30/04/2008, alterada pela IN nº 06, de 23/12/2013, e da Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 1, de 19/01/2010, são estabelecidos critérios e condições para as empresas contratadas para execução de obras e serviços de infraestrutura, às quais deverão adotar as seguintes providências:

(a) realizar a separação dos resíduos recicláveis descartados na fonte geradora e a coleta seletiva do papel para reciclagem, promovendo sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis, nos termos da IN MARE nº 6, de 3/11/95, e do Decreto nº 5.940/2006, ou outra forma de destinação adequada, quando for o caso;

a.(1) os resíduos sólidos reutilizáveis e recicláveis devem ser acondicionados adequadamente e de forma diferenciada, para fins de disponibilização à coleta seletiva.

(b) aperfeiçoar a utilização de recursos e a redução de desperdícios e de poluição, através das seguintes medidas, dentre outras:

b.(1) racionalizar o uso de substâncias potencialmente tóxicas ou poluentes;

b.(2) substituir as substâncias tóxicas por outras atóxicas ou de menor toxicidade;

b.(3) usar produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às classificações e especificações determinadas pela ANVISA;

b.(4) racionalizar o consumo de energia (especialmente elétrica) e adotar medidas para evitar o desperdício de água tratada.

b.(5) realizar um programa interno de treinamento de seus empregados, nos três primeiros meses de execução contratual, para redução de consumo de energia elétrica, de consumo de água e redução de produção de resíduos sólidos, observadas as normas ambientais vigentes;

b.(6) treinar e capacitar periodicamente os empregados em boas práticas de redução de desperdícios e poluição;

(c) utilizar lavagem com água de reuso ou outras fontes, sempre que possível (águas de chuva, poços cuja água seja certificada de não contaminação por metais pesados ou agentes bacteriológicos, minas e outros);

(d) fornecer aos empregados os equipamentos de segurança que se fizerem necessários, para a execução de serviços;

(e) respeitar as Normas Brasileiras - NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos;

(f) desenvolver ou adotar manuais de procedimentos de descarte de materiais potencialmente poluidores, dentre os quais:

f.(1) pilhas e baterias que contenham em suas composições chumbo, cádmio, mercúrio e seus compostos devem ser recolhidas e encaminhadas aos estabelecimentos que as comercializam ou à rede de assistência técnica autorizada pelas respectivas indústrias, para repasse aos fabricantes ou importadores;

f.(2) lâmpadas fluorescentes e frascos de aerossóis em geral devem ser separados e acondicionados em recipientes adequados para destinação específica;

f.(3) pneumáticos inservíveis devem ser encaminhados aos fabricantes para destinação final, ambientalmente adequada, conforme disciplina normativa vigente.

Nos termos do artigo 33, inciso IV, da Lei nº 12.305/2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos e Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, as empresas contratadas deverão efetuar o recolhimento e o descarte adequado do óleo lubrificante usado ou contaminado originário da contratação, bem como de seus resíduos e embalagens, obedecendo aos seguintes procedimentos:

- (a) recolher o óleo lubrificante usado ou contaminado, armazenando-o em recipientes adequados e resistentes a vazamentos e adotando as medidas necessárias para evitar que venha a ser misturado com produtos químicos, combustíveis, solventes, água e outras substâncias que inviabilizem sua reciclagem, conforme artigo 18, incisos I e II, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005 e legislação correlata;
- (b) providenciar a coleta do óleo lubrificante usado ou contaminado recolhido, através de empresa coletora devidamente autorizada e licenciada pelos órgãos competentes, ou entregá-lo diretamente a um revendedor de óleo lubrificante acabado no atacado ou no varejo, que tem obrigação de recebê-lo e recolhê-lo de forma segura, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigo 18, inciso III e § 2º, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;
- (c) exclusivamente quando se tratar de óleo lubrificante usado ou contaminado não reciclável, dar-lhe a destinação final ambientalmente adequada, devidamente autorizada pelo órgão ambiental competente, conforme artigo 18, inciso VII, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata.

Não são permitidas formas inadequadas de destinação final das pilhas e baterias usadas originárias da contratação, nos termos do artigo 22 da Resolução CONAMA nº 401, de 04/11/2008, tais como:

- a) lançamento a céu aberto, tanto em áreas urbanas como rurais, ou em aterro não licenciado;
- b) queima a céu aberto ou incineração em instalações e equipamentos não licenciados; e
- c) lançamento em corpos d'água, praias, manguezais, pântanos, terrenos baldios, poços ou cacimbas, cavidades subterrâneas, redes de drenagem de águas pluviais, esgotos, ou redes de eletricidade ou telefone, mesmo que abandonadas, ou em áreas sujeitas à inundação.

As empresas contratadas devem providenciar o adequado recolhimento das pilhas e baterias originárias da contratação, para fins de repasse ao respectivo fabricante ou importador, responsável pela destinação ambientalmente adequada, nos termos da Instrução Normativa IBAMA nº 08, de 03/09/2012, conforme inciso II do artigo 33 da Lei nº 12.305, de 2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos, artigos 4º e 6º da Resolução CONAMA nº 401, de 04/11/2008, e legislação correlata.

Nos termos do Decreto nº 2.783, de 1998, e Resolução CONAMA nº 267, de 14/11/2000, é vedada a utilização, na execução dos serviços, de qualquer das Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio – SDO abrangidas pelo Protocolo de Montreal, notadamente CFCs, Halons, CTC e tricloroetano, ou de qualquer produto ou equipamento que as contenha ou delas faça uso, à exceção dos usos essenciais permitidos pelo Protocolo de Montreal, conforme o parágrafo único do art. 1º, do Decreto nº 2.783, de 1998, e artigo 4º da Resolução CONAMA nº 267, de 14/11/2000.

Na execução dos serviços, as empresas contratadas devem obedecer às disposições da Resolução CONAMA nº 340, de 25/09/2003, nos procedimentos de recolhimento, acondicionamento, armazenamento e transporte das Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio – SDOs abrangidas pelo Protocolo de Montreal (notadamente CFCs, Halons, CTC e tricloroetano), obedecendo às seguintes diretrizes:

a) quando os sistemas, equipamentos ou aparelhos que utilizem SDOs forem objeto de manutenção, reparo ou recarga, ou outra atividade que acarrete a necessidade de retirada da SDO, é proibida a liberação de tais substâncias na atmosfera, devendo ser recolhidas mediante coleta apropriada e colocadas em recipientes adequados, conforme diretrizes específicas do artigo 2º e parágrafos da citada Resolução;

b) a SDO recolhida deve ser reciclada *in loco*, mediante a utilização de equipamento projetado para tal fim que possua dispositivo de controle automático antitransbordamento, ou acondicionada em recipientes adequados e enviada a unidades de reciclagem ou centros de incineração, licenciados pelo órgão ambiental competente.

b.1) quando a SDO recolhida for o CFC-12, os respectivos recipientes devem ser enviados aos centros regionais de regeneração de refrigerante licenciados pelo órgão ambiental competente, ou aos centros de coleta e acumulação associados às centrais de regeneração.

Os veículos automotores utilizados na prestação dos serviços devem:

a) utilizar, preferencialmente, combustível renovável (etanol, gás natural veicular, biodiesel, eletricidade, etc.), inclusive mediante tecnologia “flex”, nos termos da Lei nº 9.660, de 1998;

b) atender aos limites máximos de ruídos fixados nas Resoluções CONAMA nº 1, de 11/02/1993, e nº 272, de 14/09/2000 e legislação correlata;

c) atender aos limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento fixados no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, conforme Resoluções CONAMA nº 18, de 06/05/1986, e nº 315, de 29/10/2002 e legislação correlata; e

d) ser submetidos periodicamente ao Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M vigente, mantido pelo órgão estadual ou municipal competente, sendo inspecionados e aprovados quanto aos níveis de emissão de poluentes e ruído, de acordo com os procedimentos e limites estabelecidos pelo CONAMA ou, quando couber, pelo órgão responsável, conforme Resolução CONAMA nº 418, de 25/11/2009, e legislação correlata.

São estabelecidas ainda outras condições para as empresas contratadas para execução de obras e serviços de infraestrutura, como:

- apresentação, antes do início da obra, de planos de emergência em caso de acidentes, contemplando cenários com derramamento de óleo;
- estar inscrita no Cadastro Técnico Federal (CTF), enquadrada no item: Dragagem e Derrocamento em corpos d’água, conforme Instruções Normativas 07/2011 e 06/2013 do Ibama;
- utilizar, nas embarcações mobilizadas para utilização no projeto, sempre que técnica e economicamente possível, combustível HFO com índice de enxofre < 4,5%.

Considere-se ainda, em relação à sustentabilidade ambiental na Secretaria de Portos, que a adesão ao PEN – Processo Eletrônico Nacional, como também o Projeto Porto Sem Papel, contribuem para melhorias no desempenho dos macroprocessos e processos atinentes às ações da Secretaria, propiciando maior agilidade, produtividade, redução de custos e transparência administrativa.

Como forma de sustentabilidade ambiental no que tange serviços de impressão, digitalização, fornecimento de equipamentos multifuncionais, impressoras e todos os suprimentos, incluindo-se o fornecimento de papel, informamos que no ano de 2017, as demandas da SNP são supridas por empresa contratada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação, e que os papeis utilizados são objeto de compensação ambiental, conforme certificação expedida pela fundação SOS, e, ainda, não se faz mais serviços de cópias de documentos.

A Unidade não possui plano de gestão de logística sustentável (PLS) de que trata o art. 16 do Decreto 7.746/2012, consequentemente não foi constituída a comissão gestora do PLS de que trata o art. 6º da IN SLTI/MPOG 10, de 12 de novembro de 2012. Por outro lado, no processo licitatório para prestação de serviços contínuos de limpeza, conservação e higienização de imóvel e áreas respectivas, pactuado com a empresa Kantro Serviços Terceirizados, para atender o INPH/RJ, prevê o cumprimento das boas práticas ambientais, conforme IN 01/2010 e exigências constantes do Decreto 5.940/06.

No que se refere à Administração Central da Secretaria, no Distrito Federal, de se informar que pelo fato da mesma encontrar-se instalada em Edifício que comporta outros órgão e empresas públicas, bem assim, privadas, a separação dos resíduos recicláveis é processada sob a responsabilidade do condomínio do edifício, cabendo ainda registrar a ocorrência de separação dos resíduos recicláveis, e após, venda dos mesmos, sendo os recursos auferidos, destinados à instituição de caridade.

Objetivando o uso racional de recursos naturais e a contenção de gastos, foi implantado no âmbito da Administração Interna do MTPA, acompanhamento mensal desses gastos mediante planilhas que subsidiam a análise segmentada por departamentos do consumo de papel, água e energia elétrica, permitindo que variações atípicas nesse consumo, possam ser objeto de identificação e justificativas ou não das respectivas causas, a exemplo do quadro a seguir:

**Tabela 18 - Consumos mensais**

Acompanhamentos Mensais		2013	2014	2015	2016	2017
<b>Consumo Papel</b>	Qde Média Mensal	123.099	129.394	127.677	82.150	Fornecimento pelo MTPA
	Despesa Média Mensal (R\$)	45.827,46	46.572,25	45.873,60	29.922,00	Fornecimento pelo MTPA
<b>Energia Elétrica/Sede-DF CEB</b>	Consumo Médio Mensal (kWh)	25.299	25.651	22.321	30.667	28.632,5
	Despesa Média Mensal (R\$)	10.450,94	11.154,24	15.687,00	21.366,18	20.534,11
<b>Energia Elétrica/INPH-RJ Light</b>	Consumo Médio Mensal (kWh)	22.669	25.484	22.365	17.741	2.302,16
	Despesa Média Mensal (R\$)	10.130,00	11.743,00	16.798,00	14.426,71	14.272,29
<b>Água/INPH/RJ CEDAE</b>	Consumo Médio Mensal (m3)	56,08	58,92	53,92	62,25	47,83
	Despesa Média Mensal (R\$)	1.383,09	1.610,81	1.570,15	2.072,33	1.592,74

Fonte: Planilhas de Controle dos Fiscais dos Contratos

## 6. Relacionamento com a sociedade

### 6.1. Canais de acesso do cidadão

A gestão do Relacionamento com a Sociedade é realizada, de forma ampla, pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação, cabendo às Secretarias a gestão de determinados processos relacionados à sua atuação específica.

No MTPA, foram informados os seguintes canais de acesso ao cidadão:

#### Ouvidoria

Criada pelo Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, que aprovou a nova Estrutura Regimental do Órgão, a Ouvidoria do MTPA foi inaugurada no dia 27 de junho de 2017, com o firme propósito de atender ao comando democrático de disponibilizar um espaço de interlocução entre usuários de serviços públicos e o MTPA, seja acatando críticas, denúncias, solicitações e sugestões sobre políticas e serviços, seja disponibilizando informações de maneira transparente e abrangente.

Já em 2017 foram registradas 387 manifestações no Sistema e-OUV, sendo 32 denúncias, 39 elogios, 118 reclamações, 191 solicitações e 07 sugestões.

Gráfico 2 - Números Gerais da Ouvidoria



### 6.2. Carta de serviços ao cidadão

A Carta de Serviços do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil facilita o acesso do cidadão às áreas de seu interesse relacionadas diretamente às atividades desenvolvidas pelo Órgão, promovendo a transparência e a interação, na forma prevista no Decreto nº 6.932/2009 e na IN/MPOG nº 01/2010.

O acesso à Carta de Serviços ao Cidadão do MTPA pode ser feito pelo link abaixo:

[http://www.transportes.gov.br/images/OUVIDORIA\\_MTPA/Carta\\_de\\_Servi%C3%A7os\\_ao\\_Usu%C3%A1rio\\_-\\_2%C2%AA\\_Edi%C3%A7%C3%A3o.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/OUVIDORIA_MTPA/Carta_de_Servi%C3%A7os_ao_Usu%C3%A1rio_-_2%C2%AA_Edi%C3%A7%C3%A3o.pdf)

## Serviço de Informação ao Cidadão

O Serviço de Informações ao Cidadão do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (SIC/MTPA) é responsável por atender os pedidos de acesso à informação recebidos no Órgão, com base na Lei n. 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação).

Em 2017, o SIC/MTPA totalizou 723 pedidos de acesso à informação por meio do Sistema e-SIC, com a média mensal de 60,25 pedidos.

Tendo como base principal os 20 dias para resposta estabelecidos na LAI, o SIC/MTPA fechou o ano com o tempo médio de resposta de 12,97 dias.

Nos quadros abaixo, são apresentados os tipos de respostas aos pedidos, as razões da negativa de acesso e os meios de envio de resposta.

**Gráfico 3 - Pedidos por tipo de resposta**



**Tabela 19 - Razões da negativa de acesso**

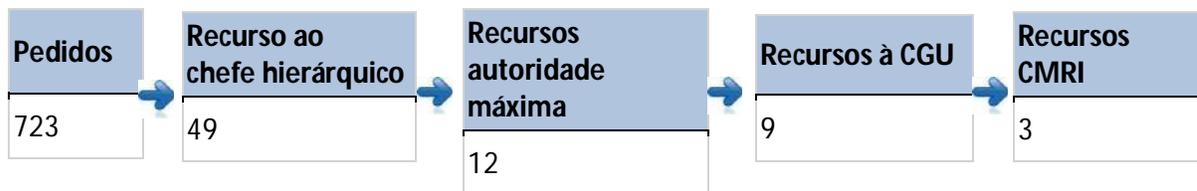
Razões da negativa de acesso			
Descrição	Quantidade	%	% de pedidos
Processo decisório em curso	18	34,615%	2,49%
Informação sigilosa de acordo com legislação específica	11	21,154%	1,52%
Informação sigilosa classificada conforme a Lei 12.527/2011	10	19,231%	1,38%
Pedido genérico	5	9,615%	0,69%
Pedido exige tratamento adicional de dados	4	7,692%	0,55%
Pedido desproporcional ou desarrazoado	2	3,846%	0,28%
Dados pessoais	2	3,846%	0,28%
<b>TOTAL:</b>	<b>52</b>	<b>100,000%</b>	<b>7,19%</b>

**Tabela 20 - Meios de envio de resposta**

Meios de envio de resposta		
Meio	Quantidade	% de pedidos
Pelo sistema (com avisos por email)	712	98,48%
Correspondência física (com custo)	7	0,97%
Buscar/Consultar pessoalmente	4	0,55%

Os recursos interpostos contra negativas de acesso à informação apresentaram os seguintes dados:

**Figura 8 - Recursos interpostos contra negativas de acesso à informação**



Quanto ao perfil dos solicitantes, a grande maioria é composta por pessoas físicas, contabilizando 434 pedidos (92,74%), contra apenas 34 (7,26%) de pessoas jurídicas. Registraram-se solicitações de todos os Estados da Federação, do Distrito Federal e até de outros países, sendo que

os Estados que apresentaram maior quantidade de demandas foram o Distrito Federal, com 191; São Paulo, com 86; Rio de Janeiro, com 85; e Minas Gerais, com 28.

Especificamente no que se refere ao setor portuário, a SNP recebeu, no período de janeiro a dezembro de 2017, 230 pedidos de informação pelo Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – SIC. Registre-se que alguns pedidos apresentaram solicitações duplicadas/repetidas, ou relativas a assuntos que não eram de competência da Unidade, os quais obtiveram acesso concedidos de forma parcial ou integral, alguns com acesso negados e pedidos que apresentaram, após resposta, recurso em 1ª instância. Considerando todos os pedidos, a média mensal registrou 19,16 pedidos atendidos, com um tempo médio de resposta de 10 à 15 dias, conforme demonstrados no quadro abaixo:

**Tabela 21 - Pedidos de informação pelo Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – SIC**

<b>Pedidos</b>	
<b>Descrição</b>	<b>Quantidade</b>
<b>Pedidos com acesso concedido</b>	113
<b>Pedidos com acesso negado</b>	31
<b>Pedidos com acesso Parcialmente concedido</b>	9
<b>Pedido duplicado</b>	8
<b>Pedido de competência de outra unidade</b>	14
<b>Pedidos com informações enviadas por e-mail ao Requerente*</b>	55
<b>Pedidos com entrada de Recurso de 1ª instância</b>	11

\* Pedidos encaminhados pelo extinto e-SIC desta Secretaria.

Quanto ao perfil dos solicitantes, a grande maioria é composta por pessoas físicas, contabilizando 154 pedidos, contra apenas 76 de pessoas jurídicas.

Registraram-se solicitações de alguns Estados da Federação incluindo o Distrito Federal. Os Estados que apresentaram maior quantidade de demandas foram o Distrito Federal, com 144; São Paulo, com 29; e Rio de Janeiro, com 13.

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

Segundo informações enviadas pela área competente no Ministério, responsável pela aferição do grau de satisfação dos solicitantes, em 2017, o Sistema e-SIC passou por atualizações e recebeu aprimoramentos na função de pesquisa de satisfação do usuário, tornando-a mais intuitiva e mais fácil de ser respondida pelo usuário. A nova pesquisa está estruturada em três perguntas, sendo duas objetivas, com níveis de 1 a 5, e uma subjetiva.

As perguntas variam de acordo com a resposta do órgão à demanda do usuário, que são: ‘Acesso totalmente concedido’, ‘Acesso parcialmente concedido’ e ‘Acesso negado’ (ou outras hipóteses de negativa). Tal apuração não pode ser realizada por esta unidade visto que não possuímos o sistema e-SIC que é responsável por estes dados.

Embora esta unidade não possua dados específicos, de acordo com o controle encaminhado pelo Ministério a esta Secretaria, o SIC/SNP vem obtendo bom relacionamento com a sociedade, uma vez que não existiram reclamações, conforme demonstram as estatísticas obtidas pelo controle enviado, resultado de esforço empreendido diariamente na busca por melhoria contínua.

## **6.4. Mecanismos de Transparência das Informações Relevantes sobre a atuação da Unidade**

O acesso às informações alusivas à atuação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de interesse da sociedade em geral, está disponibilizado no portal [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br), mais especificamente na janela “Serviços do MT” no link [www.transportes.gov.br/servicos-da-denominacao.html](http://www.transportes.gov.br/servicos-da-denominacao.html). Abaixo, os principais links de interesse:

- Passe Livre: <http://www.transportes.gov.br/passelivre.html>
- Direito ao Cidadão: <http://www.transportes.gov.br/direto-ao-cidadao.html>
- Corregedoria: <http://www.transportes.gov.br/corregedoria.html>
- Condições das vias: <http://www.transportes.gov.br/condicoes-das-vias.html>
- Relatórios de Gestão: <http://www.transportes.gov.br/relatorio-de-gestao.html>
- Informações Gerais para Servidores Aposentados:  
<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2784-gestao-de-pessoas-aposentados.html>
- Informações Gerais para Pensionistas:  
<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2783-gestao-de-pessoas-pensionistas.html>
- Informações Gerais sobre cadastramento de aposentados e pensionistas:  
<http://www.transportes.gov.br/gestao-de-pessoas/recadastramento.html>

Especificamente considerando o setor portuário, as informações pertinentes à atuação da SNP, úteis à sociedade, e que contribuem para a transparência da gestão, estão disponíveis na Internet no portal da Secretaria Nacional de Portos – SNP, através do sítio eletrônico: <http://www.portosdobrasil.gov.br/>, onde o cidadão poderá ter acesso à assuntos institucionais, projetos, compreender as nossas funções, competências, estrutura organizacional, colaboradores, consultar horários de atendimento, entre outras informações.

## **6.5 Medidas para garantir a acessibilidade aos produtos, serviços e instalações**

O portal da SNP, administrado pelo MTPA, atua de acordo com a legislação específica e com as normas técnicas da ABNT aplicáveis. Da mesma forma, o edifício no qual a Secretaria está locada atende aos pressupostos legais para acessibilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais.

## **7. Desempenho financeiro e informações contábeis**

### **7.1 Tratamento contábil da depreciação, da amortização e da exaustão de itens do patrimônio e avaliação e mensuração de ativos e passivos.**

As informações contábeis da Secretaria Nacional de Portos são centralizadas no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. A Setorial Contábil de Órgão Superior do MTPA, responsável pelo assunto, analisou mensalmente os registros e avaliações de ativos e passivos e sistematizou procedimentos internos para atender às novas demandas oriundas das Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público, como os registros de depreciação, amortização e exaustão dos bens do patrimônio, bem como avaliação e mensuração de provisões, de ativos e passivos e outros. Para tanto, são utilizados os dispositivos contidos nas Normas Brasileiras de Contabilidade NBC T 16.9 e NBC T 16.10 e demais normas brasileiras aplicadas ao setor público.

Destaca-se que as metodologias adotadas para estimar a vida útil econômica do ativo imobilizado, para cálculos para depreciação, amortização, exaustão e outros foram as contidas nas orientações do Órgão Central de Contabilidade do Governo Federal - Coordenação-Geral de Contabilidade da Secretaria do Tesouro Nacional - por meio da Macrofunção SIAFI nº 02.03.30 – Reavaliação, Redução a Valor Recuperável, Depreciação, Amortização e Exaustão na Administração Direta da União, suas Autarquias e Fundações.

O disponível, os créditos e as dívidas são avaliados e mensurados de acordo com a NBC T 16.10. As contas são analisadas para identificar a necessidade de ajustes nos saldos. Na disponibilidade é verificada a existência de depósitos em moeda estrangeira ou aplicação financeira, para que seus valores sejam atualizados para as contas que representam os créditos e dívidas. Os saldos são analisados para identificar riscos de recebimentos de dívidas ou existência de obrigações pós-fixadas.

Da mesma forma, a mensuração e avaliação das saídas dos estoques são apuradas pelo custo médio ponderado, conforme orientação da NBC T 16.10.

O resultado apurado foi impactado em R\$ 4.985.385,34 (quatro milhões, novecentos e oitenta e cinco mil, trezentos e oitenta e cinco reais e trinta e quatro centavos), com a utilização dos critérios das NBC T 16.9 e NBC T 16.10 conforme segue: baixa de estoque, R\$ 468.683,02 (quatrocentos e sessenta e oito mil, seiscentos e oitenta e três reais e dois centavos), e depreciação, amortização e exaustão, R\$ 4.516.702,32 (quatro milhões, quinhentos e dezesseis mil, setecentos e dois reais e trinta e dois centavos).

### **7.2 Sistemática de apuração de custos no âmbito da unidade**

Por meio da Portaria nº 11, de 21 de julho de 2015, publicada no Diário Oficial da União – Seção 1 em 22 de julho de 2015, houve a Delegação de competência à Secretaria de Portos da Presidência da República para atuar como Órgão Seccional do Sistema de Contabilidade Federal – Unidade Gestora 110682 – SEP/PR. A designação dos Servidores responsáveis pela Conformidade Contábil do Órgão ocorreu por meio da Portaria nº 400 de 01 de outubro de 2015, publicada no Diário Oficial da União – Seção 2, em 02 de outubro de 2015. Nova Delegação de Competência ocorreu por meio da Portaria nº 42 de 11 de fevereiro de 2016, publicada no Diário Oficial da União – Seção 2 em 12 de fevereiro de 2016. Os trabalhos foram realizados por servidores em exercício na Seccional Contábil da Secretaria de Portos que não realizam atos de gestão, em atendimento ao Princípio da

Segregação de Funções e supervisionadas pela Setorial Contábil da Presidência da República Unidade Gestora 110003 – CISET/GPR - da Secretaria de Controle Interno.

Em 2016, houve uma reestruturação no Governo Federal, a partir da publicação da Medida Provisória de nº 726, de 12 de maio de 2016, posteriormente convertida na Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016, que extinguiu a Secretaria de Portos da Presidência da República e promoveu a transferência das competências desta ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

A incorporação da nova Secretaria Nacional de Portos se deu pelo Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, no qual, aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, restando ainda a publicação do novo Regimento Interno da nova pasta.

No âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), compete à Subsecretaria de Planejamento e Orçamento (SPO) desenvolver, as atividades de acompanhamento e execução orçamentária, financeira e contábil, inclusive quanto ao acompanhamento, análise e divulgação de informações relativas ao sistema de custos. Desenvolve também informações relativas ao desempenho com as entidades vinculadas (DNIT, VALEC, ANTT, ANTAQ, ANAC, SAC, SNP e FUNDOS).

Para tanto, a SPO conta com a Coordenação-Geral de Acompanhamento e Avaliação (CGAA), a qual compete manter o sistema de custos e realizar acompanhamento da gestão orçamentária e financeira. Compete a essa Coordenação Geral realizar registros e manter o sistema de custos, com análise da qualidade dos gastos e emissão de relatórios para subsidiar as decisões quanto à alocação de recursos.

Os relatórios de custos são gerados pelos órgãos centrais dos sistemas de Planejamento e Orçamento Federal e analisados pela equipe de custos da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento.

A SPO trabalha em conjunto com as entidades vinculadas, acompanhando e analisando a qualidade dos gastos, bem como, emitindo relatórios para subsidiar as decisões quanto à alocação de recursos.

O gerenciamento de custos no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil ainda está em fase inicial de implantação. Pode-se afirmar que o conhecimento histórico da Pasta, referente aos programas, projetos, obras, execução orçamentária, financeira e contábil, tem propiciado melhores resultados na aplicação dos recursos.

A SPO desenvolve e disponibiliza diversos relatórios de sistemas informatizados que complementam e balizam as informações de custos, como por exemplo:

- Séries Históricas;
- Relatórios Gerenciais do Sistema Integrado de Administração Financeira (SIAFI);
- Relatórios Gerenciais;
- Monitoramento e acompanhamento do Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP), e
- Fórum de Desempenho com as entidades vinculadas a esta Pasta.

### **Informações sobre conformidade contábil**

Por meio da Portaria nº 11, de 21 de julho de 2015, publicada no Diário Oficial da União – Seção 1 em 22 de julho de 2015, houve a Delegação de competência à Secretaria de Portos da

Presidência da República para atuar como Órgão Seccional do Sistema de Contabilidade Federal – Unidade Gestora 110682 – SEP/PR. A designação dos Servidores responsáveis pela Conformidade Contábil do Órgão ocorreu por meio da Portaria nº 400 de 01 de outubro de 2015, publicada no Diário Oficial da União – Seção 2 em 02 de outubro de 2015. Nova Delegação de Competência ocorreu por meio da Portaria nº 42 de 11 de fevereiro de 2016, publicada no Diário Oficial da União – Seção 2 em 12 de fevereiro de 2016.

Os trabalhos foram realizados por servidores em exercício na Seccional Contábil da Secretaria de Portos que não realizam atos de gestão, em atendimento ao Princípio da Segregação de Funções e supervisionadas pela Setorial Contábil da Presidência da República Unidade Gestora 110003 – Ciset/GPR - da Secretaria de Controle Interno até 08 de março de 2017, onde foi publicado o Decreto nº 9.000 aprovando a nova Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Conforme estabelecido pela Medida Provisória 726, de 12 de maio de 2016, convertida na Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016, a Secretaria de Portos foi extinta e consequentemente transferidas para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Informamos que no exercício de 2017 foram registradas no SIAFI as seguintes ocorrências contábeis:

**Tabela 22– Ocorrências contábeis registradas no SIAFI**

MÊS	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	TOTAL
<b>ALERTA</b>	-	-	-	-	-	-	-	01	-	-	-	01	<b>02</b>
<b>RESALVA</b>	07	06	06	07	07	07	07	07	07	07	07	07	<b>82</b>

Cabe destacar que a Setorial Contábil de Órgão Superior do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com o intuito de ressaltar a importância de sanar todas as pendências e evitar ocorrências nos demonstrativos contábeis de dezembro de 2017, providenciou reuniões com os responsáveis da SNP, bem como, fez o envio de e-mails e comunicas via SIAFI com orientações e solicitação de regularização das constantes restrições registradas na Unidade Gestora.

### **7.3 Demonstrações contábeis exigidas pela Lei 4.320/64 e notas explicativas**

A Declaração do Contador referente aos Demonstrativos Contábeis do exercício de 2017, bem como, o Relatório de Conformidade Contábil – Mês de Dezembro de 2017 e as Notas Explicativas do 4º Trimestre de 2017, constam nos Anexos.

## 8. Conformidade da gestão e demandas dos órgãos de controle

### 8.1 Tratamento de determinações e recomendações do TCU

Foram as seguintes as determinações TCU tratadas por esta Secretaria no ano de 2017:

**Quadro 39 – Processo TC 012.558/2016-8 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 012.558/2016-8	989/2017-Plenário	9.1; 9.4 (9.4.1; 9.4.2; 9.4.2.1; 9.4.2.2; 9.4.3); 9.5; 9.7	Ofício 0213/2017- TCU/SeinfraPortoFerrovia	26/05/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP Processo SEI 50000.021685/2017-52				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>“9.1. Determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, nos termos do art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do RITCU, que encaminhe a este Tribunal, no prazo de trinta dias, plano de ação contendo cronograma, atividades detalhadas e responsáveis por sanar a lacuna normativa existente na Portaria SEP/PR nº 349/2014, que permite o início das obras relacionadas aos planos de investimentos aprovados como contrapartida à prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento, com base no art. 57 da Lei nº 12.815/2013 antes de haver aprovação ou qualquer manifestação da Antaq sobre a adequação dos respectivos projetos executivos”.</p> <p>“9.4. Recomendar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com base no art. 250, inciso III, do RITCU c/c o art. 6º da Resolução-TCU 265/2014, que:</p> <p>9.4.1. consolide em normativo as atribuições dos diferentes órgãos setoriais relacionadas à fiscalização dos contratos de arrendamento, prevendo mecanismos para a harmonizar a sua atuação, tendo em vista as sobreposições e fragilidades existentes;</p> <p>9.4.2. inclua em regulamentação aplicável às prorrogações antecipadas, a fim de viabilizar o exercício, por parte da Antaq e das Autoridades Portuárias, das competências fiscalizatórias previstas na Lei 10.233/2001, art. 27, incisos XVI e XXV; na Lei 12.815/2013, art. 16, inciso III e art. 17, § 1º, incisos I e V; na Portaria-SEP 349/2014, art. 5º, inciso II e na Resolução-Antaq 3.274/2014, art. 11:</p> <p>9.4.2.1. definição da abrangência da atuação das Autoridades Portuárias no processo de análise de projetos executivos e de eventuais alterações posteriores;</p> <p>9.4.2.2. mecanismo por meio do qual serão pactuados e definidos com a arrendatária, em até 12 meses após a assinatura do respectivo termo, prazos e metas para o cumprimento das cláusulas que não possuam tais parâmetros fixados no próprio termo aditivo, envolvendo, a depender do caso, os órgãos ambientais, municipais e demais atores locais.</p> <p>9.4.3. consolide, nas próximas prorrogações contratuais, o termo aditivo ao contrato original e torne público documento que traga todas as cláusulas que deverão ser observadas pela arrendatária a partir da prorrogação”.</p> <p>“9.5. Dar ciência ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com fundamento no art. 7º da Resolução-TCU 265/2014, de que a inclusão de cláusulas contratuais sem a definição de prazos e metas a serem cumpridos, bem como a lacuna normativa existente na Portaria SEP/PR nº 349/2014, trazem prejuízos não só para a atuação fiscalizadora da Antaq, prejudicando a efetiva observância da Lei 10.233/2001, art. 27, incisos XVI e XXV; da Lei 12.815/2013, art. 5º, inciso III, e art. 16, inciso III; e da Resolução-Antaq 3.274/2014, art. 11, mas também para a ação dos órgãos de controle”.</p> <p>“9.7. Determinar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, nos termos do art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do RITCU, que encaminhem a este Tribunal, no prazo de trinta dias, plano de ação contemplando cronograma, atividades detalhadas e responsáveis para o atendimento das recomendações prolatadas nos itens anteriores, ou justificativa que embase eventual decisão de não implementar uma ou mais recomendações”.</p>				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				

A matéria foi objeto da Nota Técnica nº 5/2017/CGGC/DOUP/SNP-MTPA (SEI nº 0436951), na qual foram reunidos subsídios para o posicionamento desta Pasta em relação às recomendações e determinações destinadas ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA constantes no Acórdão TCU nº 989/2017-Plenário, proferido pelo Tribunal de Contas da União – TCU, em 17/05/2017, que avaliou os atos e procedimentos adotados pela extinta Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ - e pelas Autoridades Portuárias para a prorrogação antecipada dos contratos de arrendamentos portuários e para a fiscalização de seu cumprimento, por meio de auditoria de conformidade.

Após tratativas internas a esta Secretaria, foi emitida a NOTA TÉCNICA Nº 35/2017/CGGC/DOUP/SNP-MTPA (SEI nº 0532542), em 18/08/2017, que apresentou complementações acerca do tema.

Cumpra lembra que, consoante o Acórdão 2.092/2017-TCU-Plenário, de 27/9/2017, o Tribunal, ao apreciar os autos do processo que trata de monitoramento do Acórdão 989/2017-TCU-Plenário, emanado no âmbito do TC 012.558/2016-8, considerou cumpridas as determinações relativas aos itens 9.1 e 9.7 do Acórdão 989/2017-TCU-Plenário; implementadas as recomendações relativas aos itens 9.3.1.2 a 9.3.1.4 do Acórdão 989/2017-TCU-Plenário; implementadas parcialmente as recomendações relativas aos itens 9.3.1.1 e 9.3.1.3 do Acórdão 989/2017-TCU-Plenário; tornar insubsistentes as determinações relativas aos itens 9.2.1 e 9.2.2 do Acórdão 989/2017-TCU-Plenário.

#### Quadro 40 – Processo TC 006.508/2016-2– Determinações e recomendações do TCU

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 006.508/2016-2	1464/2017-Plenário	1.6.2	Ofício 0322/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia	18/07/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos - SNP Secretaria de Fomento e Parcerias – SFP Processo SEI 50000.030370/2017-04				
Descrição da determinação/recomendação				
“1.6.2. dar ciência à Antaq e ao MTPA da falha no envio ao TCU de todas comunicações dirigidas às empresas participantes da licitação, incluindo os comunicados relevantes por ventura editados, mesmo que publicados após o primeiro envio da documentação ao Tribunal para análise no âmbito do segundo estágio da fiscalização dos processos de outorgas, o que afronta o disposto na alínea ‘g’, do inciso II, do art. 7º da Instrução Normativa-TCU 27/1998, com vistas à adoção de providências internas que previnam a ocorrência de outras semelhantes”.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
Esta setorial técnica se manifestou nos termos do Memorando nº 119/2017/CGNN/DOUP/SNP, de 24/07/2017, em que opinamos que “uma vez que a comissão de licitação do RDJ05 foi formada na ANTAQ e que todas as comunicações dirigidas às empresas foram feitas pela Agência Reguladora, sugiro encaminhar Ofício à ANTAQ solicitando que sejam encaminhadas ao TCU as comunicações dirigidas às empresas participantes da licitação, incluindo os comunicados relevantes por ventura editados, mesmo que publicados após o primeiro envio da documentação ao Tribunal para análise no âmbito do segundo estágio da fiscalização dos processos de outorgas”.				
Assim, a sugestão acima foi acatada pelo Memorando nº 572/2017/DOUP/SNP, de 03/08/2017, e pelo Ofício nº 214/2017/AECI, de 01/11/2017, encaminhado à ANTAQ sugerindo “que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos leilões de outorgas”.				

#### Quadro 41 – Processo TC 004.470/2017-6– Determinações e recomendações do TCU

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 004.470/2017-6	8832/2017-2ª Câmara 2805/2017-2ª Câmara	-	Ofício 0471/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia	19/10/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP Processo SEI 50000.122207/2016-88				

<b>Descrição da determinação/recomendação</b>
<p>“Os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão de 2ª Câmara, ACORDAM, por unanimidade, de acordo com o parecer da SeinfraPortoFerrovia e com fundamento no art. 143, inciso V, alínea “e”, do Regimento Interno, em autorizar a prorrogação de prazo solicitada pela Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por mais 180 (cento e oitenta dias) dias contados do término do prazo anteriormente concedido pelo acórdão 2.805/2017 - 2ª Câmara, para atendimento das determinações constantes do item 1.8* do acórdão 11.204/2016 – 2ª Câmara”.</p> <p>*“1.8. Determinar, ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com fundamento no art. 18 da Lei 8.443/1992, c/c o art. 208, § 2º, do Regimento Interno, que: (i) providencie as análises técnicas e financeiras das prestações de contas expiradas de todos os acordos (convênios, termos de cooperação etc.), em conformidade com o do Decreto 6.170/2007, e informe, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, o resultado das referidas análises, o atendimento ou não das recomendações previstas no relatório de auditoria de contas de 2014 e as medidas necessárias para regularização das transferências; e (ii) apresente ao Tribunal no prazo de 120 (cento e vinte) dias, documentação que comprove o cumprimento da determinação do subitem 1.6.1 do acórdão 1.621/2014-2ª Câmara”.</p>
<b>Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas</b>
<p>Ações realizadas pela SNP para cumprimento do item 1.8 do Acórdão 11.204/2016- TCU- 2ª Câmara:</p> <p>Com vistas atender a deliberação exaradas do citado acórdão, esta Secretaria vem realizando força tarefa com vista a diminuir o passivo de convênios e instrumentos congêneres.</p> <p>Cabe ressaltar que em 06 de julho de 2017, esta secretaria solicitou prazo de 180 através do Memorando 1/2017/SAEC-SNP/GAB-SNP/SNP SEI(0460825), para atendimento das demanda do referido acórdão, esta Secretaria realizou diversas análises e envidou esforços para diminuir o volume de prestações de contas, além das análises a SNP inseriu todos os convênios no SEI e conseguiu baixar consideravelmente a quantidade de prestação de contas conforme comparativo entre a planilha sei nº (0460739) de 06 de julho de 2017, e a planilha SEI nº (0716684) de 15/12/2017, a qual demonstra que os convênios que tiveram suas prestações de contas aprovadas saltaram de um montante de R\$ 104.231.599,47 ( Cento e quatro milhões, duzentos e trinta e um mil, quinhentos e noventa e nove reais, e quarenta e sete centavos para R\$ 934.952.437,03 (novecentos e trinta e quatro milhões, novecentos e cinquenta e dois mil, quatrocentos e trinta e sete reais e três centavos).</p> <p>Ressaltamos ainda que neste período de 180 (cento e oitenta) dias as análises realizadas resultaram em 14 (quatorze) processos aprovados, e diversas diligências a fim de sanar as pendências dos processos em análise.</p> <p>Assim, diante dos resultados apresentados e, afim de dar continuidade ao atendimento do Acórdão 11.204/2016- TCU- 2ª Câmara, de 18/10/2016, esta Secretaria Nacional de Portos- SNP solicitou em 19 de dezembro de 2017, através do memorando nº 662/2017/GAB-SNP/SNP (SEI nº 0718752) nova prorrogação de prazo, por mais 180 (cento e oitenta) dias para atendimento da demanda externada, uma vez que a prorrogação concedida através do Acórdão nº 8.832/2017 TCU 2º Câmara SEI (0622673), se encerrou em 26/12/2017, e não foi suficiente para a conclusão dos trabalhos, apesar de todos os esforços envidados por esta Secretaria.</p>

**Quadro 42 – Processo TC 007.747/2015-2 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 007.747/2015-2	832/2016- Plenário	1.8 (1.8.1; 1.8.2)	Ofício 227/2016-TCU/SeinfraHidroFerrovia	-
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP (Secretaria de Infraestrutura Portuária – Extinta)				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>“1.8. com base no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno, determinar à Secretaria de Portos da Presidência da República que, em 120 (cento e vinte) dias:</p> <p>1.8.1. apresente ao TCU a posição atual das ações constantes no Plano de Ação encaminhado ao TCU por meio do Ofício 1080/2015/SEP/PR, incluídos eventuais produtos já desenvolvidos, para atendimento dos itens 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3, 9.1.4 e 9.1.5; e</p> <p>1.8.2. caso haja atraso em relação ao cronograma inicial constante do Plano de Ação encaminhado, apresente ao Tribunal as devidas justificativas, discriminadas para cada item que porventura não esteja implementado conforme a previsão inicial”.</p>				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				

**RECOMENDAÇÃO ATENDIDA:** Por meio do Memorando nº 127/2016/DOSAA/SIP/SEP/MTPA de 22/08/2016 e Memorando nº 128/2016/DOSAA/SIP/SEP/MTPA de 23/08/2016, foram encaminhados ao TCU, os quadros demonstrativos (impresso e meio digital) da posição atual das ações constantes no Plano de Ação para atendimento ao Acórdão nº 832/2016/TCU/Plenário, monitoramento dos itens 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3, 9.1.4 e 9.1.5 do Acórdão nº 735/2014-TCU-Plenário, em observância ao Ofício 227/2016- TCU/SeinfraHidroFerrovia, resposta compilada pelo Memorando nº 501/2016/DGC/SEP/MTPAC.

Informa-se ainda, que por intermédio do Ofício nº 31/2018/AECI DE 21/02/2018, foi encaminhado ao TCU, resposta ao Ofício nº 0001/2018-TCU/SeinfraHidroFerrovia – TC 007.747/2015-2, atualizando as informações sobre as ações constantes no referido Plano de Ação, conforme subitens 1.8.1 e 1.8.2 do Acórdão nº 832/2016-TCU-Plenário.

**Quadro 43 – Processo TC 030.958/2014-8– Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 030.958/2014-8	179/2017-Plenário	9.2 (9.2.1; 9.2.2; 9.2.3; 9.2.4; 9.2.5; 9.2.6; 9.2.7)	Aviso 66-Seses-TCU-Plenário	20/02/2017
<b>Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação</b>				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP Processo SEI 50000.007467/2017-13				
<b>Descrição da determinação/recomendação</b>				
<p>“9.2. determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC que:</p> <p>9.2.1. reveja o critério de cálculo de distância de mobilização e desmobilização de dragas, considerando, por exemplo, o menor raio dentro do qual estejam ao menos quatro dragas de pelo menos duas empresas distintas, e passe a fazer incidir sobre o custo de mobilização e desmobilização o BDI reduzido mencionado no acórdão 2.622/2013 – Plenário;</p> <p>9.2.2. realize estudo para apurar qual o procedimento usual das empresas de dragas quanto a seus deslocamentos e passe a considerá-lo em seus orçamentos;</p> <p>9.2.3. alternativamente, enquanto o estudo referido no subitem 9.2.2 não estiver concluído, inclua em seus editais cláusula com previsão de que o pagamento da desmobilização só se efetivará com a comprovação do retorno do equipamento ao porto de origem dentro do prazo previsto;</p> <p>9.2.4. considere apenas a mão de obra referente à tripulação embarcada e o consumo de combustível dos motores de navegação no cálculo dos custos de mobilização e desmobilização de dragas;</p> <p>9.2.5. quando possível, programe suas licitações de forma a fazer coincidir o início de novas obras com a conclusão das que estão em andamento, de modo a otimizar gastos com mobilização e desmobilização;</p> <p>9.2.6. avalie a conveniência e a oportunidade de considerar a metodologia de custos proposta pela Ciria para as rubricas "manutenção e reparo" em suas composições de custos de obras de dragagens, bem como a previsão do imposto de importação temporária das dragas;</p> <p>9.2.7. informe a este Tribunal, no prazo de 120 (cento e vinte dias), as medidas adotadas para cumprimento dos subitens 9.2.2 e 9.2.6 deste acórdão”.</p>				
<b>Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas</b>				
<p><b>PROVIDÊNCIAS ADOTADAS:</b> Por meio do Memorando 16/2017/CGOSD/DIPGA/SNP de 20/06/2017 em atendimento ao Aviso nº 66-Seses de 09/02/2017 -TCU-Plenário – Acórdão 179/2017 (TC 030.958/2014-8), foi informado ao TCU sobre as providências adotadas por esta área técnica, que encaminhou o Memorando nº 018/2017/DOSAA/SIP/MT, ao Secretário de Infraestrutura Portuária, destacando que as determinações do referido acórdão devem ser observadas para as futuras contratações, inclusive para a obra de dragagem ao Porto de Maceió em andamento. Concomitantemente, foi encaminhado o Memorando nº 019/2017/DOSAA/SIP/MT dirigido ao INPH, responsável pela elaboração do orçamento-base nas licitações de obras e serviços de dragagem deste Ministério, informando sobre a observância do citado acórdão e solicitando novo orçamento para a obra de dragagem ao Porto Maceió. O Parecer nº 00212/2017/CONJUR-MT/CGU/AGU que analisou o edital de licitação da obra de dragagem ao Porto de Maceió, assim recomendou a observância ao citado Acórdão 179/2017.</p> <p>O INPH, por meio do Ofício nº 062/2017- INPH de 15/05/2017, informa que em atenção ao citado Acórdão e ao Acórdão 1.388/2016 – TCU – Plenário, atribuiu a redução do valor relativo à mobilização e desmobilização das dragas nas obras de dragagem, apresentando a aplicação do BDI reduzido em 16,80%, tanto para a mobilização quanto a desmobilização. O Ofício nº 091/2017 – INPH, de 20/06/2017, sugeriu um prazo adicional de até 120 (cento e vinte) dias para concluir os estudos e diligências do citado acórdão, o qual foi concedido, sendo que, em 17.10.2017, por meio do ofício nº 149/2017-INPH, o Instituto prestou esclarecimentos, os quais foram encaminhados ao TCU por meio do Ofício nº 198/2017/AECI, sobre o qual não houve manifestação do Tribunal.</p>				

**Quadro 44– Processo TC 019.332/2017-3 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 019.332/2017-3	1854/2017- Plenário	-	Ofício 0407/2017- TCU/SeinfraPortoFerrovia	08/09/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP Processo SEI 50000.037732/2017-80				
Descrição da determinação/recomendação				
“Os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão de Plenário, ACORDAM, por unanimidade, de acordo com o parecer da SeinfraPortoFerrovia e com fundamento no art. 143, inciso V, alínea “e”, do Regimento Interno, em autorizar a prorrogação de prazo solicitada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por mais 120 (cento e vinte) dias contados do término do prazo anteriormente concedido, para atendimento das determinações constantes dos subitens 9.2.2 e 9.2.6 do acórdão 179/2017 – Plenário”.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
RECOMENDAÇÃO ATENDIDA: O Ofício nº 149/2017- INPH de 17/10/2017, em atendimento aos itens 9.2.2 e 9.2.6 do Acórdão nº 179/2017 – TCU – Plenário, apresenta considerações e informa sobre a criação do Grupo de Trabalho para realizar os estudos dos referidos itens do acórdão citado. Acrescenta-se que os estudos do referido Grupo de Trabalho ainda não foram finalizados.				

**Quadro 45– Processo TC 004.551/2017-6 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 004.551/2017-6	2075/2017-Plenário	9.1; 9.2	Aviso 824-Seses-TCU- Plenário	29/09/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP Processo SEI 50000.040826/2017-36				
Descrição da determinação/recomendação				
“9.1. recomendar à Secretaria Nacional de Portos/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SNP/MTPA que, em articulação com a Superintendência do Porto de Itajaí/SC - SPI, promova, junto à Fundação do Meio Ambiente - Fatma, o ajuste no volume de dragagem constante da licença ambiental, antes que a obra atinja o volume já autorizado na licença vigente, em conformidade com o previsto no projeto executivo do Contrato MTPA 1/2017, de modo a atender aos comandos do art. 4º, § 1º, incisos I e II, da Lei 12.462/2011, dos arts. 8º, inciso III, e art. 19, inciso I, da Resolução Conama 237/1997, e da condicionante I da Licença Ambiental de Operação 714/2014-Fatma”.				
“9.2. recomendar à Secretaria Nacional de Portos/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - SNP/MTPA e à Superintendência do Porto de Itajaí/SC – SPI, que promovam acompanhamento periódico da produtividade alcançada na dragagem, de acordo com o plano de ataque constante do projeto executivo, de modo a observarem o cumprimento das cláusulas de produtividade contratuais e, se for o caso, proponham medidas corretivas tempestivas, nos termos da cláusula 16.1 do Contrato MTPA 1/2017 e da cláusula 6.3.3 do Documento I do mesmo contrato”.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
RECOMENDAÇÃO ATENDIDA: Em atendimento ao item 9.1 do acórdão 2075/2017, foi enviado Ofício nº 50/2017/CGOSD/DIPGA/SNP datado de 05/10/2017 solicitando que a Autoridade Portuária informe sobre o histórico das tratativas junto ao órgão ambiental, uma vez que a referida recomendação foi objeto de consideração por parte desta Secretaria, antes do início dos serviços de dragagem, certos de poder contar com a costumeira colaboração desse Porto. Foi recebido o Ofício GABP/DILIC/GEAIA nº 003850 emitido pela Fundação do Meio Ambiente – FATMA datado de 26/10/2017, no qual ajusta o volume de dragagem inicialmente calculado em 3.517.516 m³ para 4.629.744,47 m³.				

Quanto ao item 9.2 do acórdão, informo que essa Secretaria Nacional de Portos e a Superintendência do Porto de Itajaf estão alinhados, promovendo acompanhamento periódico da produtividade na dragagem, bem como a realização de reuniões e registro de Atas em cumprimento ao solicitado.

**Quadro 46 – Processo TC 017.653/2017-7 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 017.653/2017-7	2452/2017-Plenário	9.2	Ofício 0573/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia	23/11/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP Processo SEI 50000.048584/2017-29				
Descrição da determinação/recomendação				
“9.2. determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que encaminhe ao TCU, no prazo de trinta dias, avaliação quanto ao cumprimento, pela contratada, do parâmetro de produtividade mínima fixado pela Cláusula 4.3 do Contrato SEP/PR 26/2015, bem como do cronograma de execução estabelecido, informando as medidas adotadas em caso de descumprimento desses requisitos”.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
RECOMENDAÇÃO ATENDIDA: Em atendimento ao Ofício 0573/2017–TCU/SeinfraPortoFerrovia de 23/11/2017, concernente ao item 9.2 do Acórdão nº 2.452/2017 - TCU – Plenário, que trata da auditoria realizada nesta Secretaria com objetivo de fiscalizar as obras de dragagem de aprofundamento ao Porto de Paranaguá/PR, esta área técnica apresentou informações por intermédio da Nota Informativa nº 6/2017/CGOSD/DIPGA/SNP/MTPA de 19/12/2017.				

**Quadro 47 – Processo TC 000.543/2014-4 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 000.543/2014-4	550/2016-Plenário	9.1; 9.2; 9.3	Aviso 179-SESES/TCU/Plenário	-
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP (Secretaria de Infraestrutura Portuária– Extinta)				
Descrição da determinação/recomendação				
“9.1. manter, com fundamento no art. 157, caput, do Regimento Interno do TCU (RITCU), o sobrestamento desta Tomada de Contas Especial até efetiva conclusão pela SEP/PR da prestação de contas do Convênio 3/2007 e do Termo de Compromisso 3/2009 firmados com a Secretaria Estadual de Transportes do Estado do Piauí (Setrans/PI), observado o disposto no subitem 9.2”;				
“9.2. determinar à SEP, com fulcro no artigo 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c artigo 250, inciso II, do RITCU, que encaminhe a este Tribunal a solução final da prestação de contas do Convênio 3/2007 e do Termo de Compromisso 3/2009, relativos a obra do Porto de Luís Correia, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da entrega dos laudos, estudos e projetos da nova concepção de empreendimento para o porto, consoante prazos acordados com o Governo do estado do Piauí”;				
“9.3. notificar a SEP que encaminhe ao TCU o comprovante do recolhimento da quantia de R\$ 4,6 milhões pelo governo piauiense, atualizados monetariamente e com os acréscimos necessários, relativos aos recursos despendidos na elaboração do projeto executivo custeado com recursos federais, mas não previstos nos objetos do Convênio 3/2007 e do Termo de Compromisso 3/2009, em 15 dias, a contar da devolução dos recursos”.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
Em 05 de junho de 2017, por meio do Ofício nº 77/2017/AECI/GM, o Chefe da Assessoria Especial de Controle Interno do MTPA encaminhou, ao Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU, os seguintes documentos produzidos por esta Secretaria Nacional de Portos – SNP: - Memorando nº 461/2017/SNP/MTPA, que apresenta a ata de reunião ocorrida em 10/05/2017, entre representantes desta SNP, o Secretário de Transportes do Estado do Piauí e técnicos da Fundação Getúlio Vargas, para tratar dos				

cenários de aproveitamento das estruturas construídas do Porto de Luís Correia, a fim de atender ao item 9.2 do referido Acórdão;

- Memorando nº 46/2017/GAB-SNP/SNP, que encaminha os comprovantes do pagamento das Guias de Recolhimento da União, efetuado em 19/05/2017, nos valores abaixo discriminados, totalizando R\$ 8.834.543,26, em atendimento ao item 9.3 do mesmo Acórdão:

- . R\$ 5.290.119,83 (cinco milhões, duzentos e noventa mil, cento e dezenove reais e oitenta e três centavos);
- . R\$ 3.544.423,43 (três milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil, quatrocentos e vinte e três reais e quarenta e três centavos).

Esta SNP aguarda as demais informações e documentos, acordados com o Governo do Estado do Piauí na comente reunião, para adotar as providências cabíveis.

**Quadro 48 – Processo TC 029.083/2013-3 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 029.083/2013-3	2680/2016-Plenário	9.4	Aviso 813-Seses-TCU-Plenário Ofício 0679/2016-TCU/SeinfraHidroFerrovia	21/10/2016 04/11/2016
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP (Secretaria de Políticas Portuárias – Extinta) Processos SEI 50000.121530/2016-34 e 50000.122992/2016-79				
Descrição da determinação/recomendação				
“9.4. recomendar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil que inclua, como procedimento prévio à realização das próximas licitações de arrendamentos, a previsão de obtenção dos correspondentes Termos de Referência dos estudos ambientais com vistas ao licenciamento previsto no art. 14, inciso III. da Lei 12.815/2013. no intuito de que os licitantes possuam informações confiáveis sobre os passivos ambientais de cada terreno arrendado previamente ao desenvolvimento das propostas”.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
<p>Cabe destacar que esta pasta ministerial tem indicado nos estudos ambientais nas licitações subsequentes, por padrão, o seguinte (trecho do estudo ambiental do arrendamento PAR01):</p> <p style="padding-left: 40px;">Cabe ressaltar que este relatório aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente. Este documento fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida</p> <p>Neste contexto, cabe destacar a Lei 12.815/13, que estabelece em seu Art.14, item III, que:</p> <p style="padding-left: 40px;">“Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de: I - consulta à autoridade aduaneira; II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.” (grifo do autor)</p> <p>O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto na Lei no. 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias; em seu CAPÍTULO II, Seção I, Art. 7º estabelece que:</p> <p style="padding-left: 40px;">“Definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei no 12.815, de 2013”.</p>				

Portanto, a referida Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência para o órgão ambiental. O Termo de Referência ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos conduzidos pelo Ibama, ou por meio de formulários específicos disponibilizados nos órgãos estaduais.

[...]

Este relatório deverá ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área.

Logo, cabe à ANTAQ o cumprimento dessa determinação. Contudo, como se tem observado nas manifestações da Agência, ela tem consignado em suas análises o seguinte (trecho da manifestação técnica da ANTAQ para a licitação do arrendamento PAR01):

A título de precaução, vale recomendar à Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade - GMS da ANTAQ para que promova tratativas junto ao órgão ambiental competente com vistas à emissão de TERMO DE REFERÊNCIA-TR em atendimento ao inciso III do art. 14 da Lei 12.815/2013. Ressalte-se que a ausência de TR não prejudica a abertura de Audiência Pública.

**Quadro 49 – Processo TC 029.083/2013-3 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 029.083/2013-3	2666/2017-Plenário	9.2; 9.3; 9.4	Aviso 1104-Seses-TCU-Plenário	14/12/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos - SNP Secretaria de Fomento e Parcerias – SFP Processo SEI 50000.052031/2017-71				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>“9.2. determinar ao MTPA e à Antaq que avaliem a inclusão, nos editais do processo concessório dos terminais portuários intitulados BEL05, BEL06 e MIR01, de cláusula que impeça a concentração horizontal do mercado, ante a possibilidade de participação nos leilões do atual operador do arrendamento designado BEL11, ou o seu grupo econômico, considerando o que regem o art. 3º, inciso V, da Lei 12.815/2013 e o art. 27, inciso IV, parte final, da Lei 10.233/2001, informando seus resultados a este Tribunal previamente à publicação dos editais”;</p> <p>9.3. recomendar ao MTPA e à Antaq que avaliem conveniência e oportunidade de, nos estudos concorrenciais referentes à licitação do terreno intitulado BEL09, analisar relações da cadeia produtiva do GLP na área de influência do Terminal Petroquímico de Miramar/PA (produção/importação, distribuição e revenda) , a fim de verificar se a estrutura de concorrência necessita de proteções adicionais além do price cap, cuja necessidade já foi declarada nestes autos, o que poderia contribuir para aumento da eficiência e maior proteção dos consumidores intermediários e finais”;</p> <p>9.4. dar ciência ao MTPA de que a participação do atual operador da área BEL11, ou seu grupo econômico, nos leilões dos terminais portuários intitulados BEL05, BEL06 e MIR01, pode gerar concentração horizontal no mercado, o que é incongruente com o estímulo concorrencial pretendido pelos certames e pelo PDZ do Terminal Petroquímico de Miramar/PA, considerando o art. 3º, inciso V, da Lei 12.815/2013 e o art. 27, inciso IV, parte final, da Lei 10.233/2001, com vistas à adoção de providências internas que previnam a ocorrência de irregularidades semelhantes”.</p>				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
O atendimento às determinações do TCU foram feitas pela Secretaria de Fomento e Parcerias – SFP/MTPA, com subsídios fornecidos por esta setorial técnica. Cabe destacar que a Nota Informativa nº 6/2017/DP/SFP-MTPA, de 28/12/2017, indicou que “As recomendações e os apontamentos encaminhados pelo TCU e pela ANTAQ foram incluídos nas minutas de edital e de contrato das áreas de GLP do Porto de Miramar/PA ou esclarecidos, conforme disposto na Nota Informativa nº 3/2017/DP - GPII/SFP-MTPA.”				

**Quadro 50 – Processo TC 028.484/2012-6 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 028.484/2012-6	1137/2016-Plenário	c	Ofício nº 307/2016-TCU/SeinfraHidroFerrovia	20/05/2016
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP (Secretaria de Políticas Portuárias – Extinta) Processo SEI 50000.100844/2016-01				
Descrição da determinação/recomendação				
“c) determinar, nos termos do art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, à Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) que encaminhe a este Tribunal, no prazo de 120 dias e com antecedência de no mínimo 30 dias da assinatura do termo aditivo em caso de eventual aprovação do pleito de prorrogação antecipada e de reequilíbrio contratual do Contrato de Arrendamento 030/2011, os documentos que comprovem a efetiva imputação do ônus financeiro das obras de proteção e reconstrução das instalações portuárias à Teconvi S.A., arrendatária das instalações do Porto de Itajaí”.				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
<p>O Processo Administrativo nº 00045.000569/2014-62 trata da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento nº 30/2001, de titularidade da APM Terminals – APM, no Porto de Itajaí.</p> <p>O mérito do reequilíbrio pleiteado foi analisado preliminarmente por meio da Nota Técnica nº 67/2016/DOUP-GC/SPP/SEP/PR (páginas 2.095 a 2.114 do documento SEI 0584602), de 11/4/2016, a qual considerou a imputação de pagamento do valor do cais bem como seu reforço à APM.</p> <p>O referido processo foi encaminhado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, em 14/7/2016, por meio do Ofício nº 380/2016/SPP/MTPAC (página 2.137 do documento SEI 0584602).</p> <p>A setorial técnica da Antaq manifestou-se por meio do Parecer Técnico nº 5/2017/PA-SSZ/URESP/SFC (páginas 2.578 a 2.597 do documento SEI 0584602), de 1/3/2017, em que é considerado o pagamento do cais e de seu reforço pela APM.</p> <p>A Diretoria Colegiada da Antaq, por meio da Resolução nº 5.678, de 18/9/2017, aprovou a análise do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental EVTEA, relativamente ao Contrato de Arrendamento nº 030/2001, de titularidade da empresa APM TERMINALS ITAJAÍ S/A, inscrita no CNPJ sob o nº 04.700.714/0001-63, nos termos do Parecer Técnico nº 5/2017/PA-SSZ/URESP/SFC.</p> <p>A Antaq encaminhou cópia digitalizada do Processo nº 00045.000569/2014-62, por meio do Ofício nº 357/2017/SGE-ANTAQ, de 22/9/2017.</p> <p>Desde então, o supramencionado processo encontra em análise nesta Secretaria para fins de definição de minuta de termo aditivo e ajustes decorrentes de pleitos das partes envolvidas.</p>				

**Quadro 51 – Processo TC 031.129/2015-3 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 031.129/2015-3	623/2016-Plenário	1.6.1; 1.6.2; 1.6.3	Ofício 186/2016-TCU/SeinfraHidroFerrovia	-
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP (Secretaria de Políticas Portuárias – Extinta)				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>“1.6.1. informar que dentro do escopo adotado para o exame desse 1º estágio do acompanhamento da licitação referente ao arrendamento do Terminal de Passageiros de Recife, em que se aprofundou o exame de dados referentes à estimativa de demanda e de receita do empreendimento, nos termos do art. 7º, inciso I, da IN-TCU 27/1998, não se observou nenhuma irregularidade ou não-conformidade relevante que justificasse a paralisação do processo licitatório”;</p> <p>“1.6.2. recomendar à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos do art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que ajuste à realidade do terminal a exigência prevista no subitem 19.13 do Edital (Condições Gerais), de que o licitante deverá apresentar declaração comprometendo-se a contratar profissional de nível superior com experiência na gestão e operação de terminal de passageiros com movimentação total mínima anual de 100.000 (cem</p>				

<p>mil) passageiros, haja vista que a movimentação prevista no estudo para o terminal é significativamente inferior a esse valor”;</p> <p>“1.6.3. dar ciência à Secretaria de Portos da Presidência da República da necessidade de disponibilizar as informações acerca do quantitativo e dos cargos temporários esperados em documentação (edital) ou nota explicativa sobre o procedimento licitatório, em obediência ao disposto no art. 18, inciso IV da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995”.</p>
<b>Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas</b>
<p>Conforme informações contidas no Processo 50000.037126/2017-64, notadamente o documento SEI0754344, emitido pela CGMO/DOUP/SNP/MTPA, novas diretrizes foram estabelecidas para o Terminal Marítimo de Passageiros de Recife, notadamente a possível remodelagem do arrendamento a ser feita pela Autoridade Portuária, sob coordenação da Secretaria de Fomento e Parcerias – SFP/MTPA, da Secretaria Nacional de Portos – SNP/MTPA e com o apoio da Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL.</p> <p>Logo, enquanto se avalia a necessidade de nova remodelagem, o cumprimento das determinações do TCU contidas no Acórdão 623/2016-Plenário encontra-se sobrestado.</p>

**Quadro 52 – Processo TC 004.472/2017-9 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 004.472/2017-9	588/2017-Plenário	9.2	Aviso 144-Seses-TCU-Plenário Ofício 127/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia	07/04/2017 17/04/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos - SNP Secretaria de Fomento e Parcerias – SFP Processo SEI 50000.014264/2017-75				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>“9.2. determinar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil que adotem as medidas necessárias ao acerto de contas e à elisão de eventual prejuízo ao erário, verificando se as benfeitorias a serem indenizadas em relação ao terminal STM05, objeto de concessão no Leilão 8/2016-Antaq, já não foram integralmente depreciadas por utilização da própria empresa; se o tempo adicional de exploração após o fim do contrato de locação firmado entre a Petróleo Sabbá S.A. e a Companhia Docas do Pará pode ser considerado para fins de cumprimento da sentença judicial proferida por meio do acórdão 65.641 do Tribunal de Justiça do Estado do Pará, no âmbito da ação ordinária 0007919-51.1997.8.14.0301; e se o período adicional de exploração não gerou obrigação de pagamento ainda não adimplido pela atual exploradora da área”.</p>				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
<p>Foi constituído, por meio da Portaria n. 2/MTPA, de 31/10/2017, o Grupo de Trabalho-GT com vistas ao atendimento das determinações constantes no item 9.2 do Acórdão n. 588/2017-TCU. A Portaria n. 4414/MTPA, de 21/11/2017, designou os servidores para compor o referido GT, que tem 90 dias contados a partir da designação de seus membros para adotar as medidas necessárias ao cumprimento da referida determinação.</p>				

**Quadro 53 – Processo TC 018.874/2016-9 – Determinações e recomendações do TCU**

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
TC 018.874/2016-9	1143/2017-Plenário	1.8	Ofício 0233/2017-TCU/SeinfraPortoFerrovia	02/06/2017
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA Secretaria Nacional de Portos – SNP Processo SEI 50000.022919/2017-89				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>“1.8. Determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com fundamento no art. 250, inciso II, do RI/TCU c/c art. 3º, inciso II, da Lei 12.815/2013, que</p>				

procedam à realização de estudo detalhado com o objetivo de fundamentar a revisão das tarifas-teto e das cestas de serviço praticadas no Contrato de Arrendamento 12/2000 (Tecon Salvador), procedimento este que deve estar calcado em análises concorrenciais e de mercado que justifiquem os valores fixados e os itens sob regulação ou em regime de livre negociação (movimentação, armazenagem, etc.), de modo que as atividades econômicas do terminal espelhem as condições de um mercado em competição equilibrada”.

#### Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas

A matéria foi objeto da Nota Informativa nº 5/2017/CGGC/DOUP/SNP-MTPA, datada de 28 de junho de 2017, por meio da qual julgou-se apropriado que a realização de estudo detalhado com o objetivo de fundamentar a revisão das tarifas-teto e das cestas de serviço praticadas no Contrato de Arrendamento 12/2000 fosse realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, dadas suas competências institucionais.

Assim, corroborando com o entendimento consignado na Nota Informativa, entendendo restar prejudicado o atendimento ao item 1.9.1, que determina o envio *"ao Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, plano de ação detalhado, com cronograma e responsáveis por cada ação, para cumprimento da determinação do subitem 1.8 acima"*, a Secretaria Nacional de Portos encaminhou a matéria à Antaq, para as providências decorrentes, por meio do Ofício nº 357/2017/SNP/MTPA (SEI nº 0453001), datado de 30 de julho de 2017.

Na ocasião, foi registrado que a Antaq deveria manter a Secretaria informada quanto as tratativas correspondentes.

Por fim, a Assessoria Especial de Controle Interno deste Ministério encaminhou cópia das manifestações exaradas no âmbito da Secretaria Nacional de Portos à Corte de Contas, por meio do Ofício nº 107/2017/AECI, de 3 de julho de 2017.

## 8.2 Tratamento de recomendações do órgão de controle interno

O acompanhamento das recomendações da CGU é realizado por meio do Sistema Monitor do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, onde as manifestações das unidades do MTPA são registradas e acompanhadas.

Cada unidade organizacional indicou representantes para monitoramento e acompanhamento das manifestações dos gestores, bem como encaminhamento ao órgão de Controle Interno.

Como no decorrer dos exercícios de 2016 e 2017 o Ministério passou por uma significativa reformulação, novos procedimentos serão adotados para inserir nesse monitoramento as entidades que passaram a compor a nova estrutura do MTPA, quais sejam, a Secretaria Nacional de Portos, a Secretaria Nacional de Aviação Civil e suas respectivas entidades vinculadas.

Para o acompanhamento e atendimento às recomendações do Ministério da Transparência e Controladoria Geral da União, órgão central do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo, vem sendo adotado o Plano de Providências Permanente: documento de monitoramento da implementação das providências relacionadas às recomendações recebidas.

O PPP é um instrumento de monitoramento contínuo, que registra gradualmente o encaminhamento das soluções para resolução das constatações identificadas nos trabalhos realizados pela CGU, as quais são registradas no sistema monitor.

## 8.3 Medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao Erário

Informações gerais relativas ao Ministério:

**Tabela 23 – Medidas adotadas para apuração e ressarcimento de danos ao Erário**

Casos de dano objeto de medidas administrativas internas	Tomadas de Contas Especiais					
	Não instauradas			Instauradas		
	Dispensadas			Não remetidas ao TCU		
				Arquivamento		

	Débito < R\$ 75.000	Prazo > 10 anos	Outros Casos*	Recebimento Débito	Não Comprovação	Débito < R\$ 75.000	Não enviadas > 180 dias do exercício instauração*	Remetidas ao TCU
09	09	0	0					

\* Especificar razões Fonte:

Foram abertos no exercício de 2017, 9 (nove) processos de TCA (Termo Circunstanciado Administrativo, referente extravio ou dano a bens públicos, que implicaram em prejuízo de pequeno valor:

**Tabela 24 – Processos de TCA abertos em 2017**

Motivo do encerramento	Ano do ressarcimento	Qnt.
Por meio de pagamento GRU	2017	1
Por meio de pagamento GRU	2017	0
Pela entrega de um bem de características iguais ou superiores	2017	3
Prestação de serviço que restitua o bem danificado às condições anteriores	2017	0
Bem localizado	2017	0
Processo arquivado	2017	0
Processo em andamento	2017	5
Total		9

Especificamente no que se refere à SNP não constam Convênios em Tomadas de Contas Especiais:

**Tabela 25 – Medidas adotadas para apuração e ressarcimento de danos ao Erário - SNP**

Casos de dano objeto de medidas adm internas	Tomadas de Contas Especiais							
	Não instauradas			Instauradas				
	Dispensadas			Não remetidas ao TCU				
	Débito < R\$ 75.000	Prazo > 10 anos	Outros Casos*	Arquivamento			Não Enviadas > 180 dias do exercício instauração*	Remetidas ao TCU
Recebimento Débito				Não Comprovação	Débito < R\$ 75.000			
	-	-	-	-	-	-	-	-

\* Especificar razões

Fonte: SIAFI/SICONV

## 8.4 Demonstração da conformidade do cronograma de pagamentos de obrigações com o disposto no art. 5º da Lei 8.666/1993

Os pagamentos relativos às despesas de custeio da Secretaria Nacional de Portos são atualmente realizados no MTPA, sendo realizados na sede desta Secretaria os pagamentos relativos às despesas com execução de obras de infraestrutura (Programas PAC e Avançar Parcerias).

O cronograma de pagamento de obrigações contraídas em decorrência da contratação de bens, locações, realização de obras e prestação de serviços observa o disposto no art. 5º da Lei n. 8.666/93. O art. 5º da referida Lei, dispõe sobre a "ordem cronológica das datas de suas exigibilidades". Assim, a data de ateste da nota fiscal/fatura é considerada como o marco inicial a partir do qual um crédito decorrente de um contrato administrativo é passível de ser exigido do Ente contratante.

Além disso, é respeitado o prazo para pagamento previsto na Instrução Normativa n. 02/2008 da SLTI/MPOG e suas alterações, que determina, em seu art. 36, § 3º, que "o prazo para pagamento

da Nota Fiscal/Fatura, devidamente atestada pela Administração, não deverá ser superior a 5 (cinco) dias úteis, contados da data de sua apresentação, na inexistência de outra regra contratual.”

A SNP adota, para os empreendimentos de dragagem, relativamente às medições do projeto executivo e das obras, os critérios de pagamento mostrados no quadro a seguir:

**Tabela 26 - Tipo de remuneração de acordo com a Planilha Orçamentária**

ETAPA	ITEM	UNID	TIPO DE REMUNERAÇÃO	% SOBRE O PREÇO GLOBAL*2
1	GRUPO 1 - PROJETO			
1.2	Elaboração de Projeto Executivo e Sinalização Náutica	evento	FIXA	
2	GRUPO 2 - DRAGAGEM FAIXAS "C" E "B"			
2.1	Área/Trecho X	m <sup>3</sup>	FIXA	
2.2	Área/Trecho Y	m <sup>3</sup>	FIXA	
2.3	Área/Trecho Z	m <sup>3</sup>	FIXA	
2.4	Batimetria		FIXA	
3	GRUPO 3 - DRAGAGEM FAIXA "A"			
3.1	Área/Trecho X	m <sup>3</sup>	VARIÁVEL <sup>1</sup>	
3.2	Área/Trecho Y	m <sup>3</sup>	VARIÁVEL <sup>1</sup>	
3.3	Área/Trecho Z	m <sup>3</sup>	VARIÁVEL <sup>1</sup>	
4	GRUPO 4- ASSOREAMENTO			
4.1	Assoreamento durante a execução do empreendimento	mês	VARIÁVEL <sup>1</sup>	
5	GRUPO 5 - MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO			
5.1	Equipamento(s) para dragagem da área/trecho X	evento	FIXA	
5.2	Equipamento(s) para dragagem da área/trecho Y	evento	FIXA	
5.3	Equipamento(s) para dragagem da área/trecho Z	evento	FIXA	

<sup>1</sup> A remuneração variável é vinculada ao desempenho da Contratada, especificada no Termo de Referência - TR de cada obra/serviço.

<sup>2</sup> Os percentuais máximos aceitáveis em cada grupo fazem parte do orçamento estimado pela SNP/MTPA para a obra/serviço. Os somatórios desses percentuais totalizam 100%.

Os pagamentos das obras de dragagem são realizados em cada etapa dos serviços, nos percentuais exatos, conforme indicados na tabela acima, incidentes sobre o preço global ofertado na proposta de preços da licitante vencedora. A medição e pagamento de cada serviço estão condicionados à aprovação, pela Fiscalização, do respectivo relatório comprobatório de execução dos serviços, com o devido aceite da Fiscalização, em conformidade com o art. 5º da Lei 8.666/93.

Nos projetos e obras de infraestrutura contratados ou monitorados por esta Secretaria são observadas as exigências atribuídas na legislação, incluindo o art. 5º da Lei 8.666/1993. Os cronogramas de pagamentos são elaborados dentro dos limites financeiros disponibilizados pela Administração Pública, para o exercício.

Em 2017 foram realizados pagamentos nas seguintes obras:

1 – Porto do Itaqui/MA:

O cronograma de pagamento foi executado respeitando os limites financeiros disponibilizados pela Administração Pública no ano de 2017.

## 2 – Porto do Rio Grande/RS:

O pagamento de medições segue uma cronologia de liberação, tendo, como tempo estimado, o prazo de 30 dias, respeitados os limites financeiros disponibilizados pela Administração Pública no ano de 2016.

### Detalhamento dos contratos:

Contratos referentes a obra de Modernização do Cais Público do Porto Novo no Porto de Rio Grande:

a) Fiscalização das obras: ASSESSORAMENTO À FISCALIZAÇÃO DA OBRA DE MODERNIZAÇÃO DO CAIS PÚBLICO DO PORTO NOVO DO PORTO DO RIO GRANDE - 2ª ETAPA: Contrato Nº 16/2014. Vigência: 07/09/2017. Contratante: Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR. Contratada: STCP Engenharia de Projetos Ltda.

b) Execução das obras: OBRA DE MODERNIZAÇÃO DO CAIS PÚBLICO NO PORTO DE RIO GRANDE/RS. Contrato Nº 12/2014. Vigência: 07/01/2018. Contratante: Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR. Contratada: CEJEN Engenharia Ltda.

A empresa STCP Engenharia de Projetos Ltda. declarou-se enquadrada no setor de construção civil do CNAE 2.0 (Classificação Nacional de Atividades Econômicas), hierarquizada no grupo 711 (Serviços de Arquitetura e Engenharia e Atividades Técnicas Relacionadas), portanto, não goza das prerrogativas da referida Lei 12.546/2011, conforme ratificado pela Assessoria Jurídica junto a esta Secretaria, por meio do Parecer Nº 48/2015/ASSJUR-SEP/CGU/AGU, de 10/03/2015. Portanto, não houve nenhuma economia, pois não se aplicou a desoneração.

A empresa CEJEN Engenharia Ltda. enquadra-se na Lei nº 12.546/2011, que rege sobre a desoneração da folha de pagamento. Entretanto, ainda estão sendo efetivados os devidos pagamentos já acatando a desoneração, o que, inclusive, trouxe uma economia ao Erário de R\$ 410, 56 mil.

## 3 – Porto de Itajaí/SC:

O cronograma de pagamento foi executado respeitando os limites financeiros disponibilizados pela Administração Pública no ano de 2017.

1.1 Informações sobre a revisão dos contratos vigentes, firmados com empresas beneficiadas pela desoneração da folha de pagamento

A desoneração da folha de pagamento aos contratos de dragagem deve ser considerada a partir de 01/01/2014, de acordo com a Lei nº 12.546/2011 e Lei nº 12.844/2013.

A incidência da obrigatoriedade da contribuição substitutiva de 2% sobre a receita bruta, teve um período provisório de 01/01/2014 a 31/12/2014, e tornou definitiva, a partir da publicação da Lei 13.043, de 13/11/2014.

Com o advento da Lei 13.161, de 31 de agosto de 2015, com vigência a partir de 01/11/2015, alterou-se o inciso VII do artigo 7º da Lei 12.546/2011, incluindo a majoração das alíquotas da CPRB – Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta de 2% para 4,5% ou 20% sobre a folha de

pagamento de salários, passando a ser contribuição facultativa, ou seja, opcional para as empresas beneficiadas pelo Plano Brasil Maior.

A seguir, situação de cada empreendimento de infraestrutura contratado sob a responsabilidade desta Secretaria:

O contrato SEP/PR nº 09/2012, referente a dragagem do Porto de Vitória/ES, ainda está vigente. No período de obrigatoriedade da aplicação da desoneração da folha foram retidos os valores devidos nos pagamentos realizados à época. A partir da alteração do art. 7º da Lei 12.546/2011, com vigência a partir de 01/11/2015, a desoneração passou a ser facultativa e os pagamentos desde então não foram contemplados com a desoneração da folha de pagamento, conforme opção da empresa contratada.

Para os contratos das obras do Porto de Rio Grande/RS (Contrato SEP/PR nº 24/2015) e do Porto de Paranaguá/PR (Contrato SEP/PR nº 26/2015) foram consideradas a incidência da CPRB na planilha orçamentária à época da licitação, por força da Lei 13.043, de 13/11/2014.

O contrato nº 19/2014 da obra de dragagem do Porto do Rio de Janeiro teve os serviços iniciados em junho de 2016, sendo que todos os pagamento efetuados até o final do exercício de 2016 foram realizados sem a incidência da desoneração da folha de pagamento, conforme opção da empresa contratada.

Em 26 de janeiro de 2017, foi assinado do Contrato 1/2017, para prestação de serviços relativos à execução da obra de engenharia de dragagem por resultado no acesso aquaviário do Porto de Itajaí-SC. Os pagamentos serão feitos sem a desoneração da folha de pagamento.

Em 17 de outubro de 2017, foi assinado o Contrato nº 018/2017/SNP/MTPA, para a execução da obra de engenharia de dragagem por resultado de aprofundamento do canal de acesso aquaviário, bacia de evolução e berços de atracação do Porto de Maceió/Al, com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem LTDA. Os pagamentos serão feitos sem a desoneração da folha de pagamento.

Em 27 de dezembro de 2017, foi assinado o Contrato nº 32/2017 – MTPA, com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda., para executar os serviços de engenharia de dragagem por resultado no Porto de Mucuripe no Município de Fortaleza/CE. Os pagamentos serão feitos sem a desoneração da folha de pagamento.

Informo que os contratos de apoio à fiscalização não estão contemplados pela legislação vigente, por se enquadrarem no Grupo 711 da CNAE 2.0.

Concernente aos contratos de infraestrutura Portuária, segue abaixo:

1 – Porto do Itaqui/MA:

Pelas regras abaixo apresentadas, a Obra do berço 108 e o Gerenciamento/Fiscalização ambos com Contrato/CEI de 2012 estão enquadrados na Regra 1, não sendo necessário desonerar, continua no Regime antigo (contribuição de 20%).

Com base na Legislação que trata da Desoneração da folha de pagamento dos contratos de obras e serviços de Engenharia, compreendemos que a Obra do Berço 108 e o Gerenciamento/fiscalização não necessitam serem desonerados pelas regras de transição estabelecidas pela Lei, conforme detalhado abaixo:

Regra 1: Os contratos com CEI – Cadastro Especifico do INSS, até 31/03/13 contribuição de 20% até o término da obra;

Regra 2: Os contratos com CEI – Cadastro Especifico do INSS, de 01/04/2013 até 31/05/2013 Contribuição de 2% até o termino da obra;

Regra 3: Os contratos com CEI – Cadastro Especifico do INSS, de 01/06/2013 até o último dia do 3º mês subsequente ao da publicação da Lei, opção pela contribuição de 2% sobre a receita bruta ou 20% sobre a falha de pagamento (regime antigo), até o termino da obra;

Regra 4: Os contratos com CEI – Cadastro Especifico do INSS, a partir de 1 de novembro, o primeiro dia do 4º mês subsequente ao da publicação da Lei, contribuição de 2% até o termino da obra;

Detalhamento dos contratos:

Contratos referentes a obra de Construção do Berço 108 no Porto do Itaquí:

a) Fiscalização das obras: GERENCIAMENTO, FISCALIZAÇÃO, ASSESSORIA TÉCNICA E CONTROLE DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO BERÇO 108 NO PORTO DO ITAQUI/MA: Contrato Nº 102/2012-EMAP. Vigência: 24/06/2017. Contratante: EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária. Contratada: ECOPLAN Engenharia Ltda.

b) Execução das obras: **OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO BERÇO 108 NO PORTO DO ITAQUI/MA.** Contrato Nº 033/2012/00 - EMAP. Vigência: 24/06/2017. Contratante: EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária. Contratada: CEJEN Engenharia Ltda.

Portanto, não houve nenhuma economia, pois não se aplicou a desoneração e devido ao citado não houve revisão dos contratos.

## 2 - Porto de Itajaí/SC:

*Detalhamento dos contratos:*

Os contratos referentes a assessoria a fiscalização e a obra de alinhamento e reforço do berço 4 do porto de Itajaí/SC, objeto do Termo de Compromisso nº SEP/004/2011 firmado entre Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR e a Superintendência do Porto de Itajaí – SURIN, encontram-se discriminados abaixo:

A) Fiscalização das obras: **APOIO À FISCALIZAÇÃO DAS OBRAS DE ALINHAMENTO E REFORÇO DO BERÇO 04 DO PORTO DE ITAJAÍ:** Contrato Nº009/14. Vigência: 30/04/2017. Contratante: Superintendência do Porto de Itajaí. Contratada: ESTEL Engenharia Ltda.

B) Execução das obras: **EXECUÇÃO DE OBRAS DE ALINHAMENTO E REFORÇO DO BERÇO 04 DO PORTO DE ITAJAÍ.** Contrato Nº 01/2014. Vigência: 30/04/2017. Contratante: Superintendência do Porto de Itajaí. Contratada: SERVENG CIVILSAN S.A.

A empresa ESTEL Engenharia Ltda. enquadra-se na Lei nº 12.546/2011, que rege sobre a desoneração da folha de pagamento, contudo o orçamento estimado para licitação foi elaborado já desonerado.

A empresa SERVENG CIVILSAN S.A. enquadra-se na Lei nº 12.546/2011, que rege sobre a desoneração da folha de pagamento, e após análise efetuada por esta Secretaria verificou-se uma economia de R\$ 922,66 (novecentos e vinte e dois reais e sessenta e seis centavos).

## **8.5 Informações sobre a revisão dos contratos vigentes firmados com empresas beneficiadas pela desoneração de folha de pagamento**

A desoneração da folha de pagamento aos contratos de dragagem deve ser considerada a partir de 01/01/2014, de acordo com a Lei nº 12.546/2011 e Lei nº 12.844/2013.

A incidência da obrigatoriedade da contribuição substitutiva de 2% sobre a receita bruta, teve um período provisório de 01/01/2014 a 31/12/2014, e tornou definitiva, a partir da publicação da Lei 13.043, de 13/11/2014.

Com o advento da Lei 13.161, de 31 de agosto de 2015, com vigência a partir de 01/11/2015, alterou-se o inciso VII do artigo 7º da Lei 12.546/2011, incluindo a majoração das alíquotas da CPRB – Contribuição Previdenciária Sobre a Receita Bruta de 2% para 4,5% ou 20% sobre a folha de pagamento de salários, passando a ser *contribuição facultativa*, ou seja, opcional para as empresas beneficiadas pelo Plano Brasil Maior.

A seguir, situação de cada empreendimento contratado sob a responsabilidade deste Departamento:

O contrato SEP/PR nº 09/2012, referente a dragagem do Porto de Vitória/ES ainda está vigente. No período de obrigatoriedade da aplicação da desoneração da folha foram retidos os valores devidos nos pagamentos realizados à época. A partir da alteração do art.7º da Lei 12.546/2011, com vigência a partir de 01/11/2015, a desoneração passou a ser facultativa, e os pagamentos desde então não foram contemplados com a desoneração da folha de pagamento, conforme opção da empresa contratada.

Para os contratos das obras do Porto de Rio Grande/RS (Contrato SEP/PR nº 24/2015) e do Porto de Paranaguá/PR (Contrato SEP/PR nº 26/2015) foram consideradas a incidência da CPRB na planilha orçamentária à época da licitação, por força da Lei 13.043, de 13/11/2014.

O contrato nº 19/2014 da obra de dragagem do Porto do Rio de Janeiro teve os serviços iniciados em junho de 2016, sendo que todos os pagamento efetuados até o final do exercício de 2016 foram realizados sem a incidência da desoneração da folha de pagamento, conforme opção da empresa contratada.

Em 26 de janeiro de 2017, foi assinado do Contrato 1/2017, para prestação de serviços relativos à execução da obra de engenharia de dragagem por resultado no acesso aquaviário do Porto de Itajaí-SC. Os pagamentos serão feitos sem a desoneração da folha de pagamento.

Em 17 de outubro de 2017, foi assinado o Contrato nº 018/2017/SNP/MTPA, para a execução da obra de engenharia de dragagem por resultado de aprofundamento do canal de acesso aquaviário, bacia de evolução e berços de atracação do Porto de Maceió/Al, com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem LTDA. Os pagamentos serão feitos sem a desoneração da folha de pagamento.

Em 27 de dezembro de 2017, foi assinado o Contrato nº 32/2017 – MTPA, com a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda., para executar os serviços de engenharia de dragagem por

resultado no Porto de Mucuripe no Município de Fortaleza/CE. Os pagamentos serão feitos sem a desoneração da folha de pagamento.

## 8.6 Informações sobre ações de publicidade e propaganda

O MTPA centraliza as ações de publicidade e propaganda relativa a Transportes. O quadro abaixo relaciona as despesas com publicidade do Ministério:

**Quadro 54 - Despesas com publicidade**

Publicidade	Programa/Ação orçamentária	Valores empenhados	Valores pagos
Institucional			
Legal			
Mercadológica			
Utilidade Pública	03.131.2112.4641.0001		499.541,43
Utilidade pública	04.131.2101.2017.0001		2.660,00
Utilidade pública	06.131.2112.4641.0001		155.800,11
Utilidade Pública	04.131.2038.2017.0001	8.000.000,00	
Utilidade pública	10.131.2115.4641.0001		9.907.382,27
Utilidade Pública	15.131.2116.4641.0001		1.573.577,33
Utilidade Pública	10.305.2015.20YJ0001	6.950.000,00	
Utilidade Pública	26.131.2126.4641.0001	5.039.926,00	7.827.386,16

Fonte: CGRL/SIAFI

Do total dos valores pagos no exercício de 2017, R\$ 19.966.347,30 o montante de R\$ 15.049.918,28 correspondem a restos a pagar inscritos em exercícios anteriores.

A tabela a seguir contempla dados pertinentes aos contratos firmados com agências prestadoras de serviços de publicidade e propaganda.

**Tabela 27 - Contratos firmados de publicidade e propaganda**

Número	Vigência Aditivada até	Valores Contratados	Valores Desembolsados em 2017
11-2014/MT	20/02/2016	20.000.000,00	8.727,52
11-2014/MT	20/02/2017	20.000.000,00	15.049.918,28
11/2014/MT	20/02/2018	20.000.000,00	4.907.701,50

## **9 Anexos e apêndices**

Incluídos em arquivo anexo a esse Relatório, na forma do e-Contas:

- ✓ Demonstrativos Contábeis;
- ✓ Notas Explicativas;
- ✓ Relatório de Conformidade Contábil;
- ✓ Espelho do Monitoramento Temático do SIOP.

## **10 Outros Itens de Informação**

### **10.1 Rol de Responsáveis**

Na forma da Instrução Normativa – TCU nº 63, de 01/09/2010, apresentamos a seguir as estruturas de Rol de Responsáveis desta SNP em duas tabelas, sendo que a primeira apresenta a situação até abril/2017 e a segunda a partir desse período:

**Tabela 28 – Estrutura/Cargos/Funções vigentes até 10/04/2017 (Decreto nº 8.088/2013)**

UNIDADE	DENOMINAÇÃO/ CARGO/FUNÇÃO	NE/ DAS	INICIO DA GESTÃO	FINAL DA GESTÃO	SERVIDOR	CPF	ENDEREÇO	E-MAIL
GABINETE MINISTERIAL	Ministro de Estado	NES			<b>EXTINTO - MP 726/2016</b>			
SECRETARIA-EXECUTIVA	Secretário-Executivo	NE			<b>EXTINTO - MP 726/2016</b>			
Gabinete	Chefe de Gabinete	101.4	14/10/15	10/04/17	MARCOS MESQUITA MENDES	602.615.101-00	SHIN QL 10, CONJUNTO 6 CASA 14 - SETOR HAB. INDIVIDUAIS - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:CACO.MESQUITA@GMAIL.COM">CACO.MESQUITA@GMAIL.COM</a>
Departamento de Gestão Corporativa	Diretor	101.5	23/03/16	10/04/17	Subst <sup>o</sup> : Marcos Mesquita Mendes	602.615.101-00	SHIN QL 10, CONJUNTO 6 CASA 14 - SETOR HAB. INDIVIDUAIS - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:CACO.MESQUITA@GMAIL.COM">CACO.MESQUITA@GMAIL.COM</a>
ASSESSORIA JURÍDICA	Chefe	101.5			<b>VAGO</b>			
	Assessor	102.4	24/12/15	10/04/17	FELIPE NOGUEIRA FERNANDES (Subst.)	766.618.493-04	SGCV LOTES 27/30 - ED. PARK SUL PRIME - APTO 503-D - PARK SUL - GUARA - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:FNERNANDES@OUTLOOK.COM">FNERNANDES@OUTLOOK.COM</a>
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	Secretário	101.6	05/05/16	10/04/17	DANIEL MACIEL DE MENEZES SILVA	036.212.714-06	SOS 415, BLOCO F, APTO. 304 - ASA SUL - BRASÍLIA-DF	<a href="mailto:DANIELMACIELADV@GMAIL.COM">DANIELMACIELADV@GMAIL.COM</a>
Departamento de Obras e Serviços de Acessos Aquaviários	Diretor	101.5	09/03/16	10/04/17	ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO	770.349.963-34	SOSW 100, BLOCO B, APTO. 407 - SUDOESTE - BRASÍLIA-DF	<a href="mailto:ALBER.VASCONCELOS@HOTMAIL.COM">ALBER.VASCONCELOS@HOTMAIL.COM</a>
Departamento de Obras e Serviços em Empresas Vinculadas	Diretor	101.5	09/03/16	10/04/17	RAFAELL ROCHA REBOREDO	097.390.856-44	SHCES QUADRA 1501 BLOCO E APTO 402 - CRUZEIRO NOVO - BRASÍLIA-DF	<a href="mailto:RAFAELLREBOREDO@GMAIL.COM">RAFAELLREBOREDO@GMAIL.COM</a>
Departamento de Obras e Serviços em Portos Delegados	Diretor	101.5	12/11/15	10/04/17	DAN RAPHAEL LEVY	605.015.532-15	AV. QUINTINO BOCAIUVA 1185 - APTO 201 - REDUTO - BELEM/PA	<a href="mailto:DAN.LEVY@HOTMAIL.COM">DAN.LEVY@HOTMAIL.COM</a>
Departamento de Portos Fluviais e Lacustres	Diretor	101.5	16/07/15	10/04/17	EDUARDO HENRIQUE PINTO BEZERRA	467.119.702-25	RUA DAS PITANGUEIRAS LOTE 02 APTO 203 - AGUAS CLARAS - TAGUATINGA/DF	<a href="mailto:EDUARDOBEZERRASEP@GMAIL.COM">EDUARDOBEZERRASEP@GMAIL.COM</a>
SECRETARIA DE POLÍTICAS PORTUÁRIAS	Secretário	101.6	05/04/16 06/01/17	05/01/17 10/04/17	LUIZ FERNANDO GARCIA DA SILVA RODRIGO MENDES DE MENDES	329.602.648-78 633.824.582-68	RUA XAVIER DA SILVA 187 - APTO 201 - TUIUTI - PARANAGUA/PR AV. GOVERNADOR JOSE MALCHER 1701 APTO 501 - NAZARÉ - BELEM/PA	<a href="mailto:LUIZFERNANDOGARCIA@TRANSPORTES.GOV.BR">LUIZFERNANDOGARCIA@TRANSPORTES.GOV.BR</a> <a href="mailto:RODRIGOMENDESDE@HOTMAIL.COM">RODRIGOMENDESDE@HOTMAIL.COM</a>
Departamento de Gestão e Logística Portuária	Diretor	101.5	16/11/15	10/04/17	LUIZ STANLEY DA SILVA	811.941.961-87	CONDOMINIO BELLO VALLE - RUA 8 - QUADRA 32 - N° - PARQUE ESPLANADA II - VALPARAISO/GO	<a href="mailto:LUIZSTANLEY.SI@GMAIL.COM">LUIZSTANLEY.SI@GMAIL.COM</a>
Departamento de Revitalização e Modernização Portuária	Diretor	101.5	13/05/16	10/04/17	ROSSANO REOLON	886.262.700-97	SGCVS LOTE 11, ED. PARK STUDIOS BLOCO A APTO 107 - PARK SUL - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:ROSSANOREOLON@GMAIL.COM">ROSSANOREOLON@GMAIL.COM</a>
Departamento de Informações Portuárias	Diretor	101.5	01/12/15 13/07/16	04/04/16 01/02/17	LUIZ FERNANDO GARCIA DA SLVA RICARDO TAVARES DE J. CASTELLO BRANCO(Subst.)	329.602.648-78 008.927.191-25	RUA XAVIER DA SILVA 187 - APTO 201 - TUIUTI - PARANAGUA/PR SMPW QUADRA 17 CONJUNTO 6 LOTE 13 CASA E - PARK WAY - BRASÍLIA-DF	<a href="mailto:LUIZFERNANDOGARCIA@TRANSPORTES.GOV.BR">LUIZFERNANDOGARCIA@TRANSPORTES.GOV.BR</a> <a href="mailto:RICARDO.TJCB@GMAIL.COM">RICARDO.TJCB@GMAIL.COM</a>
Departamento de Outorgas Portuárias	Diretor	101.5	06/01/17	10/04/17	OGARITO BORGAS LINHARES	394.712.339-68	AV. GABRIEL DE LARA N° 1553 - BAIRRO LEBLON - PARANAGUA/PR	<a href="mailto:OGARITO.LINHARES@APPA.PR.GOV.BR">OGARITO.LINHARES@APPA.PR.GOV.BR</a>
INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS HIDROVIÁRIAS	Diretor-Adjunto	101.4	29/10/13	10/04/17	DOMENICO ACCETA	491.166.497-53	RUA OSWALDO CRUZ 17 APTO 601 - ICARAI - RIO DE JANEIRO/RJ	<a href="mailto:DOMENICO@INPH.COM.BR">DOMENICO@INPH.COM.BR</a>

**Tabela 29 – Estrutura/Cargos/Funções vigentes a partir de 11/04/2017 – Decreto nº 9000/2017**

UNIDADE ATUAL	CARGO ATUAL	INÍCIO DA GESTÃO	FINAL DA GESTÃO	NOME	CPF	ENDEREÇO	E-MAIL
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS	Secretário	11/04/2017	...	Luiz Otávio Oliveira Campos	042.575.532-00	SHIS QI 7 CONJUNTO 8 CASA 12 - LAGO SUL - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:LUIZ.OTAVIO@TRANSPORTES.GOV.BR">LUIZ.OTAVIO@TRANSPORTES.GOV.BR</a>
Gabinete	Chefe de Gabinete	11/04/2017	...	Marcos Mesquita Mendes	602.615.101-00	SHIN QL 10, CONJUNTO 6 CASA 14 - SETOR HAB. INDIVIDUAIS - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:CACO.MESQUITA@GMAIL.COM">CACO.MESQUITA@GMAIL.COM</a>
DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA E GESTÃO AMBIENTAL	Diretor	11/04/2017 18/12/2017	17/12/2017 ...	Dan Raphael Levi Bruno Pinheiro Dias Semeghini	605.015.532-15 585.866.601-91	AV. QUINTINO BOCAIUVA 1185 - APTO 201 - REDUTO - BELEM/PA	<a href="mailto:DAN.LEVY@HOTMAIL.COM">DAN.LEVY@HOTMAIL.COM</a> <a href="mailto:BRUNOPINHEIRO891@HOTMAIL.COM">BRUNOPINHEIRO891@HOTMAIL.COM</a>
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS PORTUÁRIAS	Diretor	12/04/2017	...	Ogarito Borgias Linhares	394.712.339-68	AV. GABRIEL DE LARA Nº 1553 - BAIRRO	<a href="mailto:OGARITO.LINHARES@APPA.PR.GOV.B">OGARITO.LINHARES@APPA.PR.GOV.B</a>
DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO, LOGÍSTICA E GESTÃO DO PATRIMÔNIO	Diretor	11/04/2017	...	Rossano Reolon	886.262.700-97	SGCVS LOTE 11, ED. PARK STUDIOS BLOCO A APTO 107 - PARK SUL - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:ROSSANOREOLON@GMAIL.COM">ROSSANOREOLON@GMAIL.COM</a>
DEPARTAMENTO DE GESTÃO E MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA, SEGURANÇA E SAÚDE	Diretor	11/04/2017 20/09/2017 18/12/2017	19/09/2017 17/12/2017 ....	Alber Furtado de Vasconcelos Neto José Alfredo de Albuquerque e Silva (Subst.)	770.349.963-34 326.498.600-06 605.015.532-15	SQSW 100, BLOCO B, APTO. 407 - SUDOESTE - BRASÍLIA-DF SHDB QL 32 COND. VILLAGES ALVORADA 301 QUADRA D LOTE 3 LAGO SUL - BRASÍLIA/DF	<a href="mailto:ALBER.VASCONCELOS@HOTMAIL.COM">ALBER.VASCONCELOS@HOTMAIL.COM</a> <a href="mailto:JOSE.ALFREDO.SILVA@IBEST.COM.BR">JOSE.ALFREDO.SILVA@IBEST.COM.BR</a> <a href="mailto:DAN.LEVY@HOTMAIL.COM">DAN.LEVY@HOTMAIL.COM</a>
INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS HIDROVIÁRIAS	Coordenador Geral	05/07/2017	...	Domenico Accetta	491.166.497-53	RUA OSWALDO CRUZ 17 APTO 601 - ICARAI - RIO DE JANEIRO/RJ	<a href="mailto:DOMENICO@INPH.COM.BR">DOMENICO@INPH.COM.BR</a>

## **10.2 Relatório de Instância ou Área de Correição**

A informação será apresentada de forma centralizada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, no Relatório de Gestão da Secretaria Executiva do Ministério.

## **10.3 Declarações de Integridade**

Incluídas em arquivo anexo a este Relatório, na forma do e-Contas, as seguintes declarações:

- ✓ Declaração de integridade e completude das informações sobre contratos e convênios nos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal
- ✓ Declaração de integridade e completude dos registros no Sistema e-Pessoal
- ✓ Declaração de Cumprimento das disposições da Lei nº 8.730/1993 quanto à entrega das declarações de bens e rendas
- ✓ Declaração de integridade dos registros das informações no Sistema integrado de Planejamento e Orçamento
- ✓ Declaração sobre a conformidade contábil dos atos e fatos da gestão orçamentária, financeira e patrimonial
- ✓ Declaração do contador sobre a fidedignidade dos registros contábeis no Sistema Integrado da Administração Financeira do Governo Federal - SIAFI