



Ministério dos Transportes

Corredor Araguaia-Tocantins
Corredor Fronteira Norte
Corredor Leste
Corredor Mercosul
Corredor Nordeste
Corredor Oeste-Norte
Corredor São Francisco
Corredor Sudoeste
Corredor Transmetropolitano
Exploração da Infra-Estrutura de
Transporte Rodoviário e Ferroviário
Fomento ao Desenvolvimento da
Marinha Mercante e da Indústria Naval
Gestão da Política dos Transportes
Infra-estrutura de Transportes
Manutenção da Malha Rodoviária Federal
Manutenção de Hidrovias
Navegação Interior
Serviços de Transporte Aquaviário
Serviços de Transporte Ferroviário
Serviços de Transporte Rodoviário

SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2005, do total previsto para o Ministério dos Transportes, foram utilizados R\$ 8,2 bilhões para a execução dos programas e ações sob sua responsabilidade, de acordo com o quadro a seguir.

Recursos orçamentários autorizados (LOA + Créditos):	R\$ 11.463.764.684,00	Realizado orçamentário¹:	R\$ 8.250.452.485,00
Recursos não orçamentários previstos:	R\$ 133.000.000,00	Realizado não orçamentário:	-
Total previsto:	R\$ 11.596.764.684,00	Total realizado:	R\$ 8.250.452.485,00

Fonte: SIGPlan

Além disso, do total de R\$ 1,1 bilhão inscrito em restos a pagar, relativo ao exercício de 2004, foram executados R\$ 892 milhões.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Os principais resultados obtidos pelo conjunto dos programas do Ministério dos Transportes em 2005 a serem destacados foram:

- Recuperação de 2.675 quilômetros da malha rodoviária definida no Projeto-Piloto de Investimentos e contratação da recuperação de outros 6.592 quilômetros.
- Execução da infra-estrutura no trecho de Aguiarnópolis a Babaçulândia, com 96,5 km, na Ferrovia Norte-Sul e início dos serviços de lançamento de superestrutura; início das obras no trecho entre Babaçulândia e Araguaína, com 50 km.
- Continuidade das obras de consolidação da Rodovia do Mercosul, com duplicação da BR-381 desde Governador Valadares até Belo Horizonte, em execução, e de Belo Horizonte a São Paulo, já concluído, da Régis Bittencourt (BR-116, de São Paulo a Curitiba) e da BR-101 entre Curitiba e Florianópolis, já entregues ao tráfego, e início da duplicação da BR-101 de Palhoça, SC a Osório, RS.
- Obras de duplicação e adequação da capacidade de tráfego em andamento na BR-050-MG (entre Uberaba e Uberlândia), na BR-060-DF-GO (entre Brasília e Anápolis) e na BR-153-GO (entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara).
- Conclusão da Ponte sobre o Rio Acre, na BR-317-AC e dos acessos rodoviários, permitindo a integração entre Assis Brasil (Brasil) e Iñapari (Peru).

¹ A execução orçamentária refere-se ao empenho liquidado relativo aos orçamentos das esferas fiscal e seguridade social

- Conclusão da construção do trecho entre Tucano e Ibó na BR-116-BA, restando concluir uma ponte entre a Bahia e Pernambuco para finalizar a ligação Norte-Sul do país pela BR-116.
- Início das obras de duplicação na BR-101-Nordeste, entre Natal, RN e Palmares, PE.
- Entrega de 27 embarcações financiadas pelo Fundo da Marinha Mercante e contratação da construção de outras 65

ASPECTOS RELEVANTES

Para o Ministério lograr êxito no seu esforço para conferir à malha rodoviária federal condições adequadas de trafegabilidade, identificou-se a necessidade de se coibir a prática de sobrecarga nas vias, por meio da implantação e operação de postos de pesagem. Para tanto, em 2005 foi realizada pesquisa de contagem de tráfego, volumétrica e classificatória, além de pesquisa de origem e destino, com vistas à definição dos locais onde as balanças deverão funcionar. Outra medida tomada para conferir ao órgão melhor capacidade para planejar os investimentos foi dotá-lo de uma visão de logística nacional, por meio da elaboração do Plano Nacional de Logística, estudo contratado junto ao Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN).

Não há, desde o início do PPA, aferição do alcance dos resultados dos programas por meio dos indicadores definidos. Os gerentes atribuem isto à extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), o que lhes teria subtraído a capacidade de reflexão sobre logística, obtenção e tratamento de dados, etc. Para preencher mais esta lacuna, foi contratado um estudo para revisão dos indicadores dos programas, em elaboração pelo Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB).

O Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT) encontra-se em processo de reestruturação com vistas a se capacitar para melhor planejar e contratar obras e fiscalizá-las de forma capilar, aumentando a eficácia na prestação dos serviços e na oferta da infra-estrutura requisitada pela sociedade. Neste sentido, encontra-se em andamento concurso público que proverá 600 novos profissionais à estrutura da autarquia. Também serão empregados R\$ 20 milhões em 2006 para a compra de equipamentos e veículos, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

RECOMENDAÇÕES

- Liquidar a Companhia de Navegação do São Francisco FRANAVE ou descontinuar a concessão da subvenção econômica, caso sua operação se mostre sustentável. A navegação longitudinal no São Francisco é uma atividade eminentemente privada, realizada por outras empresas que não contam com o auxílio e não oneram o Orçamento Fiscal. A subvenção, por outro lado, desequilibra o mercado de forma desfavorável à iniciativa privada.
- Transferir a operação da navegação transversal no São Francisco – travessia do Lago de Três Marias – para a CEMIG ou para o Governo do Estado de Minas Gerais, tendo em vista que o excedente da geração energética de Três Marias é apropriado pela companhia, a quem caberia, também, o cumprimento das medidas mitigadoras do impacto negativo sobre a mobilidade da população local.

- Estabelecer nos Planos de Trabalho celebrados entre o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT e as Companhias Docas valores e metas compatíveis com as necessidades de manutenção e fortalecimento das hidrovias para repasse às administrações hidroviárias.
- Adequar qualitativa e quantitativamente o quadro de funcionários das Companhias Docas para acelerar os processos de contratação das melhorias nas áreas portuárias e efetivar a fiscalização das atividades de competência da Autoridade Portuária, ao invés de manter nos quadros profissionais cuja competência só era requerida pelos Operadores Portuários (Portobras).
- Enquadrar os portos federais nos requisitos de segurança estabelecidos no Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-CODE).
- Realizar manutenção dos trechos rodoviários marcados para a terceira etapa de concessões, tendo em vista o tempo necessário à elaboração dos Programas de Exploração Rodoviárias (PER), às consultas públicas, à aprovação pelo Tribunal de Contas da União, ao processo licitatório e, por fim, à efetiva concessão à exploração privada.
- Considerar os corredores como espaços de escoamento de produção e trânsito de pessoas, com programas que considerem a questão logística, a intermodalidade possível e a complementaridade entre os investimentos, e não apenas agregadores de obras contíguas ou próximas.
- Arbitrar a definição de competências da Administração Direta e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no tocante à outorga das rodovias, pois a indefinição tem reflexo na morosidade dos processos de concessão e no gerenciamento do programa

A seguir estão apresentadas, de forma individualizada, as avaliações dos programas sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes.

CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Pará, Tocantins, Maranhão, Mato Grosso e Goiás.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Pará, Tocantins, Maranhão, Mato Grosso e Goiás.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 864.415.777,00	Empenho Liquidado: R\$ 615.307.806,00 Pago estatais: R\$ 11.308.784,00 Total: R\$ 626.616.590,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novos algoritmos para mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Prevê-se que esta iniciativa será suficiente para suprir o órgão de melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, o indicador atual (“Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Araguaia-Tocantins”) não reflete adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Este programa foi concebido para constituir um eficiente sistema de integração nacional, ligando principalmente as regiões Sul e Sudeste com as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, lastreado em um modelo multimodal que envolve os transportes rodoviário, ferroviário e hidroviário, para otimizar o escoamento da produção mineral e agroindustrial para os principais mercados consumidores, interno e externo, valendo-se da estrutura portuária existente (Itaqui - MA e Vila do Conde - PA).

Os principais componentes do Corredor são a ferrovia Norte-Sul, a Hidrovia Araguaia-Tocantins e os eixos rodoviários da BR-153 (GO-TO) e da BR-158 (MT), com suas vias complementares.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Em 2005, foram conduzidas as seguintes principais obras:

- Construção de Trechos Rodoviários na BR-010 no Estado de Tocantins - ação 11V8 (trecho pavimentado/km): 31,55 %.
- Construção da Eclusa de Lajeado no Estado de Tocantins - ação 1547 (obra executada/% de execução física): 21,09 %.
- Adequação de Travessias Urbanas em Rodovias Federais no Estado do Tocantins - ação 10DU (travessia adequada/km): 10,98 km.
- Construção de Trechos Rodoviários na BR-080 no Estado de Goiás - ação 10LN (trecho pavimentado/km): 7,22 km.
- Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Estado de Goiás - ação 3768 (trecho adequado/km): 6,30 km.
- Adequação de Trechos Rodoviários na BR-060 no Distrito Federal - ação 7542 (trecho adequado/km): 17,00 km.
- Adequação de Contornos Rodoviários na BR-153 no Estado de Goiás - 10DM (trecho adequado/km): 5,80 km.
- Construção de Trechos Rodoviários na BR-414 no Estado de Goiás - ação 1238 (trecho pavimentado/km): 1,50 km.
- Ferrovia Norte-Sul – Execução da infra-estrutura do trecho Aguiarnópolis-Babaçulândia (96,5 km) e início dos serviços de lançamento de superestrutura.
- Início das obras do Trecho Babaçulândia–Araguaína (50 km).

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Pará, Tocantins, Maranhão, Mato Grosso e Goiás, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Contudo, apresenta-se oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível aferir se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, sugere-se analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, centrando-a sobre os segmentos concluídos, o que deve ser levado em consideração na análise da consultoria responsável.

De qualquer forma, avaliando-se a execução do programa no ano de 2005, ressaltam-se como principais dificuldades a quantidade elevada de emendas orçamentárias, a existência de expressivo montante de restos a pagar, o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o longo prazo em geral demandado pelos órgãos ambientais para aprovação das licenças prévias e de instalação e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. Principalmente no tocante aos projetos rodoviários, os recursos deveriam estar disponíveis no primeiro semestre do ano para possibilitar a agilização dos processos licitatórios e o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, citam-se as dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos, dificuldades em licitações e celebração de contratos devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes e dificuldades na celebração de convênios em virtude de inadimplência de entes federativos, inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Em face da complexidade do programa, as ações só tiveram andamento normal a partir de agosto de 2005. A existência de um elevado montante de restos a pagar, associada a um cenário de elevada pressão financeira, foi prejudicial à execução orçamentária das programações correntes, tendo afetado, entre outros elementos inerentes ao processo, a credibilidade do governo junto ao mercado, excetuando-se as obras contempladas no PPI, que não sofreram contingenciamento.

Anualmente, observa-se que o MT é agraciado com um volume grande de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada, tendo em vista que a sua aprovação ocorre no final do exercício, quando não há tempo hábil para sua execução. Cabe ressaltar que, principalmente no referente aos projetos rodoviários, os recursos deveriam estar disponíveis no primeiro semestre do ano para possibilitar a agilização dos processos licitatórios e o início das obras antes do período das chuvas.

Outro ponto importante relaciona-se à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, estão desprovidos de recursos materiais para a consecução de suas ações. Faltam equipamentos de informática, veículos para deslocamentos com vistas à fiscalização das obras, etc. Para resolver esta situação, em 2006 foi incluída no Projeto-Piloto de Investimentos uma ação de "Modernização do DNIT", de forma a suprir justamente essas deficiências.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa, havendo também necessidade de treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Está em andamento um concurso público para a adequação do quadro do DNIT e estão sendo feitas melhorias na tecnologia da informação. Além disso, estão sendo mapeados os processos para melhor controle interno e externo e está em desenvolvimento um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que envia os dados mensalmente para consolidação pela Diretoria responsável. O DNIT também usa de serviços de consultoria para promover a supervisão de determinados serviços das obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da Ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, o órgão promove audiências públicas prévias às licitações das obras, quando o público tem a oportunidade de participar nos processos que precedem a execução do programa. Naturalmente, através das audiências públicas, há participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Outro destaque refere-se à adoção de boas práticas de gestão, com a implantação pelo órgão do Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), onde são definidas as metas a serem atingidas em cada obra, e a atualização, em marcha, dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ter prioridade de tratamento através da realização de projetos consistentes com os impactos gerados. Propõe-se a adequação do processo licitatório no que concerne à definição clara das responsabilidades dos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- Para o caso específico das obras portuárias, há necessidade de uma melhor articulação com as entidades portuárias para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas com a concorrência de recursos fiscais destacados. Afinal, os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR FRONTEIRA NORTE

OBJETIVO

Incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre com os países da fronteira norte do Brasil.

PÚBLICO-ALVO

População das fronteiras norte e oeste do País.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 205.402.428,00	Empenho Liquidado: R\$ 129.210.960,00 Pago estatais: - Total: R\$ 129.210.960,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA RODOVIA BR-156 (AP)

Unidade de medida: Unidade
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

2. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA RODOVIA BR-401 (RR)

Unidade de medida: Unidade
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

3. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NA RODOVIA BR-174 (RR)

Unidade de medida: Unidade
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas metodologias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Estima-se que esta iniciativa

será suficiente para prover o órgão de melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, o indicador atual não reflete adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a grande dificuldade de acesso aos principais pólos socioeconômicos da região, tanto para o trânsito de pessoas, quanto para o fluxo de mercadorias. Assim, por meio do provimento de infra-estrutura de transportes, pretende-se ligar os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre entre si e com os países da fronteira norte do Brasil, com vistas a possibilitar o incremento do intercâmbio comercial, os ganhos econômicos advindos do aumento da produção e da produtividade dos meios de transporte, os intercâmbios sociais e culturais que gerem melhoria na qualidade de vida da população local e aumento do fluxo turístico, além de novas atividades econômicas com grande emprego de mão-de-obra e potencial de geração de riqueza para a região.

PRINCIPAL RESULTADO

- Construção de trechos rodoviários na BR-156, no Estado do Amapá – ação 1418 (trecho pavimentado/km): 31,4 km.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os Estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre e os países da fronteira norte do Brasil, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Contudo, é oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível avaliar se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, a consultoria responsável deveria analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, centrando-a em segmentos específicos.

De qualquer forma, avaliando-se a execução do programa no ano de 2005, ressaltam como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias; a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); o longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para aprovação das licenças prévias e de instalação; e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. No que se refere, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Observam-se, ainda, dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos; dificuldades em licitações e celebração de contratos provocadas pelos prazos legais e por constantes recursos interpostos pelos

licitantes; e dificuldades na celebração de convênios, em virtude da inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Em face da complexidade do programa, as ações só tiveram andamento normal a partir de agosto de 2005. A existência de um expressivo montante de restos a pagar, associada a um cenário de elevada pressão financeira, foi prejudicial à execução orçamentária das programações correntes e afetou, entre outros elementos, a credibilidade do governo junto ao mercado, exceto no que se refere às obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), as quais não sofreram contingenciamento.

Observa-se que anualmente o MT recebe um volume grande de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada; isso ocorre porque a aprovação desses recursos ocorre somente no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução. Outro ponto importante diz respeito à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais para a consecução de suas ações: faltam equipamentos de informática, veículos para efetuar a fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 foi incluída no PPI uma ação de “Modernização do DNIT”.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa, havendo necessidade de treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Está em andamento um concurso público que visa à adequação do quadro do DNIT, e estão sendo providenciadas melhorias na tecnologia da informação. Além disso, estão em desenvolvimento o mapeamento dos processos para melhor controle interno e externo e um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que enviam mensalmente os dados à diretoria responsável, para consolidação. O DNIT também usa serviços de consultoria externa para promover a supervisão de determinadas obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, as unidades promovem audiências públicas prévias às licitações das obras, ocasião em que o público tem a oportunidade de participar dos processos que precedem à execução do programa. Através das audiências públicas há, naturalmente, a participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Outro destaque é a adoção de boas práticas de gestão implementadas pelo Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), em que são definidas as metas de cada obra. Por fim, destaca-se a atualização dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação (Sicro).

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a realização de projetos consistentes com a solução dos impactos previstos, além da adequação, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Isso acontece porque os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR LESTE

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 866.928.734,00	Empenho Liquidado: R\$ 528.397.898,00 Pago estatais: R\$ 34.182.942,00 Total: R\$ 562.580.840,00
Previsto não orçamentário R\$ 303.582.000,00	Realizado não orçamentário -

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR LESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR LESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

3. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR LESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Os sistemas de ligação dos modais de transporte da região encontram-se em péssimas condições, encarecendo sobremaneira o frete que tem como origem ou destino os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- 17km duplicados e 23 km recuperados na rodovia BR-050/MG, trecho Uberaba – Uberlândia.
- Realização de obras complementares à adequação da rodovia Fernão Dias – BR-381/MG. Essas obras não representaram aumento na extensão física do trecho adequado, mas eram necessárias à adequação operacional da via. O trecho da BR-381 (Governador Valadares – Belo Horizonte), que atravessa uma região densamente industrializada, está sendo adequado para atender à elevada demanda originada em função da concentração industrial.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O contingenciamento orçamentário caracteriza-se como a restrição mais freqüente ocorrida no programa nos últimos anos.. Em 2005, entretanto, houve uma expressiva melhoria nesse aspecto, como consequência da previsão de projetos que compõem o programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI) e abrangem a BR-381/MG, a BR-050/MG e obras nos portos do Rio de Janeiro e de Vitória.

Outra restrição observada são as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que as obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem provocar forte impacto no meio-ambiente. Assim, esses aspectos merecem atenção especial e envolvem uma articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este é um problema crítico, principalmente no que diz respeito às equipes executoras. Dessa forma, encontra-se em andamento um concurso público que proverá a estrutura autárquica de 600 novos servidores.

Observa-se, ainda, o problema institucional De insuficiência de recursos materiais, o qual compromete os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-lo, foi feita dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões, para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Para a implementação do programa, é necessária, ainda, uma melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando a melhorar a fiscalização e o

acompanhamento das obras, bem como à consolidação dos dados e informações e sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a realização de projetos consistentes com a solução dos impactos previstos, além da adequação, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Isso acontece porque os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR MERCOSUL

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas entre o Brasil e os países do Mercosul.

PÚBLICO-ALVO

Usuários do sistema de transportes da Região Sul do País.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 784.774.161,00	Empenho Liquidado: R\$ 679.618.437,00 Pago estatais: - Total: R\$ 679.618.437,00
Previsto não orçamentário R\$ 25.000.000,00	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR MERCOSUL

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR MERCOSUL

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR MERCOSUL

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A área de ligação entre o Brasil e os países do Mercosul apresenta grande fluxo de mercadorias e pessoas e significativa atividade industrial, o que representa forte impacto sobre a economia nacional. Esse corredor necessita, portanto, de constantes investimentos para garantir a redução do custo de mercadorias e os ganhos de competitividade para a indústria e o agronegócio nacional.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- Obras de adequação da rodovia BR-101/Sul – Trecho Palhoça (SC) a Osório (RS) – iniciadas em fevereiro de 2005.

Estima-se que o volume médio de tráfego da BR-101/Sul alcance 30 mil veículos/dia nos trechos mais concorridos, com possibilidade de fuga de tráfego pelas BRs 116, 475, 285 e 472, entre outras, dependendo do posicionamento das praças de pedágio, e dos acréscimos decorrentes dos custos de rotas alternativas em relação aos custos dos pedágios. Essas questões serão exploradas no Programa de Exploração de Rodovias (PER) quando da instrução da concessão dos novos trechos.

Além disso, encontram-se em andamento obras de melhoria dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande e da malha ferroviária, com supressão de conflitos urbanos por meio de contornos em São Francisco do Sul e Joinville, contratados ou conveniados.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O contingenciamento orçamentário caracteriza-se como a restrição mais freqüente ocorrida no programa nos últimos anos.. Em 2005, entretanto, houve uma expressiva melhoria nesse aspecto, como consequência da previsão de projetos que compõem o programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), abrangendo a BR-101/Sul, o Contorno Leste de Curitiba e obras nos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande.

Outra restrição observada são as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que as obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem provocar forte impacto ao meio-ambiente. Assim, esses aspectos merecem atenção especial e envolvem uma articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este problema é crítico principalmente nas equipes executoras. Neste sentido, encontra-se em andamento a realização de um concurso público que proverá a estrutura autárquica de 600 novos servidores.

Outro problema institucional observado é a insuficiência de recursos materiais, que compromete os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-lo, foi feita dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Para a implementação do programa, é necessária, ainda, uma melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando a melhorar a fiscalização e o acompanhamento das obras, bem como a consolidação dos dados e informações e sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a realização de projetos consistentes com a solução dos impactos previstos, além da adequação nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Isso acontece porque os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR NORDESTE

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 870.286.064,00	Empenho Liquidado: R\$ 370.515.738,00 Pago estatais: R\$ 15.221.075,00 Total: R\$ 385.736.813,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR NORDESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR NORDESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas categorias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que esta iniciativa será suficiente para prover o órgão com melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, os atuais indicadores não refletem adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a

construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o alto custo do transporte de cargas da região, em função das péssimas condições dos modais de transporte, gerando forte impacto sobre o potencial de desenvolvimento econômico e social na área abrangida.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- Derrocagem de 21,234 m³ no Porto de Fortaleza.
- Dragagem de aprofundamento, com 122 mil m³, no Porto de Fortaleza.
- Conclusão das obras de melhoramento da infra-estrutura terrestre e aquaviária do Porto de Recife.
- Conclusão das obras de modernização dos portos do Ceará.
- 66,30% de avanço na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS - CODE), no Porto de Fortaleza.
- 26,68% de execução das obras de recuperação da infra-estrutura do Cais Comercial e do Pier Petrolero do Porto de Fortaleza.
- 6,13% de execução física das obras de aprofundamento do Cais Comercial do Porto de Fortaleza.
- Adequação de 2,8 quilômetros de trechos rodoviários da BR-116, no Estado do Ceará.
- Adequação de 1,6 quilômetro de trechos rodoviários da BR-232, no Estado de Pernambuco.
- Início da adequação e restauração de três trechos rodoviários da BR-101/Norte, ao longo dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas, pelo Departamento de Engenharia de Construção do Exército.
- Execução de obras de recuperação na BR-242/BA (PIR IV), para melhorar o escoamento da produção agroindustrial do oeste baiano.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Para que isso ocorra, contudo, é oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível aferir se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, sugere-se que, ao analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, a consultoria responsável considere a concentração de esforços sobre segmentos específicos.

De qualquer forma, a avaliação da execução do programa, em 2005, ressalta como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias; a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); e o

longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para a aprovação das licenças prévias e de instalação e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. No que se refere, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, observam-se as dificuldades das unidades regionais de acompanharem convênios, devido a fatores externos, as dificuldades em licitações e celebração de contratos, devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes, e as dificuldades na celebração de convênios, em virtude de inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal –(CADIN).

Devido à complexidade do programa, as ações tiveram andamento normal somente a partir de agosto de 2005. O elevado montante de restos a pagar, associado a um cenário de elevada pressão financeira, prejudicou a execução orçamentária das programações correntes e afetou, entre outros aspectos, a credibilidade do governo junto ao mercado, exceto pelas obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), que não sofreram contingenciamento.

O MT recebe, anualmente, um grande volume de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada, pois a sua aprovação ocorre no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução. Outro ponto importante refere-se à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais suficientes para a consecução de suas ações. Faltam equipamentos de informática, veículos para fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 incluiu-se no PPI uma ação de “Modernização do DNIT”.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa; portanto há necessidade de treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Além disso, estão em andamento um concurso público que visa à adequação do quadro do DNIT e melhorias na tecnologia da informação. Por fim, vale ressaltar que os processos estão sendo mapeados para possibilitar melhor controle interno e externo e que se encontra em desenvolvimento um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que enviam mensalmente os dados à diretoria responsável, para consolidação. O DNIT também usa serviços de consultores para promover a supervisão de determinadas obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da Ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, o órgão promove audiências públicas prévias às licitações das obras, ocasião em que o público tem a oportunidade de participar dos processos que precedem à execução do programa. Nas audiências públicas há, naturalmente, a participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Destacam-se, enfim, as boas práticas de gestão adotadas pelo órgão com a implantação do Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), que define as metas de cada obra e a atualização dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação (Sicro).

RECOMENDAÇÕES

- Deve-se priorizar a questão ambiental, mediante a implementação de projetos consistentes com a previsão dos estudos dos impactos gerados e a definição clara, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados, pois os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR OESTE-NORTE

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange parte dos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 314.397.180,00	Empenho Liquidado: R\$ 199.998.980,00 Pago estatais: R\$ 130.081,00 Total: R\$ 200.129.061,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR OESTE-NORTE

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas metodologias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que esta iniciativa será suficiente para suprir o órgão de melhores condições que possibilitem estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, o indicador atual, "Custo Médio de Transporte de Granéis Sólidos no Corredor Oeste-Norte", não reflete de forma adequada o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está, pois, diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a necessidade de redução do custo do transporte de carga com o objetivo de dinamizar as potencialidades socioeconômicas da região, levando em consideração o potencial hidroviário de parte dos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso. A região constitui-se na maior das novas fronteiras de desenvolvimento, com solos e topografia favoráveis à produção de grãos agrícolas em larga escala, e já figura entre os maiores produtores do Brasil.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Destacam-se as seguintes realizações de 2005:

- Construção do Porto São Raimundo em Manaus – obra concluída.
- 50% de andamento das obras de construção de Terminal Pesqueiro, no Estado do Amazonas.
- Pavimentação de 2,5 quilômetros de trechos rodoviários em construção na BR-364, no Estado do Mato Grosso.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

A exemplo dos anos anteriores, em 2005 não foi possível fazer a avaliação da execução do programa a partir da análise dos índices alcançados pelos indicadores, pois não existe informação a esse respeito. As ações executadas deveriam causar impactos no sentido de reduzir o custo do transporte de carga na área que abrange parte dos Estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso, Para que isso ocorra, contudo, é necessário e oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível verificar se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Assim, a consultoria responsável deveria analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, centrando-a sobre segmentos específicos.

De qualquer forma, na avaliação da execução do programa, em 2005, ressaltam-se como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias; a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); o longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para a aprovação das licenças prévias e de instalação; e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. Em relação, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano, para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, existem dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos, dificuldades em licitações e celebração de contratos, devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes, e dificuldades na celebração de convênios, em virtude de inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Em face da complexidade do programa, as ações só tiveram andamento normal a partir de agosto de 2005. A existência de um elevado montante de restos a pagar, associada a um cenário de elevada pressão financeira, prejudicou a execução

orçamentária das programações correntes e afetou, entre outros aspectos, a credibilidade do governo junto ao mercado, excetuando-se as obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), que não sofreram contingenciamento. Observa-se, ainda, que o MT recebe, anualmente, um grande volume de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada. Isso se explica pelo fato de sua aprovação ocorrer somente no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução.

Outro ponto importante refere-se à carência de recursos materiais e humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais para a consecução de suas ações. Faltam equipamentos de informática, veículos para efetuar a fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 foi incluída no Projeto-Piloto de Investimentos uma ação de “Modernização do DNIT”.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa, havendo a necessidade de treinamento de pessoal na área de informatização dos processos. Está em andamento um concurso público que tem como objetivo adequar o quadro do DNIT e promover melhorias na tecnologia da informação. Além disso, estão sendo mapeados os processos para melhorar o controle interno e externo e encontra-se em desenvolvimento um software gerencial.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Estima-se que, em 2005, a produção de soja na área do Corredor Oeste-Norte atinja 22,7 milhões de toneladas, o que por si só já justifica os investimentos promovidos. A região norte do Estado de Mato Grosso é a que tem maior potencial de crescimento, estando localizada diretamente na área de influência do projeto da BR-163 (MT-PA). O estudo de viabilidade elaborado em parceria com o Instituto Militar de Engenharia (IME) aponta que, nesta sub-região em particular, a produção de soja deva ser alçada a 17,8 milhões de toneladas até 2007, ano de abertura do trecho pavimentado.

Foram realizadas simulações para a otimização dos custos logísticos. A partir delas, estima-se que 25% da produção da porção norte de Mato Grosso se dirija ao Porto de Santarém e o restante seja distribuído em outras áreas de influência indireta da rodovia, para o escoamento pelos portos de Paranapuá, Vitória e Porto Velho.

Assim, a região de Rondonópolis, Jataí e Rio Verde será beneficiada pela diminuição do tráfego pesado, que será desviado para os Portos de Miritituba e Santarém. Por outro lado, a produção oriunda da Chapada dos Parecis provavelmente continuará a ser escoada principalmente através dos portos de Porto Velho e pelo terminal de Itacoatiara. As alternativas que se vislumbram são fundamentais para manter o conforto e a produtividade das vias de transporte.

Enfim, face aos levantamentos ultimados em 2005, a rodovia foi definida como obra pública prioritária a figurar no Projeto-Piloto de Investimentos a partir de 2006.

RECOMENDAÇÕES

- Considerando-se o valor aplicado, R\$ 200,1 milhões, as realizações apresentadas pela Gerência do programa –pavimentação de apenas 2,5 quilômetros de estrada, construção de um porto pluvial e início das obras de um terminal pesqueiro – são consideradas impróprias e denotam fragilidades no monitoramento da destinação dos recursos e da execução das obras pela unidade administrativa responsável pelo programa.
- Dessa forma, é necessário que se elabore um plano geral das hidrovias para identificar as intervenções prioritárias que deverão ser feitas nestas e nos terminais fluviais, em virtude do retorno que elas possam gerar para o desenvolvimento regional e a integração nacional.

CORREDOR SÃO FRANCISCO

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados da Bahia e Sergipe e o norte de Minas Gerais.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte nos Estados da Bahia, Sergipe e norte de Minas Gerais.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 226.557.242,00	Empenho Liquidado: R\$ 99.478.611,00 Pago estatais: R\$ 14.039.339,00 Total: R\$ 113.517.950,00
Previsto não orçamentário R\$ 76.560.000,00	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O alto custo do transporte na região e o não aproveitamento do potencial do rio São Francisco para a dinamização da economia da área são um dos principais problemas deste corredor.

PRINCIPAIS RESULTADOS

As principais obras realizadas e suas metas correspondentes, são as seguintes:

- Execução de 4,61% das obras de ampliação de retroárea do Porto de Ilhéus (BA).
- Início das obras de construção de dois Berços de Atracação com retroárea no Prolongamento do Cais de Água dos Meninos, no Porto de Salvador.
- Construção de 23,37% da passagem sobre linha férrea em Alagoinhas, no Estado da Bahia, para reduzir o número de acidentes e melhorar o fluxo de passageiros naquela cidade.
- 33,20 % de andamento na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS – CODE), no Porto de Aratu (BA).
- 36,45% de andamento na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS – CODE), no Porto de Ilhéus (BA).
- 35,01% de andamento na implantação do Sistema de Segurança Portuária (ISPS – CODE), no Porto de Salvador (BA).
- Início das obras de instalação de Estação de Tratamento de Resíduos Tóxicos no Porto de Aratu –(BA).
- Obras de melhoramento nas Subestações Elétricas e iluminação no Porto de Salvador –(BA), com andamento de 29,93% em 2005.
- Início das obras de contenção no Cais Águas de Meninos, no Porto de Salvador (BA).
- Conclusão de 90,81% das obras de pavimentação da infra-estrutura viária e do Pátio de Estocagem no Porto de Salvador (BA).

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O contingenciamento orçamentário caracteriza-se como a restrição mais freqüente apresentada nos últimos anos. Entretanto, em 2005 houve uma expressiva melhoria desta condição, como consequência da previsão de obra componente do programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), qual seja, o Contorno de Aracaju, na BR-116/SE.

Outra restrição está relacionada com as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem causar forte impacto no meio-ambiente. Assim, atenção especial é dispensada a esses aspectos e envolve articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este é um problema crítico, principalmente no que se refere às equipes executoras. Encontra-se em andamento um concurso público que proverá 600 novos servidores à estrutura da autarquia.

Outro problema institucional observado é a insuficiência de recursos materiais, que comprometem os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-lo, foi feita dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Quanto à implementação do programa, é necessário, ainda, que se promova a melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando à melhoria à fiscalização e ao acompanhamento das obras, e à consolidação de dados e informações seguida de sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ser priorizada, mediante a implementação de projetos consistentes com os estudos de previsão dos impactos gerados e a definição clara, no processo licitatório, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, com o objetivo de agilizar os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados, pois os portos são as portas de saída para o escoamento de parcela representativa das exportações brasileiras.

CORREDOR SUDOESTE

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o sul do Estado de Goiás e parte da Região Sudeste.

PÚBLICO-ALVO

Usuários da malha de transportes na região.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 204.959.600,00	Empenho Liquidado: R\$ 31.638.001,00 Pago estatais: - Total: R\$ 31.638.001,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

3. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

4. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR SUDOESTE

Unidade de medida: R\$ por t.km
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UNB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas categorias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que esta iniciativa será suficiente para prover o órgão com melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, em relação a este programa, os atuais indicadores não refletem adequadamente o avanço físico das obras. Nos casos em que a ação contempla a construção ou a duplicação de rodovias, os reflexos no indicador aparecem apenas na parte final da obra ou após a sua conclusão, o que pode extrapolar o PPA vigente. A variação positiva dos índices está diretamente ligada à execução e à finalização das obras.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a expansão da fronteira agrícola, que necessita de um escoamento adequado. Hoje o transporte representa um valor significativo no elevado custo do produto agrícola, consistindo em um dos principais problemas enfrentados pela área que abrange os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o sul do Estado de Goiás e parte da Região Sudeste.

PRINCIPAIS RESULTADOS

As principais obras realizadas e suas metas correspondentes, no Corredor Sudoeste, são a adequação de 2,6 quilômetros de travessias urbanas na BR-158, no Estado do Mato Grosso do Sul e a pavimentação de 37,8 quilômetros da BR-158, no Estado do Mato Grosso do Sul.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Como o objetivo do programa é reduzir o custo do transporte de cargas na área de abrangência dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, do sul do Estado de Goiás e de parte da região Sudeste, as ações executadas deveriam causar impactos nesse sentido. Para que isso ocorra, é oportuno o desenvolvimento de um indicador que permita captar os benefícios gerados pela implantação parcial das ações, visto que, em princípio, somente após a conclusão da obra será possível verificar se o custo do transporte de carga efetivamente diminuiu. Dessa forma, sugere-se que, ao analisar a possibilidade de alterar a forma de aferição, a consultoria responsável considere a concentração de esforços sobre segmentos específicos.

De qualquer forma, na avaliação da execução do programa, em 2005, ressaltam como principais dificuldades: a quantidade elevada de emendas orçamentárias, a existência de expressivo montante de restos a pagar; o fato de alguns projetos encontrarem-se com paralisação cautelar determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU); e o longo prazo geralmente demandado pelos órgãos ambientais para a aprovação das licenças prévias e de instalação e a concentração da liberação de recursos no final do exercício. No que se refere, principalmente, aos projetos rodoviários, os recursos

deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano, para agilizar os processos licitatórios e possibilitar o início das obras antes do período das chuvas. Além disso, observam-se dificuldades das unidades regionais em acompanhar os convênios, devido a fatores externos, dificuldades em licitações e celebração de contratos devido aos prazos legais e aos constantes recursos interpostos pelos licitantes, e dificuldades na celebração de convênios, em virtude da inadimplência de entes federativos inscritos no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN).

Devido à complexidade do programa, as ações tiveram andamento normal somente a partir de agosto de 2005. O elevado montante de restos a pagar, associado a um cenário de elevada pressão financeira, prejudicou a execução orçamentária das programações correntes, e afetou, entre outros aspectos, a credibilidade do governo junto ao mercado, exceto pelas obras contempladas no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), que não sofreram contingenciamento.

O MT recebe, anualmente, um grande volume de recursos adicionais, dos quais apenas uma pequena parcela é utilizada, pois sua aprovação ocorre no final do exercício, quando já não há tempo hábil para sua execução. Cabe ressaltar que, principalmente no que se refere aos projetos rodoviários, os recursos deveriam ser liberados no primeiro semestre do ano para possibilitar a agilização dos processos licitatórios e o início das obras antes do período das chuvas.

Outro ponto importante refere-se à carência de recursos, tanto materiais quanto humanos. Os órgãos executores, de modo geral, não possuem recursos materiais suficientes para a consecução de suas ações: faltam equipamentos de informática, veículos para fiscalização das obras, etc. Para suprir essas deficiências, em 2006 incluiu-se no Projeto-Piloto de Investimentos uma ação de “Modernização do DNIT”.

Os recursos humanos também foram considerados insuficientes para a implementação do programa; portanto, é necessário que haja o treinamento de pessoal no que diz respeito à informatização dos processos. Além disso, está em andamento um concurso público que visa à adequação do quadro do DNIT e a melhorias na tecnologia da informação. Por fim, vale ressaltar que os processos estão sendo mapeados para possibilitar melhor controle interno e externo e que encontra-se em desenvolvimento um software gerencial do tipo Data Warehouse.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O trabalho de campo de acompanhamento e monitoramento da execução das obras é feito pelas unidades regionais do DNIT, que enviam os dados mensalmente à diretoria responsável, para consolidação. O DNIT também usa serviços de consultores externos para promover a supervisão de determinados serviços das obras em execução.

A promoção da participação social no DNIT é feita por meio da Ouvidoria (telefone 0800-611535 e www.dnit.gov.br), que aduz as impressões do público sobre o efeito das ações e, com isso, permite o aperfeiçoamento do programa. Além disso, as unidades do DNIT promovem audiências públicas prévias às licitações das obras, ocasião em que o público tem a oportunidade de participar dos processos que precedem à

execução do programa. Nas audiências públicas há, naturalmente, a participação de representantes de entidades de classe e de agentes das administrações municipais e estaduais.

Destacam-se, enfim, as boas práticas de gestão adotadas pelo órgão com a implantação do Plano de Gestão de Qualidade (PGQ), que define as metas de cada obra e a atualização dos sistemas informatizados de medição e de orçamentação (Sicro).

RECOMENDAÇÕES

- Deve-se priorizar a questão ambiental, mediante a implementação de projetos consistentes com a previsão dos estudos dos impactos gerados e a definição clara, nos processos licitatórios, das responsabilidades atribuídas aos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- No caso específico das obras portuárias, é necessária uma melhor articulação com as entidades portuárias, para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados, pois os portos são a porta de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

OBJETIVO

Reduzir o custo do transporte de cargas na área que abrange o Estado de São Paulo e o sudoeste do Estado de Minas Gerais.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transportes nos Estados de São Paulo e no sudoeste de Minas Gerais.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 244.419.834,00	Empenho Liquidado: R\$ 103.781.679,00 Pago estatais: R\$ 12.420.202,00 Total: R\$ 116.201.881,00
Previsto não orçamentário R\$ 53.200.000,00	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS SÓLIDOS NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

3. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Redução do alto custo de transporte na principal via de escoamento da produção nacional, que necessita de uma intensa atividade intermodal que garanta ganhos de competitividade para a economia brasileira, o que se refletirá favoravelmente na balança comercial e, conseqüentemente, no ingresso de divisas. Essa área abrange o Estado de São Paulo e o sudoeste do Estado de Minas Gerais.

PRINCIPAIS RESULTADOS

No Corredor Transmetropolitano, as principais obras realizadas e suas metas correspondentes são as seguintes:

- Adequação de 46,53% dos trechos rodoviários da rodovia Régis Bittencourt (BR-116) projetados no Estado de São Paulo.
- Execução parcial de obras complementares em ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná, entre os Estados de São Paulo e Paraná, ligando Aparecida do Taboado/PR e Rubinéia/SP.
- Início da pavimentação de trecho em construção do Rodoanel de São Paulo.
- 16,60% de andamento na implantação do Código Internacional de Segurança e Proteção de Embarcações e Instalações Portuárias (ISPS – CODE) no Porto de Santos.
- Início das obras de implantação da Avenida Perimetral no Porto de Santos.
- Projeto de recuperação da infra-estrutura portuária no Porto de Santos, com 7,30% de execução.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

A mais constante restrição sentida ao longo dos últimos anos se refere ao contingenciamento orçamentário. Entretanto, no ano de 2005, houve uma expressiva melhoria desta condição como conseqüência da previsão de projetos componentes do programa no Projeto-Piloto de Investimentos (PPI), abrangendo a BR-116/SP, a BR-381/SP e obras no porto de Santos.

Outra restrição está relacionada com as dificuldades relativas ao licenciamento ambiental, uma vez que obras de adequação ou pavimentação das vias rodoviárias, bem como de melhoramento da infra-estrutura portuária e ampliação da capacidade dos portos podem causar forte impacto no meio-ambiente. Assim, atenção especial é dispensada a esses aspectos e envolve a articulação com os órgãos ambientais.

Outro fato notório que obsta o melhor desempenho do programa é a carência de recursos humanos do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), ente responsável pelo gerenciamento e pela execução do programa. Este é um problema crítico, principalmente no que se refere às equipes executoras, portanto, encontra-se em andamento um concurso público que proverá 600 novos servidores à estrutura da autarquia.

Outro problema institucional observado é a insuficiência de recursos materiais, que comprometem os trabalhos de supervisão e fiscalização das obras. Para contorná-la, foi criada dotação própria, em 2006, de recursos da ordem de R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos, entre outros, de sorte a aparelhar as unidades regionais do DNIT.

Quanto à implementação do programa, é necessário, ainda, que se promova a melhor capacitação dos recursos humanos disponíveis, visando à melhoria da fiscalização e do acompanhamento das obras, além da consolidação de dados e informações e sua transmissão à sede do DNIT.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há.

RECOMENDAÇÕES

- A questão ambiental deve ter prioridade de tratamento através da realização de projetos consistentes com os impactos gerados, além da adequação no processo licitatório no que concerne à definição clara das responsabilidades dos atores envolvidos na implementação dos programas ambientais.
- Para o caso específico das obras portuárias, há necessidade de uma melhor articulação com as entidades portuárias para tornar mais ágeis os processos burocráticos que retardam a execução de obras já autorizadas, com a concorrência de recursos fiscais destacados. Afinal, os portos são as portas de saída para o escoamento de uma representativa parcela das exportações brasileiras.

EXPLORAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO

OBJETIVO

Melhorar as condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais mediante sua concessão à iniciativa privada ou pela transferência de sua administração aos Estados.

PÚBLICO-ALVO

Usuários e concessionários das rodovias federais.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 17.272.344,00	Empenho Liquidado: R\$ 11.148.908,00 Pago estatais: - Total: R\$ 11.148.908,00
Previsto não orçamentário R\$ 620.000.000,00	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. TAXA DE CONCESSÃO DE MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL

Unidade de medida: Percentual

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. TAXA DE TRANSFERÊNCIA DE MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A falta de uma administração mais direta impacta negativamente nas condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais, problema que o MT vem buscando

resolver mediante sua concessão à iniciativa privada ou por meio da transferência de sua administração aos Estados.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Podem-se citar três estudos iniciados no ano de 2005, relativos às concessões ferroviárias: um voltado à especificação e implantação do sistema de acompanhamento e fiscalização ferroviária; o segundo, voltado à criação de um banco de informações técnicas de transportes terrestres; o terceiro visando ao aprimoramento dos marcos regulatórios do transporte ferroviário. Eles se somam ao estudo vinculado ao acompanhamento de ações na área ambiental, formalizado em 2003.

Quanto aos estudos relacionados à exploração da infra-estrutura rodoviária, são exemplos do acontecido em 2005: análise da viabilidade do projeto do Anel Metropolitano de Porto Alegre; estudo de viabilidade de concessão do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro; análise dos estudos de viabilidade desenvolvidos pelo Ministério dos Transportes para concessão de 7 lotes de rodovias que compõem a 2ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais; convênio com a Universidade de Brasília para o levantamento e a atualização, com metodologia adequada, dos processos herdados pela ANTT do extinto DNER; foram realizados estudos de tráfego e demonstrados impactos nas concessões atuais de possíveis alterações em localizações de praças de pedágio, fato que subsidiou a modelagem dos 7 lotes da 2ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais; foram elaborados estudos em separado sobre o impacto nas cadeias produtivas que utilizam a Rodovia Presidente Dutra e a Ponte Rio-Niterói.

O conjunto dos estudos finalizados e aqueles ainda em desenvolvimento cooperam decisivamente para garantir o respeito às normas de segurança exigidas à prestação do serviço, à operação e à manutenção dos bens ativos e dos aspectos determinados nos contratos de concessão. Essa situação promove melhorias nas condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais concedidas, fomentando o desenvolvimento do mercado de transportes, otimizando a logística de escoamento de mercadorias tanto para o mercado interno como externo e oferecendo maior segurança, rapidez e redução de custos.

A fiscalização de concessões sob responsabilidade da ANTT foi realizada conforme estabelecido no Plano de Fiscalização das Rodovias Federais Concedidas (atribuições das equipes de campo, apoio, gestão e fiscalização; periodicidade; tipos de relatório) aprovado pela Diretoria da ANTT e de acordo com o planejamento anual das concessionárias.

Foram emitidos 715 termos de registros de ocorrência, relativos a defeitos e inconformidades verificados nas rodovias, os quais originaram a abertura de processos para análise.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Não foi informado.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Durante o ano de 2005, foi realizada a primeira Pesquisa de Satisfação dos Usuários dos serviços. Os resultados obtidos encontram-se em fase de análise e servirão de base para o aprimoramentos do programa.

RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações.

FOMENTO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE E DA INDÚSTRIA NAVAL

OBJETIVO

Renovar e expandir a frota brasileira, mediante financiamento de embarcações construídas no País, para o transporte marítimo internacional e nacional de passageiros e carga na navegação interior, de apoio marítimo e portuário e na atividade pesqueira.

PÚBLICO-ALVO

Empresas brasileiras de navegação, empresas de exploração de petróleo e gás no mar, parque industrial de construção naval e as empresas pesqueiras.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 1.039.692.755,00	Empenho Liquidado: R\$ 486.322.626,00 Pago estatais: - Total: R\$ 486.322.626,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. IDADE MÉDIA DA FROTA - NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Unidade de medida: Ano
 Último índice apurado: 20 em 2005
 Índice previsto ao final do PPA: -

2. IDADE MÉDIA DA FROTA - NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

Unidade de medida: Ano
 Último índice apurado: 16 em 2005
 Índice previsto ao final do PPA: -

3. IDADE MÉDIA DA FROTA - NAVEGAÇÃO INTERIOR

Unidade de medida: Ano
 Último índice apurado: 20 em 2005
 Índice previsto ao final do PPA: -

4. TAXA DE PARTICIPAÇÃO DO MODAL AQUAVIÁRIO NA MATRIZ DE TRANSPORTE

Unidade de medida: Percentual
 Último índice apurado: -
 Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, o Ministério dos Transportes contratou o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UNB) com o fito de rever os indicadores de desempenho atualmente em uso e propor novas categorias para a mensuração do impacto das políticas públicas no setor. Acredita-se que essa iniciativa será suficiente para prover o órgão com melhores condições para estimar e medir o alcance do objetivo de cada programa.

De qualquer forma, seguem algumas informações específicas a respeito dos indicadores acima mencionados que poderão ser levadas em consideração pela consultoria, no momento de sua revisão.

Indicador 1: O Departamento do Fundo de Marinha Mercante (DEFMM) possui informações somente a respeito das embarcações que financia. Não houve articulação com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para obter as demais informações.

Indicador 2: O DEFMM não possui estas informações, nem mesmo provê com recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) a construção desse tipo de embarcação há muitos anos. Por outro lado, a gerência não buscou os dados necessários à apuração do índice junto às instituições públicas federais competentes.

Indicador 3: o DEFMM vem desembolsando recursos para grande parte da navegação interior nacional, porém este indicador está incorreto pois congrega segmentos distintos da navegação interior – transporte de passageiros, líquidos e granel – que possuem idades completamente diferentes.

Indicador 4: o DEFMM não possui estas informações, mas tem as referentes às embarcações cuja construção ele financia por meio do FMM. A gerência não buscou os dados necessários à apuração do índice junto às instituições públicas federais competentes

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o da necessidade de renovação e expansão da frota brasileira, que é muito antiga e possui limitada capacidade de carga e elevados custos de manutenção. A geração de empregos, maior segurança para o transporte de cargas e passageiros e novas oportunidades de geração de renda são algumas das problemáticas que este programa pretende solucionar ao longo do PPA 2004-2007. Isso deverá ser realizado mediante financiamento à construção de embarcações em estaleiros brasileiros destinadas ao transporte marítimo internacional e nacional, de passageiros e carga na navegação interior, ao apoio marítimo e portuário e à atividade pesqueira.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Em 2005, foram entregues 27 embarcações e utilizados R\$ 251,1 milhões. Dentre as entregues e as em fase de construção, foram financiadas, no total, 92 embarcações, com a seguinte distribuição:

- 5 embarcações do tipo PSV (transporte de suprimento).
- 7 embarcações do tipo AHTS (manuseio de âncoras, reboque e suprimento).
- 1 embarcação do tipo MPOSV (serviços de mergulho e operações remotas com robôs).
- 3 jumborizações de embarcações do tipo PSV (transporte de suprimento).
- 4 rebocadores portuários e 2 rebocadores oceânicos que, por serem dotados de alta tecnologia de manobrabilidade e grande capacidade de reboque, aumentarão a segurança das manobras com navios.
- 5 empurradores oceânicos e 11 barcaças oceânicas para transporte de toras de madeira, de celulose e de bobinas de aço.
- 1 navio tanque e 1 graneleiro que irão contribuir para a racionalização do transporte ao longo da costa brasileira, aumentando a participação da navegação de cabotagem na matriz interna de transporte.
- 34 balsas graneleiras para transporte de agrogranéis na Bacia Amazônica, que contribuirão para a redução do custo de transporte interno da soja destinada à exportação.
- 4 empurradores e 4 balsas para transporte de carga geral na Bacia Amazônica, modernizando a frota empregada nesse transporte.
- 3 lanchas com capacidade para 1.300 passageiros cada e 3 lanchas com capacidade para 200 passageiros cada, do tipo catamarã de alta performance, em casco de alumínio, a serem empregadas nas ligações entre os Municípios do Rio de Janeiro e Niterói.
- 4 pontões flutuantes para atracação e desatracação das lanchas de passageiros do tipo catamarã.

Em relação à satisfação do beneficiário, o DEFMM realizou, no final de 2005, uma pesquisa sobre a satisfação das empresas que solicitaram recursos do FMM, mas os resultados ainda estão sendo analisados.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O principal problema de concepção do programa, como já foi dito, consiste na inadequada definição de indicadores. Esse problema, contudo, deve ser contornado a partir do trabalho da consultoria externa contratada.

Outro problema refere-se à estimativa do gasto e à efetiva execução orçamentária.

O DEFMM é responsável por prever a demanda por financiamentos, mas cabe ao agente financeiro o fechamento dos contratos. Essa característica, aliada à não-concretização de projetos específicos da Transpetro, da Profrota pesqueira e da PDVSA, que compunham a meta para 2005, contribuíram para a baixa execução orçamentária do programa.

Em relação às restrições, todas as correndações do DEFMM possuem uma estrutura inadequada: falta pessoal qualificado e não há previsão de reposição. Um exemplo emblemático é o fato de existir somente um engenheiro naval cedido ao departamento e que, portanto, não pertence ao quadro específico do órgão. Considerando ainda as dificuldades de assessoramento jurídico, detecta-se morosidade no cumprimento das demandas e análises dos pleitos apresentados. Espera-se, entretanto, que esse

problema seja resolvido quando do encerramento do concurso público realizado pelo DNIT, que proverá técnicos para a unidade.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O monitoramento sobre o desempenho físico das ações é feito pelo DEFMM, que acompanha todos os desembolsos de execução das obras e fiscaliza sua execução em visitas periódicas, com interstício aproximado de 100 dias.

A participação social, por sua vez, acontece somente por meio da reunião do Conselho-Diretor do FMM, ocasião em que são definidas as prioridades de financiamento. Considerando-se que vários setores interessados participam do colegiado, pode-se dizer que eles contribuem para o melhor direcionamento dos recursos do Fundo.

RECOMENDAÇÕES

- Devem-se reforçar os instrumentos e as iniciativas adotadas para tornar mais célere a contratação dos recursos necessários ao desenvolvimento das embarcações contempladas pelos projetos aprovados pelo Conselho-Diretor do Fundo de Marinha Mercante (CDFMM). O tempo de tramitação dos projetos priorizados pelo colegiado, até a celebração dos contratos de financiamento, chegou a ser de 24 meses, em média.
- Com a gestão do Departamento do Fundo de Marinha Mercante (DEFMM) junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a adoção de novos agentes financeiros – Banco da Amazônia e do Banco do Nordeste, nas áreas de atuação destas instituições – o tempo médio caiu para 6 meses, ainda assim elevado para projetos já aprovados.
- Tanto a ANTAQ quanto o DEFMM são instituições federais vinculadas ao Ministério dos Transportes. Não há justificativa, portanto, para que não ocorra interação entre as unidades, para promover o melhor entendimento da problemática enfrentada pelo programa “Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval”, posto que uma unidade aprecia os projetos de financiamento e instrui as decisões a serem tomadas pelo CDFMM, enquanto à outra cabe congregar as informações atinentes ao setor aquaviário. A idade da frota por categoria e a participação percentual do modal na matriz de transportes são informações que podem (e devem) orientar as análises dos pleitos de financiamento.

GESTÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTES

OBJETIVO

Coordenar o planejamento e a formulação de políticas setoriais e a avaliação e controle dos programas na área de transportes.

PÚBLICO-ALVO

Governo.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 280.102.250,00	Empenho Liquidado: R\$ 236.437.413,00 Pago estatais: R\$ 141.750,00 Total: R\$ 236.579.163,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

Este programa não possui indicadores, por ser do tipo “Gestão de Políticas Públicas”.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Não disponível.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Este programa possui ações de gestão voltadas para a administração de pessoal e para benefícios sociais, tais como o custeio dos processos de liquidação de órgãos extintos, como a RFFSA, o DNER e o GEIPOT, e a transferência de recursos para o convênio bilateral Brasil/Argentina, que tem como objeto a concessão da Ponte São Borjas.

No final de 2005, foi realizada uma pesquisa de contagem de tráfego, volumétrica e classificatória, além de pesquisa de origem e destino, com vistas a definir a localização de postos de pesagem das rodovias federais. Foram 7 dias de trabalho de campo, com a participação de aproximadamente 6 mil homens, entre soldados do Exército e agentes da Polícia Rodoviária Federal, distribuídos em 109 postos de pesquisa. Neste levantamento, foram contabilizados 5 milhões de veículos. Os dados deverão ser divulgados em 2006, após sua compilação.

Destacam-se, ainda, os seguintes estudos e pesquisas, concluídos ou em execução, que auxiliarão na internalização da capacidade de planejamento do Governo Federal

para políticas de transportes e logística:

- Plano Nacional de Logística, executado pelo Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN), contratado em dezembro de 2005 - execução prevista para 12 meses.
- Pesquisa de agregado e argila calcinada, em execução por meio de convênio de cooperação técnica com a Fundação Universidade do Amazonas e a Fundação de Apoio Institucional Rio Solimões - conclusão prevista para maio de 2006.
- Estudo para a elaboração do Modelo Nacional de Transportes, iniciado em fevereiro de 2005, em convênio firmado com a COPETEC/UFRJ, com o objetivo de formulação conceitual e metodológica de um modelo de transportes para o Brasil - previsão de conclusão em abril de 2006.
- Levantamento do estado da infra-estrutura e do desenvolvimento tecnológico em 31 portos (LEVANTAPORTOS), com o objetivo de propor ações para melhorar o desempenho e a produtividade dos terminais - concluído em dezembro de 2005.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Não há.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Encontra-se em andamento um estudo que visa à elaboração e ao aperfeiçoamento de indicadores de desempenho dos programas finalísticos do órgão e é realizado pelo Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB).

RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações

INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

OBJETIVO

Desenvolver a infra-estrutura de transportes, promovendo, entre outras ações, a construção, a ampliação, a recuperação e a modernização da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 205.748.800,00	Empenho Liquidado: R\$ 159.452.816,00 Pago estatais: - Total: R\$ 159.452.816,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

Este programa não possui indicadores. Trata-se de programa originário de emenda parlamentar, que não acompanha todos os atributos constitutivos.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O programa foi elaborado a partir da oportunidade de modernizar e otimizar a intermodalidade do sistema de transportes, como forma de reduzir o alto custo do transporte de cargas, além de dinamizar o fluxo de passageiros entre as regiões brasileiras, colaborando para a integração sul-americana.

PRINCIPAIS RESULTADOS

- 20,27% de execução física das obras de infra-estrutura para fortalecimento da navegação na Região Norte.
- Implantação, ampliação e modernização da infra-estrutura ferroviária, nos subtrechos de Ribeirão Mosquito a Ribeirão Campo Alegre e de Ribeirão Campo Alegre a Ribeirão do Coco, e no trecho compreendido entre Anápolis e Petrolina de Goiás.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Com exceção dos principais resultados, abordados anteriormente, a execução da maioria das ações do programa ficou aquém do desejado. Quanto ao cumprimento das metas físicas, tendo como base a Lei Orçamentária 2005, percebe-se que a

lenta execução gerou aditamento nos prazos e aumentos consideráveis nos custos de implantação e provocou insatisfação por parte dos parceiros e de importantes segmentos pertencentes ao público-alvo do programa. As principais causas, portanto, do fraco desempenho observado foram os contingenciamentos orçamentários e financeiros.

Há problemas na concepção do programa em vários aspectos: sua natureza, por exemplo, vai de encontro à forma como o Ministério dos Transportes passou a estruturar sua programação, isto é, por meio de corredores regionais. Dessa forma, cada corredor deve apresentar ações visando à construção, ampliação, recuperação e modernização da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária. Por entender que a existência deste programa apresentava sobreposição em relação a outros programas do Ministério, ele foi excluído do PPA a partir de 2006.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há

RECOMENDAÇÕES

Como o programa foi excluído, não há recomendações.

MANUTENÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL

OBJETIVO

Manter a malha rodoviária federal em boas condições operacionais de tráfego.

PÚBLICO-ALVO

Usuários das rodovias federais.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos)	Empenho Liquidado: R\$ 2.309.296.599,00
R\$ 2.552.501.606,00	Pago estatais: -
	Total: R\$ 2.309.296.599,00
Previsto não orçamentário	Realizado não orçamentário
-	-

INDICADOR(ES)

1. TAXA DE RODOVIAS COM BOAS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE

Unidade de medida: Percentagem

Último índice apurado: 18 em 1/1/2005.

Índice previsto ao final do PPA: 70

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Baixa.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A malha rodoviária federal não atingiu um nível operacional adequado, fruto da ausência de esforços ou de um esforço insuficiente para sua conservação, o que gerou aumento de custos operacionais e a conseqüente elevação dos custos das intervenções futuras.

Em 2005, 18% da malha estavam em boas condições de conservação, 36% em situação regular e 48% em mau estado de conservação. Nesse contexto, mostrou-se oportuna a programação de iniciativas que reconduzisse a malha a uma condição satisfatória de trafegabilidade e garantissem a segurança dos usuários.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Apesar de o estado atual da malha não ter sido aferido, estima-se que será improvável alcançar o índice projetado até o final do PPA. Simulações executadas pelo modelo de otimização HDM-4, dentro do Sistema de Gerenciamento de Pavimento do DNIT,

conduziram a uma necessidade de investimentos anuais em torno de R\$ 1,5 bilhões em restauração, durante quatro anos seguidos, a partir de 2005, para alcançar, em 2009, o índice de 58% de rodovias em bom estado e 42% em condições regulares. O principal objetivo, portanto, é evitar que perdurem as más condições das rodovias, mediante a realização de obras e serviços que serão citados adiante.

No Projeto-Piloto de Investimento (PPI), em 2005, foi identificada a fração da malha que seria objeto prioritário de recuperação, com aproximadamente 17.800 quilômetros de extensão. No primeiro ano de execução, foram recuperados 2.675 quilômetros e foi contratada a recuperação de outros 6.592, perfazendo mais da metade da malha definida.

Entre as obras principais, destacam-se:

- BR-020: iniciou-se a recuperação de 606 quilômetros, sendo 293 km na Bahia, 246 km no Ceará e 67 km no Piauí.
- BR-040: foi iniciada a recuperação de 474 quilômetros da rodovia em Minas Gerais.
- BR-050: início das obras de recuperação em 28 quilômetros, em Goiás.
- BR-116: início da execução dos contratos de recuperação de 1.595 quilômetros, dos quais 791 são na Bahia, 70 no Ceará, 509 em Minas Gerais, 13,5 na Paraíba, 19,5 no Paraná e 192 no Rio Grande do Sul.
- BR-153: iniciada a recuperação em 852 quilômetros – 277 em Goiás, 33 em Minas Gerais, 59 no Paraná, 160 no Rio Grande do Sul, 55 em São Paulo e 268 em Tocantins.
- BR-158: a recuperação já foi iniciada em 800 quilômetros – 31 km no Mato Grosso do Sul, 314 km no Mato Grosso, 407 km no Rio Grande do Sul e 48 km em Santa Catarina.
- BR-163: recuperação iniciada em 666 quilômetros, dos quais 513 são no Mato Grosso do Sul, 91 no Mato Grosso e os 62 restantes em Santa Catarina.
- BR-174: 215 quilômetros em recuperação no Mato Grosso.
- BR-222: 421 quilômetros – 223 no Ceará, 122 no Maranhão e 76 no Piauí – em recuperação.
- BR-242: 797 quilômetros em recuperação na Bahia.
- BR-251: recuperação de 38 quilômetros em Minas Gerais.
- BR-262: recuperação contratada para 290 quilômetros, sendo 36 em Minas Gerais e 254 no Mato Grosso do Sul.
- BR-280: início das obras de recuperação em 235 quilômetros.
- BR-324: início da recuperação de 137 quilômetros no Estado da Bahia.
- BR-343: andamento da recuperação de subtrechos que perfazem 75 quilômetros nos Piauí.
- BR-364: 729 quilômetros em recuperação – 271 km em Goiás, 134 km no Mato Grosso e 324 km em Rondônia.
- BR-365: 634 quilômetros de subtrechos em recuperação em Minas Gerais.
- BR-392: início das obras de recuperação em 112 quilômetros no Rio Grande do Sul.
- BR-459: intervenções para recuperação de 84 quilômetros em Minas Gerais.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Dos recursos orçamentários aprovados para o exercício de 2005 pela Lei nº. 11.100, de 25 de janeiro de 2005, uma relação de subtítulos relativos a obras e serviços foi embargada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que apontou indícios de irregularidades graves em diversos contratos e convênios e determinou a sua paralisação cautelar, fazendo-os constar da relação do Anexo VI da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

Assim, apesar de contar com bastantes recursos orçamentários para o cumprimento do cronograma do programa, o DNIT ficou impossibilitado de executar as obras e os serviços e ainda está aguardando as decisões do TCU acerca das medidas retificadoras.

A este cenário de deficiência institucional, soma-se também o baixo estoque de projetos básicos e executivos concluídos e em condições de implantação. Por esse motivo, o impedimento no andamento regular de projetos contemplados não pode ser compensado com o adiantamento de outros.

Para dotar a autarquia de estrutura condizente com o desafio que lhe foi apresentado, encontra-se em fase de últimação um processo seletivo de provas e títulos, para o provimento de 600 novos profissionais, além de um projeto de reaparelhamento do DNIT e das suas unidades regionais que, destinando, em 2006, R\$ 20 milhões para a compra de equipamentos e veículos.

Essas providências, acrescidas de uma previsão específica para a contratação de estudos e projetos, devem garantir um ritmo mais acelerado de realizações a partir de 2006.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Não há

RECOMENDAÇÕES

- A operação dos postos de pesagem deve resultar na redução das infrações aos limites de pesos de transporte fixados para o tráfego ao longo das rodovias. Estima-se que atualmente 40% da frota brasileira de veículos pesados trafega com carga superior à autorizada, prejudicando o pavimento que, muitas vezes, dura apenas a metade do tempo para o qual foi projetado. Assim, recomenda-se a implantação e a operação de balanças em pontos estratégicos das principais rotas de transporte de veículos pesados, como medida complementar às demais providências de conservação e restauração.

MANUTENÇÃO DE HIDROVIAS

OBJETIVO

Melhorar as condições de tráfego das rodovias e ferrovias federais mediante sua concessão à iniciativa privada ou pela transferência de sua administração aos Estados.

PÚBLICO-ALVO

Manter as características físicas e operacionais das vias navegáveis interiores.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 28.716.000,00	Empenho Liquidado: R\$ 28.715.998,00 Pago estatais: - Total: R\$ 28.715.998,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. TAXA DE MANUTENÇÃO DE HIDROVIAS

Unidade de medida: Percentual

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

2. TAXA DE NAVEGAÇÃO EFETIVA NAS HIDROVIAS

Unidade de medida: Percentual

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, foi contratado um serviço de consultoria externa junto ao Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB), visando à revisão dos indicadores dos programas. O serviço ficará sob a coordenação do Ministério dos Transportes e deverá prover o órgão com melhores elementos e qualificação para mensurar com mais clareza o alcance dos objetivos e metas.

No caso específico deste programa, os dois indicadores não são capazes de atender à real situação das hidrovias. O Tribunal de Contas da União (TCU), no Relatório de Auditoria de Natureza Operacional, propôs novos indicadores de desempenho,

os quais devem ser considerados para efeito do trabalho da consultoria acima mencionado.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o da necessidade de manutenção das características físicas e operacionais das vias navegáveis interiores, visando a garantir a implantação de um sistema integrado dos modais de transportes.

PRINCIPAIS RESULTADOS

O programa tem suas atribuições divididas em oito Administrações de Hidrovias. São elas:

- Administração de Hidrovias do Sul (AHSUL): uma das principais realizações foi a manutenção das barragens de Fandango, Anel de Dom Marco, Amarópolis e Bom Retiro do Sul, onde se localizam as eclusas, principais vias de acesso para embarcações.
- Administração da Hidrovia do Paraguai (AHIPAR): levantamento topobatemétrico do rio Paraguai, dragagens em alguns passos do rio e manutenção em draga.
- Administração da Hidrovia do Paraná (AHRANA): manutenção do balizamento e da sinalização no reservatório da UHE Itaipu e no trecho entre Guaíra e a UHE Porto Primavera.
- Administração da Hidrovia do São Francisco (AHSFRA): manutenção da sinalização e do balizamento no trecho Pirapora-MG a Juazeiro-BA e manutenção da eclusa de Sobradinho.
- Administração da Hidrovia do Araguaia/Tocantins (AHITAR): sinalização e balizamento com substituição de marcos e manutenção de equipamentos fluviais e do Terminal de Aruanã.
- Administração da Hidrovia do Amazônia Oriental (AHIMOR): não apresentou resultados referentes a 2005.
- Administração da Hidrovia do Nordeste (AHINOR): melhoramentos nas hidrovias de Mearim, Grajaú, Turuiçu, Paruá, na região do Delta do Parnaíba e recuperação de atracadouro hidroviário flutuante no povoado de Mandacaru.
- Administração da Hidrovia da Amazônia Ocidental (AHIMOC): serviços de monitoramento ambiental, manutenção das estações hidrométricas, batimetria nos principais pontos críticos e atualização do atlas de balizamento da Hidrovia do Madeira.

Os resultados, porém, ficaram abaixo do esperado. Dos 5.745 km inicialmente previstos de hidrovias a serem mantidas, em somente 3.076,88 km efetivou-se a manutenção. Verificou-se que 100% dos recursos destinados foram utilizados, mas esse volume ainda foi considerado insuficiente para a execução de novas ações de melhoramento. Assim, foram realizados apenas os serviços essenciais para a manutenção da trafegabilidade. Além, disso, 50% do orçamento do programa é destinado ao pagamento de pessoal. Se forem somados os contratos administrativos, esse percentual sobe ainda mais, restando um valor muito pequeno para os serviços de manutenção das hidrovias.

O programa não atingiu o público-alvo de forma satisfatória. Para que isso ocorra, é preciso que haja melhores mecanismos de fiscalização das administrações de hidrovias, além de pessoal habilitado para desenvolver as atividades inerentes ao setor hidroviário.

Por outro lado, apesar de haver contratos de balizamento e sinalizações na maioria das administrações de hidrovias, os principais usuários – transportadores hidroviários – mostraram-se insatisfeitos e relataram que há má conservação das placas de sinalização, balizamento inexistente ou mal localizado em alguns trechos, além de trechos sem condições de navegação por falta de desassoreamento e dragagem. O mecanismo utilizado para medir a satisfação desses usuários foi o questionário.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

A manutenção das hidrovias é feita pelas administrações específicas, vinculadas às Companhias Docas que, por sua vez, mantêm convênios de repasse financeiro com o DNIT. Além disso, a atividade também exige articulação com a Assessoria de Meio Ambiente do Ministério dos Transportes. Este fluxo decisório, porém, tem dificultado que as intervenções nas hidrovias sejam priorizadas.

Quanto à concepção do programa, o principal problema reside na definição de indicadores. O setor hidroviário é atípico por não ser definido apenas pelos quilômetros de vias navegáveis e sim pela mudança de realizações sob a égide do programa. Ou seja, muitas de suas atividades dependem da variação apresentada nos índices pluviométricos dos rios, que baixam e sobem ao longo do ano, determinando qual o volume de serviços a ser realizado, como dragagem, destocamentos e paliteiros, entre outros.

Em relação às restrições, além da carência de recursos e do expressivo comprometimento destes com o pagamento de pessoal, pode-se citar a lentidão no processo de licenciamento ambiental. Atualmente, existem hidrovias com impossibilidade de navegação por causa de questões ambientais que rolam na justiça.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

O mecanismo utilizado para o monitoramento do desempenho físico das ações é a prestação de contas sobre o cumprimento dos programas de trabalho firmados entre a gerência e as administrações de hidrovias. A principal dificuldade é a ausência de uma fiscalização in loco e periódica que permita o atesto da realização e da qualidade dos serviços programados. Para melhor aperfeiçoamento do programa, é necessário aumentar o efetivo da diretoria aquaviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), o que deve ser resolvido com a últimação do concurso público de provas e títulos ora em realização.

RECOMENDAÇÕES

- Não há medição do grau de satisfação da população ribeirinha, portanto, a percepção do alcance social só congrega as impressões das empresas transportadoras. É necessário, pois, que se avance na captação dessas

percepções junto à população diretamente afetada. A instalação de comitês hidroviários poderia contribuir para o aprimoramento dos mecanismos de avaliação das iniciativas e da satisfação dos principais interessados.

- Sugere-se a elaboração de planos de gestão das hidrovias, de forma a classificar os investimentos que se entendem necessários segundo uma escala de importância. Cabe salientar que no processo de revisão do Plano Plurianual (PPA) e de elaboração do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), em curso, várias propostas foram feitas para contemplar a manutenção de trechos hidroviários, sem que isso tenha sido precedido da definição de prioridades, que seria objeto dos Planos de Gestão.
- Um aspecto importante a destacar é a previsão, no Projeto de Lei Substitutivo nº. 59/1996, de que a construção de barragens deverá ser acompanhada de eclusas em cursos navegáveis. Para que a navegação interior não seja prejudicada pela execução de outros projetos, sem que se lhes questione o mérito, seria oportuno um trabalho de assessoramento parlamentar mais efetivo para incluir a matéria na agenda do Congresso Nacional. Isto possibilitaria maximizar os retornos da utilização do ativo natural, pois conceberia para as micro e mesorregiões alternativas de adensamento do desenvolvimento em dimensões e intervenções não-excludentes.
- Mesmo que se observem as dificuldades de integração entre as unidades componentes do Ministério dos Transportes, relatadas no campo de principais restrições e providências, elas não justificam a não-consubstanciação de escolhas públicas que prestigiem a navegação interior. Cabe ao órgão gestor estabelecer as metas nos Planos de Trabalho dos convênios a serem celebrados com as autoridades portuárias, caso entenda-se que as iniciativas são meritórias.

NAVEGAÇÃO INTERIOR

OBJETIVO

Prestar serviços de transporte hidroviário de cargas e passageiros no rio São Francisco.

PÚBLICO-ALVO

Armadores e usuários das hidrovias.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 5.880.069,00	Empenho Liquidado: R\$ 4.263.466,00 Pago estatais: - Total: R\$ 4.263.466,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. CUSTO MÉDIO DE TRANSPORTE DE CARGA NO RIO SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: R\$ por t.km

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

2. CARGA TRANSPORTADA NO RIO SÃO FRANCISCO

Unidade de medida: t por mês

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver este problema, foi contratado o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (CEFTRU), ligado à Universidade de Brasília, para prestar serviços de consultoria na revisão dos indicadores de impacto, o que deverá prover o órgão de melhores elementos e capacidade para mensurar com mais clareza o alcance dos objetivos e metas.

Neste caso específico, o programa envolve transportes hidroviários longitudinais e transversais de cargas e de passageiros. Os transportes longitudinais variam em quantidade e percurso, enquanto os de travessia, apenas em quantidade. Há um conflito em torno desse indicador (indicador 1) e em relação às ações que tutela. Enquanto as ações alusivas ao transporte longitudinal são fomentativas,

as concernentes ao transporte transversal têm características sociais. O indicador espelha apenas parte do programa (transporte longitudinal de cargas) e sobre ele não se têm, ainda, bases de referência passada e futura.

Apesar de reportar-se apenas ao transporte hidroviário longitudinal, o indicador 2 não é representativo, pois não considera as distâncias percorridas.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi o da necessidade de dinamizar o fluxo de mercadorias na região e dar apoio às comunidades ribeirinhas, garantindo a prestação de serviços de transporte hidroviário de cargas e passageiros no rio São Francisco.

O programa é composto por: a) operação das linhas de navegação do rio São Francisco, de responsabilidade da Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE); e b) transporte de passageiros no lago da barragem de Três Marias (MG), de responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF), que se traduz em obrigação da União.

A FRANAVE, empresa em processo de liquidação, opera com dificuldades financeiras devido à incapacidade operacional de gerar receitas; portanto, ela sempre manteve suas atividades por meio de subvenção econômica.

PRINCIPAIS RESULTADOS

A principal ação do programa é a que alude ao transporte de pessoas, seus pertences e veículos no lago da barragem de Três Marias, em Minas Gerais, devido à sua impossibilidade de interrupção (serviço de travessia). Em 2005, observou-se a superação de sua meta física.

Por um lado, a ação de maior valor monetário alocado (Gestão e Administração do Programa) não tem meta física a ela associada (pois os recursos são destinados a subsidiar o custeio da FRANAVE); por outro, a ação que está associada aos indicadores do programa (Operação das Linhas de Navegação do Rio São Francisco) teve um desempenho muito baixo com relação à realização da meta física projetada (em torno de 18%).

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O programa apresenta concepção inadequada, apresenta ações dissociadas dos seus objetivos, indicadores não representativos, público-alvo incorretamente definido e metas físicas pouco representativas. Ademais, as ações do programa não se correlacionam com as atribuições da Secretaria de Fomento para as Ações de Transportes (SFAT) do Ministério dos Transportes, a quem cabe a gerência do programa.

No transporte hidroviário longitudinal, há empresas atuando que não são beneficiadas por recursos do programa. Na realidade, o programa beneficia apenas à FRANAVE (sociedade de economia mista federal). Assim, não é justo dizer que ele se destina à prestação de serviços de transportes de cargas e de passageiros e sim a subsidiar a iniciativa estatal federal. Os usuários da FRANAVE só são beneficiados, e indiretamente, na medida em que a estatal transporte cargas ou passageiros,

ou seja, navegue eficazmente. Além disso, não há garantias de que os subsídios concedidos à FRANAVE se destinem a aumentar ou melhorar o transporte de cargas e de passageiros. A navegação de travessia que se processa no lago da barragem de Três Marias decorre da construção da barragem, obrigação assumida pela União. Os ribeirinhos, quando prejudicados, têm os custos de travessia subsidiados pela União, como forma de mitigar os problemas advindos do investimento.

Se adotarmos as macrorregiões como espaço para o planejamento das políticas públicas, poderemos observar que as navegações interiores de travessia abrangidas pelo programa ocorrem no lago da barragem de Três Marias, totalmente inserido no Estado de Minas Gerais, na região Sudeste. Em que pese a sede da FRANAVE localizar-se em Pirapora, também em Minas Gerais, a maior parte de suas operações é realizada nos Estados da Bahia e de Pernambuco, na região Nordeste. Em suma, podemos dizer que a regionalização está equivocada, a não ser que os subsídios dados à FRANAVE não se traduzam em transporte, isto é, sejam consumidos na sede da empresa. Essa questão, contudo, pode ser minorada se considerarmos os corredores de transporte, entre os quais o Corredor São Francisco, programas aos quais as ações poderiam ser direcionadas.

Voltando à questão dos indicadores, o programa se resume a subsídios a uma empresa de navegação estatal federal e a obrigações da União de proporcionar travessias no lago da barragem de Três Marias, em face da formação desse lago artificial. Como há outros armadores atuando no rio São Francisco, além da FRANAVE, que não são abrangidos pelas ações deste programa, o indicador escolhido pouco ou nada se relaciona com ele. O programa somente poderá existir se os custos considerados forem os da estrutura de fretes da companhia subsidiada. Deve-se, portanto cuidar para que os subsídios dados à FRANAVE resultem em subsídio à estatal, não aos fretes, de modo que a salutar concorrência entre as diversas modalidades de transporte de superfície possa existir. Por fim, para que sejam significativos e permitam a apuração de índices efetivos, os custos a serem mencionados devem relacionar-se à grande unidade de massa transportada e à grandeza da unidade de distância percorrida.

Dessa forma, o objetivo não expressa os reais propósitos do programa. Além disso, o programa não está à altura do seu nome, pois suas ações não contribuem para o desenvolvimento ou a manutenção da Navegação Interior no Brasil. Na verdade, ele restringe-se ao rio São Francisco e aos subsídios dissociados dos interesses maiores da navegação.

Por fim, vale destacar a concessão da subvenção econômica à FRANAVE. O Acórdão nº. 165 do Tribunal de Contas da União (TCU), publicado no Diário Oficial da União de 22 de março de 2001, relativo à prestação de contas daquela empresa do exercício de 1996, determina que o Ministério dos Transportes (MT) somente inclua na proposta orçamentária anual daquela entidade créditos destinados a custeio ou outros que possam ser caracterizados como subvenção econômica se estiverem expressamente autorizados em lei especial (art. 19 da Lei nº. 4.320, de 1964). A partir de 2001, então, o Governo Federal tomou as providências necessárias no sentido de restabelecer a legalidade para possibilitar à empresa o recebimento de transferências do Tesouro Nacional.

Em 30 de dezembro de 2004, foi publicada a MP no. 232, que mais uma vez, contempla a FRANAVE ao estabelecer, no art. 13, o recebimento de subvenção até 31 de dezembro

de 2006. Ocorre que esse artigo foi revogado pela MP no. 243, de 2005, ficando o MT impedido de promover, em 2005, o repasse dos recursos financeiros a título de subvenção econômica em favor da empresa, devido à ausência de dispositivo legal específico que o autorizasse, embora esses recursos constassem na Lei Orçamentária. Além disso, não foi aprovado o Projeto de Lei nº. 5.629/2005, do Poder Executivo, no ano de 2005. Esse projeto só se tornou lei em 2006 (Lei nº. 11.278, de 7 de fevereiro de 2006) e isso impediu que a FRANAVE usasse recursos do programa em questão. Essa lei dispõe sobre a concessão de subvenção econômica à FRANAVE, ficando o Poder Executivo autorizado a conceder subvenções econômicas para a cobertura de déficit de manutenção da companhia até 31 de dezembro de 2006.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

As informações relativas ao transporte longitudinal são captadas junto à FRANAVE, e as alusivas ao transporte transversal, na CODEVASF. Atualmente não há mecanismos de monitoramento sobre o desempenho físico das ações. Como a execução física se traduz em rotinas trabalhistas de uma sociedade de economia mista federal (FRANAVE) ou em subsídio fornecido por outra sociedade de economia mista federal (CODEVASF), o monitoramento envolveria a coleta destas informações a partir dessas sociedades de economia mista, requerendo uma estrutura incompatível com aquela à disposição da gerência.

A CODEVASF opera as travessias do lago da barragem de Três Marias por meio de convênios, mas a gerência ainda não sabe como a satisfação dos usuários das travessias é medida, nem a opinião do órgão regulador dessas travessias (Governo do Estado de Minas Gerais), por causa do atraso no envio dos relatórios de monitoramento previstos no Plano Gerencial de 2005.

O programa não possui mecanismos de participação social. A ação alusiva ao transporte de pessoas, seus veículos e pertences no lago da barragem de Três Marias (MG), pode e deve ter mecanismos de controle e participação social. A dificuldade de efetivá-los reside na forma como foram dimensionadas suas metas, que deveriam ser, por exemplo, a manutenção da prestação de serviço de travessia durante todo o ano.

RECOMENDAÇÕES

- Os subsídios dados à FRANAVE devem ser mantidos enquanto o rio São Francisco não for revitalizado, sua bacia hidrográfica ordenada territorialmente e existirem melhores condições de navegação. O programa em tela deve ser reformulado, seja para transformar-se em um plano de soerguimento da FRANAVE, seja para ser desconstituído e suas ações migrarem para outros programas. Poderia ser avaliada, também, a possibilidade de transferência da responsabilidade de operação da navegação no lago de Três Marias, correspondente à ação 2869 – “Operação das Linhas de Navegação no Lago de Três Marias” para, por exemplo, a CEMIG, o Estado de Minas Gerais ou a Prefeitura Municipal de Morada Nova de Minas.
- Caso a opção seja soerguer a FRANAVE, ações de projeto devem ser previstas para permitir a modernização da frota. Outras opções seriam transferência para a iniciativa privada (por meio de PPP ou privatização) ou liquidação da empresa.

SERVIÇOS DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

OBJETIVO

Garantir a qualidade na prestação de serviços de transporte na navegação interior, de cabotagem e de longo curso.

PÚBLICO-ALVO

Usuários de transporte aquaviário de carga e de passageiros.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 44.377.087,00	Empenho Liquidado: R\$ 29.459.233,00 Pago estatais: - Total: R\$ 29.459.233,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE CARGA

Unidade de medida: Percentual

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Os indicadores não têm sido aferidos desde a extinção da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Para resolver o problema, contratou-se o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (CEFTRU/UnB) para rever os indicadores de impacto, com a expectativa de prover o órgão com melhores elementos e capacidade para mensurar com clareza o alcance dos objetivos e metas.

CONTEXTUALIZAÇÃO

O problema que deu origem ao programa foi a necessidade de regulamentação e fiscalização do transporte aquaviário, com o intuito de possibilitar que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) possa garantir a qualidade na prestação dos serviços de transporte na navegação interior, de cabotagem e de longo curso.

PRINCIPAIS RESULTADOS

É fato que o aumento na movimentação geral de cargas e de contêineres são ganhos a capitalizar nos programas atinentes aos corredores de transportes; a estes, cabe

solucionar os problemas de logística que eventualmente ocorram nas suas áreas de influência.

A evolução do marco regulatório, contudo, permite que se desatem alguns nós que atravancam o desenvolvimento do sistema. Além disso, o acompanhamento e a fiscalização do mercado de serviços de transporte aquaviário e da exploração da infra-estrutura portuária promovem ganhos de eficiência, pois coíbem práticas operacionais e comerciais lesivas e estimulam a competição e a ampliação da oferta de serviços.

Vale ressaltar o desempenho da área portuária, resultado de políticas públicas diversas e integradas:

- Crescimento de 25% na movimentação de contêineres, passando de 3,2 milhões de TEU's (padrão Internacional de volume para contêineres de 20 pés) em 2004 para 4 milhões em 2005.
- Crescimento de aproximadamente 9% na movimentação geral de cargas (Carga Geral + Granéis Sólidos + Granéis Líquidos), verificando-se uma movimentação de 620,7 milhões de toneladas (t) em 2004 e de 674,8 milhões de t em 2005.

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Os recursos destinados ao aparelhamento da sede da ANTAQ e de suas unidades regionais foram contingenciados pelo órgão setorial (Ministério dos Transportes) e liberados, apenas em parte, no último mês do exercício, quando já não havia tempo hábil para a Agência proceder aos trâmites processuais relativos à licitação e à contratação. Dessa forma, os recursos materiais continuam inadequados para a execução do programa. Para transpor este óbice, são necessários a instalação e o aparelhamento das unidades regionais. No que se refere aos recursos humanos, o contingente deverá ser adequado às necessidades da organização com a ultimação do concurso público ora em realização.

Outro problema consiste no fato de que, aparentemente, parte das despesas que concorrem para o desenvolvimento das ações finalísticas está prevista na ação "Gestão e Administração do Programa", contribuindo para que esta tenha um valor desproporcional em relação às ações finalísticas. De qualquer modo, seria difícil alocar nas ações finalísticas despesas com o pagamento de vencimentos e vantagens fixas aos servidores, diárias, despesas com locomoção ou com publicidade de assuntos vinculados.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

A execução física e financeira das ações do programa é registrada mensalmente pelos coordenadores de ações, por meio do SIGPlan, e validada pelo gerente-executivo, após comparação do desempenho com a meta programada.

A participação social ocorre por meio da ouvidoria da ANTAQ, e das audiências públicas, ocasião em que a sociedade pode propor novos postulados normativos para o setor.

Como boas práticas de gestão, destacam-se o levantamento e a identificação dos macroprocessos desenvolvidos na ANTAQ, além do levantamento de dados e fluxos de informações para a formação de um banco de dados, utilizando a Metodologia de Mapeamento da Informação (MMI) e a informatização dos procedimentos administrativos e operacionais.

RECOMENDAÇÕES

- Em relação aos atributos do programa, sugerem-se algumas modificações, com o intuito de expressar melhor os aspectos de sua concepção. Assim, o objetivo e o público-alvo devem ser apresentados da seguinte forma: Objetivo: “Garantir a prestação dos serviços de transportes aquaviários e da exploração da infra-estrutura portuária em condições de segurança, qualidade, acessibilidade e modicidade tarifária”. Público-alvo: “Usuários e agentes econômicos envolvidos nas atividades de transportes aquaviários e de exploração da infra-estrutura portuária”.

SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

OBJETIVO

Garantir a qualidade da prestação dos serviços do transporte ferroviário de carga e de passageiros.

PÚBLICO-ALVO

Usuários dos serviços de transporte ferroviário de carga e de passageiros.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 3.146.000,00	Empenho Liquidado: R\$ 2.341.858,00 Pago estatais: - Total: R\$ 2.341.858,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA

Unidade de medida: Porcentagem

Último índice apurado: -

Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

Não apurado. Durante o exercício foi realizada a primeira Pesquisa de Satisfação dos Usuários dos sistemas sob atribuição da ANTT. No momento, ainda desenvolve-se a análise dos resultados obtidos para a sua utilização efetiva no aprimoramento das políticas públicas para o setor.

CONTEXTUALIZAÇÃO

Este programa foi encerrado em 2005 e suas ações migraram para os programas 0224 – “Exploração da Infra-Estrutura de Transportes Rodoviário e Ferroviário” e 0237 – “Corredor Araguaia-Tocantins”.

PRINCIPAIS RESULTADOS

A fiscalização realizada sobre as concessionárias atuantes no modal ferroviário (Companhia Ferroviária do Nordeste S.A. – CFN, Ferrovia Paraná Oeste – FERROESTE, Ferrovia Tereza Cristina S.A., América Latina Logística do Brasil S.A. – ALL, Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA, Ferrovia Novoeste S.A. – NOVOESTE, Ferrovias Bandeirantes S.A. – FERROBAN, Ferrovia Norte Brasil S.A. – FERRONORTE, Estrada de Ferro Vitória a Minas S.A. – EFVM, Estrada de Ferro

Carajás S.A. – EFC, Ferrovia Norte-Sul – FNS) contribuiu para garantir as normas de segurança para a prestação do serviço, operação e manutenção dos bens ativos a elas vinculados. Isto gerou melhoria contínua nas condições de tráfego das ferrovias federais concedidas, estimulando aprimoramentos de segurança e rapidez, bem como redução de custos aos usuários da infra-estrutura.

Foi desenvolvida com base em um cronograma de Inspeções Técnico-Operacionais Programadas, de acordo com variáveis como tamanho e estado de conservação da malha, dificuldades de acesso, condições climáticas encontradas na época da inspeção, entre outras. Houve, ainda, as Inspeções Técnico-Operacionais Eventuais, em decorrência de fatores externos, tais como: verificação das condições de via permanente, de oficinas de manutenção, de material rodante, de pátios de formação e recomposição de trens e terminais; obras necessárias em função de deslizamentos; apuração de denúncias; investigação de acidentes, entre outros

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

O monitoramento foi realizado mensalmente, segundo os critérios instituídos no Plano Anual de Fiscalização, aprovado pela Diretoria da Agência para cada exercício específico.

O contingenciamento estabelecido, pelo segundo ano consecutivo, impediu a concretização de novas atividades ao longo do exercício.

O provimento de cargos efetivos da Agência, decorrente do concurso público de provas e títulos, só foi realizado a partir de outubro de 2005, mas o quadro de funcionários somente estará com número próximo do ideal em 2006, com novas investidas.

O programa possuía mecanismos que promoviam a participação social. A ANTT busca fornecer informações e prestar esclarecimentos por meio do serviço 0800 e de seu sítio na Internet. Por intermédio de audiências e consultas públicas, há grande circulação de informações e participação das áreas de interesse. Esta participação social proporciona o contínuo aperfeiçoamento dos mecanismos de regulação e fiscalização dos transportes terrestres.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Este programa foi descontinuado na revisão de 2005.

RECOMENDAÇÕES

Não há recomendações.

SERVIÇOS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIO

OBJETIVO

Garantir a qualidade na prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e cargas.

PÚBLICO-ALVO

Usuários do transporte rodoviário de carga e passageiros.

EXECUÇÃO DO PROGRAMA

Autorizado (LOA + Créditos) R\$ 14.862.000,00	Empenho Liquidado: R\$ 7.743.352,00 Pago estatais: - Total: R\$ 7.743.352,00
Previsto não orçamentário -	Realizado não orçamentário -

INDICADOR(ES)

1. GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

2. GRAU DE SATISFAÇÃO DO CLIENTE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

Unidade de medida: Percentual
Último índice apurado: -
Índice previsto ao final do PPA: -

Viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA

O Indicador não foi apurado, comprometendo a análise da viabilidade de alcance do índice do indicador ao final do PPA.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A fiscalização dos serviços de transporte rodoviário realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é de fundamental importância para garantir a qualidade da prestação dos serviços interestaduais e internacionais de passageiros e cargas deste modal.

PRINCIPAIS RESULTADOS

Em 2005 foi feito um estudo destinado a contribuir para o desenvolvimento da multimodalidade no Brasil, objetivando a exploração de alternativas para o aumento da eficiência logística; ocorreram o desenvolvimento de um modelo de viabilidade, o monitoramento e a representação dos indicadores de desempenho das linhas de transporte rodoviário de passageiros, permitindo à ANTT elaborar os planos de outorga das linhas de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; foram elaborados mapas viários, compostos pelas linhas operadas pelo sistema de transporte semi-urbano de passageiros do entorno do Distrito Federal; e foram elaborados estudos de custos e análises de viabilidade de linhas de transporte rodoviário de passageiros, iniciados ainda no exercício de 2004.

No que tange à fiscalização do transporte rodoviário nacional e internacional de cargas, o total dos veículos fiscalizados foi de 6.093.705. Compõem esse número as inspeções relativas a quatro aspectos: excesso de peso, vale-pedágio, transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) e Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas (RNTRC), sendo que o excesso de peso representa o aspecto que gera a maior quantidade de veículos fiscalizados.

A ANTT executou, ainda, variados programas de fiscalização na área de transporte rodoviário de passageiros. Com essa finalidade, empreendeu operações em terminais rodoviários e garagens de empresas, tendo também realizado inspeções especiais, principalmente na forma de comandos em várias rodovias federais em todo o território nacional. Foram as seguintes as realizações das ações mencionadas:

- Fiscalização de Empresas: 4.225
- Veículos Vistoriados: 91.657
- Veículos Transbordados: 221
- Termos de Recomendação Expedidos: 23
- Recomendações Emitidas: 99
- Terminais Fiscalizados: 52
- Denúncias Apuradas: 438
- Comandos de Fiscalização: 19

DESEMPENHO DO PROGRAMA (principais restrições e providências adotadas)

Não foi informado.

OUTROS ASPECTOS RELEVANTES

Durante o ano de 2005, foi realizada a primeira Pesquisa de Satisfação dos Usuários dos serviços. Os resultados obtidos encontram-se em fase de análise e servirão de base para aprimoramentos no programa.

RECOMENDAÇÕES

- Há necessidade de adequação dos produtos das ações do programa. Neste sentido, para as ações 2346 – “Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros” e 2347 - “Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas”, o produto deverá ser alterado para “Veículo Fiscalizado”, substituindo o atual “Empresa Fiscalizada”.