
**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR**

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2010

Relatório de Gestão apresentado ao Tribunal de Contas da União como Prestação de Contas Anual a que esta Unidade está obrigada nos termos do art. 70 da Constituição Federal, elaborado de acordo com as disposições da Instrução Normativa TCU nº 63/2010, da Decisão Normativa TCU nº 107/2010, e da Decisão Normativa nº 108/2010.



MAIO/2011
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2010

Relatório de Gestão do Exercício de 2010, apresentado aos órgãos de controle interno e externo, como prestação de contas anual a que esta Unidade está obrigada nos termos do art. 70 da Constituição Federal, elaborado de acordo com as disposições da Instrução Normativa TCU nº 63/2010, da Decisão Normativa TCU nº 107/2010, e da Decisão Normativa nº 108/2010.

São Luis, Ma, 22 de março de 2011
SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIÇÕES.....	6
LISTA DE TABELAS, RELAÇÕES, GRÁFICOS, DECLARAÇÕES.....	8
ITEM 1 - INFORMAÇÕES DE IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA, CONTENDO: PODER E ÓRGÃO DE VINCULAÇÃO OU SUPERVISÃO; NOME COMPLETO; DENOMINAÇÃO ABREVIADA; CÓDIGO SIORG; CÓDIGO NA LOA; SITUAÇÃO OPERACIONAL; NATUREZA JURÍDICA; PRINCIPAL ATIVIDADE ECONÔMICA; TELEFONES DE CONTATO; ENDEREÇO POSTAL; ENDEREÇO ELETRÔNICO; PÁGINA NA INTERNET; NORMAS DE CRIAÇÃO; NORMAS RELACIONADAS À GESTÃO E ESTRUTURA; MANUAIS E PUBLICAÇÕES RELACIONADAS ÀS ATIVIDADES DA UNIDADE; CÓDIGOS E NOMES DAS UNIDADES GESTORAS E GESTÕES NO SISTEMA SIAFI.....	13
ITEM 2 - INFORMAÇÕES SOBRE O PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DA UNIDADE, CONSIDERANDO O ATINGIMENTO DOS OBJETIVOS E METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS, BEM COMO AS AÇÕES ADMINISTRATIVAS CONSUBSTANCIADAS EM PROJETOS E ATIVIDADES, CONTEMPLANDO:	14
2.1 RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS DA UNIDADE:	14
3 ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO FRENTE ÀS RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS:	15
3.1 EXECUÇÃO DO DISPOSTO NO CONVÊNIO DE APOIO TÉCNICO E FINANCEIRO PARA GESTÃO DAS HIDROVIAS E PORTOS INTERIORES NACIONAIS Nº 007/2008/DAQ/DNIT:.....	15
3.1.1 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO NORDESTE – AHINOR	15
3.1.2 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO – AHSFRA	15
3.1.3 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL – AHIMOC.....	15
3.1.4 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI – AHIPAR	15
3.1.5 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO SUL – AHSUL.....	16
3.1.6 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA ORIENTAL – AHIMOR.....	16
3.1.7 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO TOCANTINS E ARAGUAIA – AHITAR.....	16
3.1.8 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARANÁ – AHRANA	16
3.2 AÇÕES EXECUTADAS AO LONGO DE 2010 RELATIVOS ÀS ATUAÇÕES ESTRATÉGICAS OPERACIONAIS NO ÂMBITO DAS ADMINISTRAÇÕES HIDROVIÁRIAS:	16
3.2.1 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO NORDESTE – AHINOR:.....	16
3.2.1.1 ÁREA ADMINISTRATIVA.....	19
3.2.1.2 RECUPERAÇÃO DE ATRACADOUROS HIDROVIÁRIOS FIXOS E FLUTUANTES.....	19
3.2.1.3 MANUTENÇÃO DE ESPIGÕES /GUIAS CORRENTE NOS RIOS PINDARÉ E MEARIM.....	20
3.2.1.4 RIOS MEARIM, PINDARÉ E GRAJAÚ.	20
3.2.1.5 RIOS E IGARAPÉS DA REGIÃO DO DELTA DO PARNAÍBA.	21
3.2.1.6 RECUPERAÇÃO DE ATRACADOUROS HIDROVIÁRIOS FLUTUANTES.....	21
3.2.1.7 RECUPERAÇÃO DE ATRACADOUROS HIDROVIÁRIOS FLUTUANTES.....	21
3.2.1.8 MANUTENÇÃO DE ESPIGÕES /GUIAS CORRENTE NOS RIOS PINDARÉ E MEARIM.....	22
3.2.1.9 OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA PARA IMPLANTAÇÃO DE ATRACADOUROS HIDROVIÁRIOS FLUTUANTES, COM ÁREA TOTAL DE 541,80 M ²	23
3.2.1.10 OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA PARA IMPLANTAÇÃO DE ATRACADOURO HIDROVIÁRIO FLUTUANTE NO PORTO DE ILHA GRANDE DO PAULINO, COM ÁREA TOTAL DE 107,76 M ²	23
3.2.4.11 EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE CAMPO, ESTUDOS E PROJETO POR MODELAGEM MATEMÁTICA PARA DRAGAGEM DE TRECHO ASSOREADO DO RIO SANTA ROSA PARA O RESTABELECIMENTO E PERENIZAÇÃO DO CAUDAL DESSE RIO, NO MUNICÍPIO DE ARAIOSES, NO ESTADO DO MARANHÃO.	24
3.2.2 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO SUL – AHSUL:	24
3.2.2.1 SERVIÇOS DE TOPOHIDROGRAFIA E DRAGAGEM: ANTERIORMENTE RESTRITOS AO RIO TAQUARI,	24
3.2.2.2 LEVANTAMENTOS BATIMÉTRICOS NO RIO TAQUARI.....	25
3.2.2.3 LEVANTAMENTOS BATIMÉTRICOS NO RIO JACUÍ.....	25

3.2.2.4 DRAGAGEM DA LAGOA MIRIM.....	25
3.2.2.5 PORTO DE SANTA VITÓRIA DO PALMAR.....	25
3.2.2.6 REPOSICIONAMENTO DE LINÍGRAFOS	25
3.2.2.7 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELO NÚCLEO DE OPERAÇÃO	26
3.2.2.8 SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO EM BENS IMÓVEIS	26
3.2.2.8.1 BARRAGEM DE AMARÓPOLIS	26
3.2.2.8.2 BARRAGEM DO ANEL DE DOM MARCO	27
3.2.2.8.3 BARRAGEM DO FANDANGO	27
3.2.2.9 BARRAGEM DE BOM RETIRO DO SUL	29
3.2.2.10 TERMINAL DE CARVÃO DE CHARQUEADAS E OUTRAS INSTALAÇÕES	30
3.2.2.11 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELO NÚCLEO DE APOIO	30
3.2.2.12 INDICADORES DE DESEMPENHO.....	31
3.2.3 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO TOCANTINS E ARAGUAIA - AHITAR:	31
3.2.3.1 RIO TOCANTINS:.....	32
A) SERVIÇOS DE ESTUDO HIDROGRÁFICO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO DO RIO TOCANTINS NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE MIRACEMA-TO E ESTREITO-MA, COM EXTENSÃO DE 420 KM:	33
B) SERVIÇOS DE ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO PARA A CONSTRUÇÃO DA SEDE DA AHITAR EM PALMAS-TO:	33
3.2.3.2 RIO ARAGUAIA:.....	33
A) SERVIÇOS DE REFORMA DO PRÉDIO DO ESCRITÓRIO DA BASE DE ARUANÃ-GO, NA BASE DA AHITAR NO MUNICÍPIO DE ARUANÃ-GO:	33
B) EMBARCAÇÕES KING RIVER E RIO MEARIM, LOTADAS NA BASE DA AHITAR EM CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA-PA:	33
3.2.3.3. OUTRAS ATIVIDADES:	33
A) MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO FLUTUANTE	33
B) RETIRADA DE PALITEIROS.....	34
3.2.3.4. INDICADORES DE DESEMPENHO:.....	34
3.2.4 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL - AHIMOC:	35
3.2.4.8 A AHIMOC	37
3.2.4.8.1 RIO MADEIRA:	37
3.2.4.8.2 MUNICÍPIOS AMAZONENSES:.....	38
3.2.4.9 INDICADORES DE DESEMPENHO:.....	38
3.2.5 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO – AHSFRA:	42
3.2.5.1. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:	42
3.2.5.1.1 SINALIZAÇÃO NÁUTICA:	42
A) MANUTENÇÃO E ADEQUAÇÃO DA SINALIZAÇÃO FIXA DE MARGEM E FLUTUANTE DO RIO SÃO FRANCISCO, NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE PIRAPORA-MG E JUAZEIRO-BA/PETROLINA-PE, EM 1.371KM	43
B) FLUTUANTE DO RIO SÃO FRANCISCO, NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE PIRAPORA-MG E JUAZEIRO-BA/PETROLINA-PE, EM 1.371KM:	43
C) REIMPLANTAÇÃO DA REDE LIMNIMÉTRICA.....	43
D) REVISÃO DOS LEVANTAMENTOS BATIMÉTRICOS PARA ATUALIZAÇÃO DAS SEÇÕES TRANSVERSAIS DE INTERESSE PARA OS PROGRAMAS DE PREVISÃO DE VAZÕES:.....	43
E) EQUIPAMENTO DE POSICIONAMENTO PARA TRABALHOS DE TOPOBATIMETRIA	43
F) EXECUÇÃO DE TRABALHOS DE APOIO À COORDENAÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS, ESTUDOS E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO PARA O FUNCIONAMENTO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO.....	43
3.2.5.1.2 DESOBSTRUÇÃO DE CANAL DO RIO SÃO FRANCISCO:	43
3.2.6 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI - AHIPAR:	45
3.2.6.1 EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA PARA RENOVAÇÃO DE LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 18/98, RELATIVA A DRAGAGEM ROTINEIRA.....	45
3.2.6.2 DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO RIO PARAGUAI:	45
3.2.7 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DA AMAZÔNIA ORIENTAL - AHIMOR:	46
3.2.7.1 CONTRATAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO PARA APOIO AOS SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA NECESSÁRIOS À HIDROVIA DO GUAMÁ-CAPIM:	46
3.2.7.2 CONTRATAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO PARA APOIO AOS SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA NECESSÁRIOS NA HIDROVIA TOCANTINS:	47
3.2.7.3 CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA NECESSÁRIOS À VISTORIA E PLANEJAMENTO DA REVITALIZAÇÃO DOS BALIZAMENTOS IMPLANTADOS NA HIDROVIA GUAMÁ-CAPIM:	47

3.2.7.4 CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA NECESSÁRIOS À VISTORIA E PLANEJAMENTO DA REVITALIZAÇÃO DOS BALIZAMENTOS IMPLANTADOS NA HIDROVIA DO BAIXO TOCANTINS:.....	47
3.2.7.5 CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO DAS COBERTURAS DOS PRÉDIOS DA ADMINISTRAÇÃO E SUBESTAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO, BARCARENA, PARÁ:.....	47
3.2.7.6 RECUPERAÇÃO DA EMBARCAÇÃO NOVA TOCANVIA E DA Balsa FLUVIAL SENADOR ALVARO ADOLFO:.....	47
3.2.7.7 INVESTIMENTOS:.....	48
3.2.7.8 OUTRAS ATIVIDADES:.....	48
3.2.8 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARANÁ - AHRANA:.....	50
3.2.8.1 ATIVIDADES OPERACIONAIS:.....	50
3.2.8.2 ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS:.....	50
3.2.8.3 INDICADORES DE DESEMPENHO:.....	51
3.3 CONVÊNIO DE APOIO TÉCNICO E FINANCEIRO CELEBRADO ENTRE O DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT E A COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR:.....	52
ITEM 3 – INFORMAÇÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE PASSIVOS POR INSUFICIÊNCIA DE CRÉDITOS OU RECURSOS.....	52
ITEM 4 – INFORMAÇÕES SOBRE A INSCRIÇÃO DE RESTOS A PAGAR NO EXERCÍCIO E SALDOS DE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	52
ITEM 5 – INFORMAÇÕES SOBRE RECURSOS HUMANOS DA UNIDADE.....	52
ITEM 6 – INFORMAÇÕES SOBRE A TRANSFERÊNCIA MEDIANTE CONVÊNIO, CONTRATO DE REPASSE, TERMO DE PARCERIA, TERMO DE COOPERAÇÃO, TERMO DE COMPROMISSO OU OUTROS ACORDOS, AJUSTES OU INSTRUMENTOS CONGÊNERES, VIGENTES NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA:.....	53
ITEM 07 – DECLARAÇÃO DA ÁREA RESPONSÁVEL ATESTANDO QUE AS INFORMAÇÕES REFERENTES A CONTRATOS E CONVÊNIOS OU OUTROS INSTRUMENTOS CONGÊNERES ESTÃO DISPONÍVEIS E ATUALIZADAS, RESPECTIVAMENTE, NO SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRAÇÃO DE SERVIÇOS GERAIS – SIASG E NO SISTEMA DE GESTÃO DE CONVÊNIOS, CONTRATOS DE REPASSE E TERMOS DE PARCERIA – SICONV, CONFORME ESTABELECE ART. 19 DA LEI Nº 12.309, DE 09 DE AGOSTO DE 2010.	54
ITEM 8 – INFORMAÇÕES SOBRE O CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES ESTABELECIDAS NA LEI Nº 8.730, DE 10 DE NOVEMBRO DE 1993, RELACIONADAS À ENTREGA E AO TRATAMENTO DAS DECLARAÇÕES DE BENS E RENDAS:	54
ITEM 9 – INFORMAÇÕES SOBRE O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE CONTROLE INTERNO DA UJ:.....	54
ITEM 10 – INFORMAÇÕES QUANTO À ADOÇÃO DE CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NA AQUISIÇÃO DE BENS, MATERIAIS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (TI) E NA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS OU OBRAS, TENDO COMO REFERÊNCIA A INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 01/2010 E PORTARIA Nº 02/2010, AMBAS DA SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO E INFORMAÇÕES RELACIONADAS À SEPARAÇÃO DE RESÍDUOS RECICLÁVEIS DESCARTADOS EM CONFORMIDADE COM O DECRETO Nº 5.940/2006.	54
ITEM 11 – INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO DO PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO DE RESPONSABILIDADE DA UJ, CLASSIFICADO COMO “BENS DE USO ESPECIAL”, DE PROPRIEDADE DA UNIÃO OU LOCADO DE TERCEIROS:.....	54
ITEM 12 – INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (TI) DA UJ:.....	55
ITEM 13 – INFORMAÇÕES SOBRE A UTILIZAÇÃO DE CARTÕES DE PAGAMENTO DO GOVERNO FEDERAL, OBSERVANDO-SE AS DISPOSIÇÕES DOS DECRETOS Nº 5.355/2005 E 6.370/2008:.....	55
ITEM 14 – INFORMAÇÕES SOBRE RENÚNCIA TRIBUTÁRIA, CONTENDO DECLARAÇÃO DO GESTOR DE QUE OS BENEFICIÁRIOS DIRETOS DA RENÚNCIA, BEM COMO DA CONTRAPARTIDA, COMPROVARAM, NO EXERCÍCIO, QUE ESTAVAM EM SITUAÇÃO REGULAR EM RELAÇÃO AOS PAGAMENTOS DOS TRIBUTOS JUNTO À SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL – SRFB, AO FUNDO DE GARANTIA POR TEMPO DE SERVIÇOS – FGTS E À SEGURIDADE SOCIAL:.....	55
ITEM 15 – INFORMAÇÕES SOBRE PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA ATENDER ÀS DELIBERAÇÕES EXARADAS EM ACÓRDÃOS DO TCU OU EM RELATÓRIOS DE AUDITORIA DO ÓRGÃO DE CONTROLE INTERNO A QUE A UNIDADE JURISDICIONADA SE VINCULA OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O NÃO CUMPRIMENTO:.....	55

ITEM 16 – INFORMAÇÕES SOBRE O TRATAMENTO DAS RECOMENDAÇÕES REALIZADAS PELA UNIDADE DE CONTROLE INTERNO, CASO EXISTA NA ESTRUTURA DO ÓRGÃO, APRESENTANDO AS JUSTIFICATIVAS PARA OS CASOS DE NÃO ACATAMENTO:..... 57

LISTA DE ABREVIações

AES SUL – Concessionária do Serviço Público de Energia Elétrica
AGU – Advocacia Geral da União
AHIMOC – Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental
AHIMOR - Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental
AHINOR - Administração das Hidrovias do Nordeste
AHIPAR - Administração das Hidrovias do Paraguai
AHRANA - Administração das Hidrovias do Paraná
AHSFRA - Administração das Hidrovias do São Francisco
AHITAR - Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia
AHSUL - Administração das Hidrovias do Sul
ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário
APM – Administração do Porto de Manaus
CADIN – Cadastro Informativo de Crédito
CEEE – Companhia Estadual de Energia Elétrica
CESA – Companhia Estadual de Silos e Armazéns
CODESP – Companhia Docas de São Paulo
CODEVASF – Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco
CODOMAR – Companhia Docas do Maranhão
CGAS – Coordenadoria Geral de Serviços
CGOR – Coordenadoria Geral de Orçamentos
CMAN – Custo de Manutenção
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONJUR/MT – Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes
CPL – Comissão Permanente de Licitação
CTHTP – Comitê Técnico da Hidrovia Tietê – Paraná
CVNI – Comitê de Vias Navegáveis Interiores
DAQ – Diretoria Aquaviária
DEST – Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais
DHI – Departamento de Hidrovias Interiores
DN – Drenagem Necessária
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes
DNPM – Departamento Nacional de Produção Minas
DNTA – Departamento Nacional de Transportes Aquaviários
DOU – Diário Oficial da União
DR – Drenagem Realizada
ELETRONORTE - Centrais Elétricas do Norte do Brasil S/A
EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária
FEPAM – Fundação Estadual de Proteção ao Meio Ambiente
FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
INSS – Instituto Nacional da Seguridade Social
LO – Licença de Operação
MT – Ministério dos Transportes
OGU – Orçamento Geral da União
PAES – Parcelamento Especial de Débitos para com Fazenda Nacional
PAINT – Plano de Auditoria Interno
PK – Ponto Kilométrico
PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil S.A
PTD – Plano de Trabalho de Descentralização
SEMA – Secretaria Estadual do Meio Ambiente
SIAFI – Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal
SIASG – Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais
SICONV – Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasses
SNPH – Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias
SPH – Superintendência de Portos e Hidrovias
SPO – Subsecretaria de Planejamento e Orçamento
SRFB – Secretaria da Receita Federal do Brasil
STA - Secretaria de Transportes Aquaviários
STN – Secretaria do Tesouro Nacional
RTSA – Reserva por Tempo de Serviço Anterior
TCOP – Proporção Custeio Operacional
TCU – Tribunal de Contas da União
TI – Tecnologia de Informação
TMAN – Taxa de Manutenção
TNAV – Taxa de Navegação
TNHidMAD – Taxa de Navegação do Madeira
UJ – Unidade Juridicionada

LISTA DE TABELAS, RELAÇÕES, GRÁFICOS, DECLARAÇÕES

58

Título

Quadro Demonstrativo dos Convênios no Amazonas
Quadro de Detalhamento de Transferências - Codomar
Quadro Demonstrativo dos Repasses do DNIT e Pagamentos Efetuados Pela Codomar Para o Amazonas até 31/12/2010
Resumo Geral Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Controle das Medições Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Controle dos pagamentos realizados ao Exército Brasileiro – Fiscalização da Obra
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Controle CPMF Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Controle Despesas Bancárias Convênio nº 267/2005 – Santa Isabel do Rio Negro – AM
Controle multas cobradas ao ERAM
Controle ISS retido do ERAM
Resumo Geral Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Controle das Medições Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Controle CPMF Convênio nº 268/2005 – Barcelos – AM
Resumo Geral Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM

Controle das Medições Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM
Controle CPMF Convênio nº 269/2005 – Benjamin Constant – AM
Controle ISS retido ERAM
Resumo Geral Convênio nº 270/2005 – Fonte Boa – AM
Controle das Medições Convênio nº 270/2005 – Fonte Boa – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 270/2005 – Fonte Boa – AM
Controle dos pagamentos da fiscalização da obra – Fonte Boa – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 270/2005 – Fonte Boa – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 270/2005 – Fonte Boa – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 270/2005 – Fonte Boa – AM
Controle CPMF Convênio nº 270/2005 – Fonte Boa – AM
Controle ISS retido ERAM
Resumo Geral Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Controle das Medições Convênio 271/2005 – Humaitá
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Controle dos Pagamentos Fiscalização da Obra Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Controle CPMF Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Controle Multas ao ERAM Convênio nº 271/2005 – Humaitá – AM
Resumo Geral Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Controle das Medições ERAM Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Controle das Medições Consórcio JURUÁ Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Controle dos Pagamentos Fiscalização da Obra Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM

Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Controle CPMF Convênio nº 272/2005 – Jutai – AM
Resumo Geral Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Controle das Medições Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Controle dos Pagamentos Fiscalização da Obra Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Controle do rendimento da Aplicação Financeira, I. Renda e IOF Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Controle CPMF Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Controle Multas cobradas Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Controle ISS retido Convênio nº 273/2005 – Manaquiri – AM
Resumo Geral Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Controle das Medições Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Controle CPMF Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Controle Multas cobradas Convênio nº 274/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Controle ISS retido Convênio nº 273/2005 – Nova Olinda do Norte – AM
Resumo Geral Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Controle das Medições Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Controle CPMF Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Controle ISS Retido Convênio nº 275/2005 – Tonantins – AM
Resumo Geral Convênio nº 276/2005 – Cacao Pirera – AM
Controle das Medições Convênio nº 276/2005 – Cacao Pirera – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 276/2005 – Cacao Pirera – AM
Controle dos Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico

Convênio nº 276/2005 – Cacau Pirera – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 276/2005 – Cacau Pirera – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 276/2005 – Cacau Pirera – AM
Controle CPMF Convênio nº 276/2005 – Cacau Pirera – AM
Resumo Geral Convênio nº 277/2005 – Santo Antonio do Içá – AM
Controle das Medições Convênio nº 277/2005 – Santo Antonio do Içá – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 277/2005 – Santo Antonio do Içá – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 277/2005 – Santo Antonio do Içá – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 277/2005 – Santo Antonio do Içá – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira, I. Renda e IOF Convênio nº 277/2005 – Santo Antonio do Içá – AM
Controle CPMF Convênio nº 277/2005 – Santo Antonio do Içá – AM
Resumo Geral Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Controle das Medições Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Controle CPMF Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Controle Multas Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Controle ISS Retido Convênio nº 278/2005 – São Paulo de Olivença – AM
Resumo Geral Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Controle das Medições Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 279/2005 – Urucará - AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Controle CPMF Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Valor depositado erroneamente na conta do Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Valor rendimento Aplicação Financeira, I. Renda e IOF Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Valor ISS Retido Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Valor multas cobradas Convênio nº 279/2005 – Urucará – AM
Resumo Geral Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Controle das Medições Convênio nº 280/2005 – Urucurituba –AM

Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Controle CPMF Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Valor multas cobradas Convênio nº 280 – Urucurituba – AM
Resumo Geral Convênio nº 281 – Novo Aripuanã – AM
Controle das Medições Convênio nº 281 – Novo Aripuanã - AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 281 – Novo Aripuanã - AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 281 – Novo Aripuanã - AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 281 – Novo Aripuanã – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 281 – Novo Aripuanã - AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 281 – Novo Aripuanã – AM
Controle CPMF Convênio nº 281 – Novo Aripuanã - AM
Resumo Geral Convênio nº 287 – Tefé – AM
Controle das Medições Convênio nº 287 – Tefé - AM
Controle dos Pagamentos do Projeto Executivo Convênio nº 287 – Tefé - AM
Controle dos Pagamentos da Fiscalização Convênio nº 287 – Tefé - AM
Pagamentos p/ Desenvolvimento e Acompanhamento Técnico Convênio nº 287 – Tefé - AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 287 – Tefé - AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 287 – Tefé – AM
Demonstrativo das Ordens Bancárias Convênio nº 287 – Tefé – AM
Demonstrativo Rendimento da Aplicação Financeira Convênio nº 287 – Tefé – AM
Controle CPMF Convênio nº 287 – Tefé – AM
Demonstrativo da Execução Orçamentária por Programa de Governo
Execução Física das ações realizadas pela UJ
Reconhecimento de Passivos por Insuficiência de Créditos ou Recursos - Exercício 2010 – HIDROVIAS
Despesas por Modalidade de Contratação – CODOMAR
Despesas Correntes por Grupo e Elemento de Despesa
Despesas de Capital por Grupo e Elemento de Despesa
Investimentos Permanentes em Outras Sociedades NÃO APLICADO
Renúncias Tributárias concedidas pela UJ
Valores concedidos a título de renúncia de receita e respectiva contra

**RELATÓRIO DE GESTÃO
DA COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR
EXERCÍCIO DE 2010**

ITEM 1 - INFORMAÇÕES DE IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA, CONTENDO: PODER E ÓRGÃO DE VINCULAÇÃO OU SUPERVISÃO; NOME COMPLETO; DENOMINAÇÃO ABREVIADA; CÓDIGO SIORG; CÓDIGO NA LOA; SITUAÇÃO OPERACIONAL; NATUREZA JURÍDICA; PRINCIPAL ATIVIDADE ECONÔMICA; TELEFONES DE CONTATO; ENDEREÇO POSTAL; ENDEREÇO ELETRÔNICO; PÁGINA NA INTERNET; NORMAS DE CRIAÇÃO; NORMAS RELACIONADAS À GESTÃO E ESTRUTURA; MANUAIS E PUBLICAÇÕES RELACIONADAS ÀS ATIVIDADES DA UNIDADE; CÓDIGOS E NOMES DAS UNIDADES GESTORAS E GESTÕES NO SISTEMA SIAFI.

Nome completo da unidade e sigla	Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR
Natureza jurídica	Sociedade de Economia Mista
Vinculação ministerial	Ministério dos Transportes
Normativo de criação, definição de competência e estrutura organizacional e respectiva data de publicação no Diário Oficial da União.	Instituída aos 28 (vinte e oito) dias do mês de dezembro de 1973, com aprovação pelo Decreto nº 73.725, de 04 de março de 1974, publicado no Diário Oficial da União, de 05.03.74, Seção I, Parte I, às folhas nº 2.385/89.
CNPJ	06.347.892/0001-88
Nome e código no SIAFI	Não inscrita
Código da UJ titular do relatório	Não possui

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR

Códigos da UJ abrangidas	Não possui
Endereço completo da sede	Porto do Itaqui S/N – São Luís(MA) – CEP: 65085-370 Telefones 98 32310103 e 32324932
Endereço da página institucional na internet	http://www.codomar.com.br
Situação da unidade quanto ao funcionamento	Ativa
Função de governo predominante	Transporte
Tipo de atividade	Administração das vias navegáveis interiores, por delegação do Governo Federal, mediante a assinatura de Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT.
Unidades gestoras utilizadas no SIAFI Nome/Código	Não possui

ITEM 2 - INFORMAÇÕES SOBRE O PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DA UNIDADE, CONSIDERANDO O ATINGIMENTO DOS OBJETIVOS E METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS, BEM COMO AS AÇÕES ADMINISTRATIVAS CONSUBSTANCIADAS EM PROJETOS E ATIVIDADES, CONTEMPLANDO:

2.1 Responsabilidades institucionais da unidade:

Constituem o objeto social da **CODOMAR**, realizar, em harmonia com os planos e programas do **Ministério dos Transportes**, a administração, manutenção e melhoria das vias navegáveis e portos fluviais e lacustres, por delegação do Governo Federal, mediante a assinatura de Convênio ou outro instrumento que o substitua.

Com o encerramento dos trabalhos de liquidação da **Empresa de Portos do Brasil S/A. - PORTOBRÁS**, nos termos do inciso I, do artigo 219 da Lei nº 6.404/76, publicado no Diário Oficial da União em 28 de novembro de 1991, as atividades da extinta empresa ficaram a cargo do Ministério da Infra-Estrutura.

Em maio de 2002, com a criação do **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT**, a supervisão das hidrovias passaram a ser da **Diretoria de Infra-Estrutura Aquaviária - DAQ**, que absorveu as atribuições relativas às Administrações Hidroviárias. Desta forma, o apoio técnico, processos licitatórios, fiscalização, execução e operação de atividades têm a orientação do **DNIT**, através da **DAQ**.

Em 30 de janeiro de 2008 foi assinado com o **DNIT**, o **Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores nº 007/2008/DAQ/DNIT** e seus Termos Aditivos nº 001, publicado no DOU de 02.01.2009, nº 002, publicado no DOU de 03.12.2009, nº 003, publicado no DOU de 02.09.2010 e nº 004, publicado no DOU de 10.11.2010.

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR

O objeto do aludido Convênio é a descentralização dos serviços portuários e hidroviários, delegando para a **CODOMAR** a administração das hidrovias **AHIMOC, AHINOR, AHIMOR, AHITAR, AHIPAR, AHRANA, AHSFRA E AHSUL**, de competência do **DNIT**.

A descentralização dos serviços especificados no **Convênio nº 007/2008DAQ/DNIT**, ocorre mediante a transferência, do **DNIT** para a **CODOMAR**, da execução das atividades de administração das hidrovias e dos portos fluviais, bem como da cessão de uso de bens integrantes do patrimônio do **MT/DNIT**.

3 ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO FRENTE ÀS RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS:

O Plano Estratégico da **CODOMAR** está representado pelas metas orçamentárias executadas, onde buscamos ao longo de 2010, praticar gestões de acordo com os recursos financeiros alocados e com os mesmos recursos humanos, materiais e logísticos.

Os planos e projetos desenvolvidos ao longo do ano relativo às ações desempenhadas pela Companhia serão a seguir especificados:

3.1 Execução do disposto no Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT:

Conforme explanado no Item 2, a **CODOMAR** assinou com o **DNIT**, o **Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores nº 007/2008/DAQ/DNIT**, cujo objeto é a descentralização dos serviços portuários e hidroviários, que delegou para a Companhia a administração das hidrovias **AHIMOC, AHINOR, AHIMOR, AHITAR, AHIPAR, AHRANA, AHSFRA E AHSUL**.

Com a formalização do Convênio, a **CODOMAR** assumiu a execução das atividades de administração das hidrovias, cujas atribuições são:

3.1.1 Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR: Desenvolve atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras, serviços, exploração dos rios e portos fluviais não organizados destinados exclusivamente à navegação Interior nas Bacias do Nordeste;

3.1.2 Administração da Hidrovia do São Francisco – AHSFRA: Desenvolve atividades de manutenção e melhoramento da Bacia do São Francisco, com jurisdição nos estados de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco, Sergipe, Alagoas e o Distrito Federal integrando a Bacia Hidrográfica do São Francisco;

3.1.3 Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC: Tem na Hidrovia do Madeira seu principal campo de atuação, sendo este a maior via de escoamento para os mercados consumidores do exterior da produção de soja do Centro-Oeste, bem como da própria região amazônica. Sua jurisdição compreende os rios da Amazônia Ocidental, localizados nos Estados do Amazonas, Rondônia, Acre e Roraima;

3.1.4 Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR: A Hidrovia do Paraguai possui, no território brasileiro, uma extensão de 1.725 km (rios Paraguai e Taquari), constituindo-se uma principal via de transporte de cargas. Inicia-se em Cárceres – MS e vai até a sua foz do Rio Apa, na

divisa entre o Estado do Mato Grosso do Sul – Brasil com a República do Paraguai – Paraguai. À **AHIPAR** compete realizar o acompanhamento de estudos, obras, serviços e exploração de vias navegáveis interiores, bem como dos portos fluviais e lacustres, no âmbito da bacia hidrográfica do Paraguai, desenvolvendo atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras e serviços relativos às vias navegáveis interiores, para propiciar a navegação no rio Paraguai;

3.1.5 Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL: É responsável pela manutenção da navegação interior nos cursos d'água do estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, concentrando sua atuação principalmente nos rios Jacuí, com 228 km de extensão navegável e o Taquari com 87 km, bem como na Lagoa Mirim, todos situados no Estado do Rio Grande do Sul. Nos rios Jacuí e Taquari, a **AHSUL** mantém e opera, diretamente, quatro barragens de navegação - três no Jacuí e uma no Taquari. A **AHSUL** executa levantamentos topo-hidrográficos necessários à execução de dragagens, visando a manutenção das profundidades de projeto ao longo dos canais navegáveis e executa o balizamento dos mesmos, ao longo dos trechos mantidos em corrente livre. Além disso, a **AHSUL** também é responsável pelo Terminal de Carvão de Charqueada.

3.1.6 Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR: É o órgão responsável pelo acompanhamento de estudos, obras, serviços e exploração de vias navegáveis interiores, bem como dos portos fluviais e lacustres, no âmbito da Amazônia Oriental, desenvolvendo atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras e serviços relativos às vias navegáveis interiores, para propiciar a navegação nos rios Tapajós, Tocantins, Xingu, Capim e outros.

3.1.7 Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia – AHITAR: Compete promover e desenvolver atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras, serviços, exploração das vias navegáveis interiores, dos portos fluviais e lacustres na bacia hidrográfica dos rios Araguaia e Tocantins, que tem sob sua área de influência os Estados do Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Pará e Maranhão.

3.1.8 Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA: Compete promover e desenvolver atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras, serviços, exploração das vias navegáveis interiores, dos portos fluviais e lacustres no rio Paraná e seus afluentes até a foz do rio Iguaçu e bacias costeiras desde o Estado do Espírito Santo até Santa Catarina. Abrange os Estados do Goiás, incluindo o Distrito Federal, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina, tendo como fronteiras internacionais o Paraguai e Argentina.

3.2 Ações executadas ao longo de 2010 relativos às atuações estratégicas operacionais no âmbito das Administrações Hidroviárias:

3.2.1 Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR:

A jurisdição da **AHINOR** compreende os estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba (Bacias do Nordeste), integrando o “Corredor de Transporte do Nordeste”, sendo composta pelos Rios Parnaíba (1.330km), Balsas (460 km), Itapecurú (897 km), Mearim (930 km), Grajaú (783 km), Pindaré (686 km), Caru (180 km), Turiaçu (380 km), Maracaçumé (170 km), Gurupi (550 km), Baixada Ocidental (120 km), Pericumã (130 km), Munim (250 km), Periaí (71 km) e Preguiças (130 km).

A **AHINOR** executou seus objetivos constantes do Programa de Trabalho proposto para o exercício de 2010, na forma do “Plano de Trabalho de Descentralização –PTD/2010” aprovado, naqueles que tiveram os recursos financeiros necessários, efetivamente disponibilizados na época oportuna.

A **AHINOR**, com os recursos financeiros que foram alocados tempestivamente e com os mesmos recursos humanos, materiais e logísticos, conseguiu executar em 2010 além da meta prevista, ou seja, 1.542 Km de rios desobstruídos, considerada a sua principal atividade-fim.

Destacamos ainda que as atividades desenvolvidas na **AHINOR** em 2010 geraram impactos satisfatórios de curto, médio e longo prazo a todas as populações ribeirinhas com seus decorrentes benefícios sociais, pois com as hidrovias desobstruídas proporcionando um tráfego franco e seguro ao longo do tempo, foi possível escoar as safras, transportar a carga geral e de passageiros, o que proporciona, naturalmente, grande satisfação aos usuários.

Os 04(quatro) Indicadores de Desempenho adotados na **AHINOR**, tem por objetivo o desempenho na quantidade de quilômetros de vias mantidos, bem como o desempenho na qualidade da manutenção praticada, os quais são obtidos por índices, através das seguintes relações:

Taxa de Navegação:

$$\mathbf{Tnav} = \frac{\text{Quantidade média dos dias navegados no exercício}}{\text{Total dos dias navegáveis do exercício}}$$

Taxa de Manutenção:

$$\mathbf{Tman} = \frac{\text{Km total das hidrovias mantidas}}{\text{Km total das metas hidroviárias do plano de longo prazo do MT}}$$

Custo de Manutenção / Km :

$$\mathbf{Cman} = \frac{\text{Custo de Manutenção anual}}{\text{Extensão das Hidrovias mantidas (Km)}}$$

Proporção Custeio Operacional:

$$\mathbf{Tcop} = \frac{\text{Custeio Operacional da AH}}{\text{Custeio Total de AH}}$$

Os resultados obtidos na **AHINOR** no exercício de 2010 relativos aos “Indicadores de Desempenho” estão assim apresentados:

$$\mathbf{Tnav} = \frac{300 \text{ dias}}{365 \text{ dias}} = \mathbf{82,19\%}$$

$$\mathbf{Tman} = \frac{1.542,0 \text{ Km}}{\quad} = \mathbf{41,17 \%}$$

3.745,0 Km

$$\text{Cman} = \frac{\text{R\$ } 1.079.400,00}{1.542,0 \text{ Km}} = \text{R\$ } 700,00$$

$$\text{Tcop} = \frac{\text{R\$ } 950.000,00}{\text{R\$ } 2.800.000,00} = 33,93 \%$$

É importante observar que as Taxas obtidas podem ser consideradas satisfatórias pois o índice atual para o Tnav = 82,19 % e persegue-se atingir 84,79% até 2011. Já para o Tman, o índice já atingido foi de 41,17% muito além da meta estabelecida para atingimento que era de 18,02 % , estabelecida no PPA – 2008/2011 do MT.

Estes quatro Indicadores de Desempenho que a **AHINOR** utiliza para a avaliação das melhorias obtidas nas vias navegáveis foram estabelecidos pelo **Departamento de Hidrovias Interiores – DHI** da **Secretaria de Transportes Aquaviários – STA**, do **Ministério dos Transportes**, os quais foram sugeridos pelo **TCU** e adotamos.

O método gerencial estabelecido pela **AHINOR** para o monitoramento das execuções que permitam avaliar os resultados operacionais do desempenho tem periodicidade mensal onde são levantados os dados relativos aos dias navegados no período bem como a quilometragem de via mantida em condições de navegabilidade. Tais informações são levantadas na mesma oportunidade da coleta dos dados da Estatística do Tráfego Hidroviário em nossas bacias hidrográficas.

Os estudos / pesquisas para levantamento da demanda potencial dos usuários dos serviços prestados pela **AHINOR** foram continuados no exercício de 2010, pois os mesmos encontram-se incluídos no Plano Plurianual 2008 – 2011 do Governo Federal, constando do PROGRAMA: “Melhoramentos e Manutenção nas Hidrovias Interiores da Bacia do Nordeste”, na AÇÃO de Estudos e Projetos. Realizamos anualmente por amostragem, os levantamentos estatísticos de tráfego hidroviário nos principais rios da Bacia do Nordeste, com informações das toneladas de cargas movimentadas nas Bacias, os portos de origem e destino, tipos de cargas e embarcações envolvidas.

No exercício de 2010 foram implementadas diversas melhorias nas varias áreas de atuação da **AHINOR**, como detalhamos a seguir:

3.2.1.1 Área Administrativa: Serviço de assistência técnica para manutenção preventiva e corretiva da máquina copiadora Samsung, serviço de limpeza e manutenção preventiva nos condicionadores de ar, split, localizados no prédio sede da **AHINOR**, reparo no motor bomba localizado na Oficina do Jenipapeiro, com substituição de peças danificadas. **3.2.4.2 Área Operacional: Destocador “Gomes de Sousa”:** Serviço nos motores YANMAR NSB50 e B8, com mão-de-obra mecânica para reparação corretiva na substituição de peças e componentes danificados, retífica e pintura geral, serviço nos motores MWM TD 229, com reparação e substituição de peças de componentes danificados, serviços para reparação da estrutura do casco da praça de máquinas, com substituição de chapas da sala de máquina, apoio e base do motor de propulsão, revisão geral periódica no gerador Kolbach de 7,5 Kva, com substituição de peças danificadas e revisão geral no gerador de 5Kva, com envernizamento e lubrificação. **Destocador “Engenheiro Portugal”:** Serviço de reparação preventiva no sistema de arrefecimento dos motores propulsores MWM 1229-6 de BB e BE, e nos intercambiadores de arrefecimento de óleo dos reversores, serviços de reparação nos motores YANMAR BTD 33, com substituição de peças e componentes danificados, serviços de reparação e manutenção preventiva nos motores YANMAR NS 18, serviços de manutenção no gerador de marca KohlBach com capacidade de 18,5KVA 1800RPM, com substituição das escovas, e dos rolamentos. **Moto Serras:** Serviços de manutenção em Moto Serra, marca STIHL, com substituição de peças e componentes danificados. **Motores de Popa:** Serviços de manutenção em motor de Popa, marca Branco de 5,0 CV, a gasolina, tipo rabetão. **Toyota Hilux / Cabine Dupla, Chevrolet D20 / Cabine Dupla, Veículo FORD F 1000, Veículo VW, modelo PARATI 1.8, PARATI 1.6 FLEX:** Execução de revisão periódica de manutenção, com substituição de peças danificadas.

Finalmente destacamos que ficou inviabilizado o pleno cumprimento de todas as Metas inicialmente propostas, como por exemplo: na Meta de **“Investimentos”:** Contratação das obras civis e eletromecânicas para a conclusão do Sistema de Eclusas de Boa Esperança. Tão logo sejam alocados os recursos financeiros, o **DNIT** através da **DAQ/DNIT**, dará andamento aos processos licitatórios nos próximos exercícios financeiros, promovendo a contratação e imediato início desses serviços.

3.2.1.2 Recuperação de Atracadouros Hidroviários Fixos e Flutuantes

Execução das Obras/Serviços de Engenharia para Reparação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes e Fixos, com área total de **1.717,20 m²**, executados no período de 19/11/2009 a 28/04/2010, nas localidades, a saber: **1) Porto na Sede do Município de Água Doce do Maranhão**, no Estado do Maranhão, no Rio Água Doce - Km 01, no Delta do Parnaíba; **2) Porto de Carnaubeira**, na zona rural do Município de Araióses, no Estado do Maranhão, no Rio Santa Rosa - Km 15, no Delta do Parnaíba; **3) Porto na Sede do Município de Tutóia**, no Estado do Maranhão, na Baía de Tutóia - Km 01, no Delta do Parnaíba; **4) Porto de Paricatiaua**, na zona rural do Município de Bequimão, no Estado do Maranhão, no Rio Itapetininga - Km 06; **5) Porto Grande da Sede do Município de Guimarães**, no Estado do Maranhão, no Rio Guarapiranga - Km 01, na região da Baía de Cumã; **6) Porto de Cateauá**, na zona rural do Município de Porto Rico do Maranhão, no Estado do Maranhão, no Rio Cateauá - Km 08; **7) Porto da Sede do Município de Cururupu**, no Estado do Maranhão, no Rio Cururupu (Rio São Lourenço) - Km 16; **8) Porto da Sede do Município de Turiaçu**, no Estado do Maranhão, no Rio Turiaçu - Km 20; **9) Porto de Coroatá**, na zona rural do Município de Palmeirândia, no Estado do Maranhão, no Rio Pericumã - Km 08; **10) Porto da Sede do Município de Penalva**, no Estado do Maranhão, no Rio Cajari - Km 26; **11) Porto de Caburé**, na zona rural do Município de Barreirinhas, no Estado do Maranhão, no Rio Preguiças - Km 08; **12) Porto de Mandacaru**, na zona rural do Município de

Barreirinhas, no Estado do Maranhão, no Rio Preguiças - Km 08; **13) Porto Forquilha na Sede do Município de Uruçuí**, no Estado do Piauí, no Rio Parnaíba - Km 830, na região do Alto Parnaíba; e **14) Porto Tatus no Município de Ilha Grande**, no Estado do Piauí, no Rio Morros - Km 04, na região do Baixo Parnaíba - Delta. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHINOR**, Contratou a firma VIVENDA CONSTRUÇÕES LTDA., Contrato n° 2009 / 007 / 00, vencedora da Tomada de Preços n° 004/2009, Processo Licitatório n° 278/2009, no valor global de R\$ 537.834,80 (quinhentos e trinta e sete mil oitocentos e trinta e quatro reais e oitenta centavo), relativo à mobilização de equipamentos, pessoal e execução dos serviços acima mencionados.

3.2.1.3 Manutenção de Espigões /Guias Corrente nos Rios Pindaré e Mearim.

Foram realizados no período de **30/11/2009** a **28/01/2010**, Serviços de Engenharia com Manutenção da Profundidade do Canal em Pontos Críticos na Rota Preferencial de Navegação, através de **631 metros lineares de Espigões / Guias Corrente** nos Rios Mearim e Pindaré, nos Municípios de Esperantinópolis, Joselândia, Bom Jardim e Alto Alegre do Pindaré, no Estado do Maranhão. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHINOR**, Contratou a firma CRUZ CORRÊA CONSTRUÇÕES LTDA., Contrato n° **2009 / 08 / 00**, vencedora da Tomada de Preços n° **005/2009**, Processo Licitatório n° 288/2009, no valor global de R\$ 384.751,89 (trezentos e oitenta e quatro mil setecentos e cinquenta e um reais e oitenta e nove centavos), relativo à mobilização de equipamentos, pessoal operacional e na execução dos serviços de Manutenção de Espigões / Guias Corrente, nos Rios Mearim e Pindaré.

3.2.1.4 Rios Mearim, Pindaré e Grajaú.

Os serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens nas Hidrovias do Mearim, Pindaré e Grajaú, com uma extensão total de **1.101 km**, foram realizados no período de 10/06/2010 a 10/09/2010 e executados nos seguintes trechos: RIO PINDARÉ, numa extensão de 507 Km; Foz do Rio Maracu no Km 55 ao Povoado Altamira; Povoado Barra do Caru ao Posto Juriti; e Povoado Seringal ao Povoado Pegado. RIO MEARIM, numa extensão de 572 Km, Foz do Rio Pindaré no Km 41 ao Porto Uchôa. RIO GRAJAÚ, numa extensão de 22 Km, Foz no Km 143 do Rio Mearim ao Porto Rigor. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHINOR**, Contratou a firma PACHECO E OLIVEIRA LTDA., Contrato N° 2010/03/00, vencedora da Tomada de Preços n° 001/2010, Processo Licitatório n° 114/2010, no valor global de R\$ 248.888,93 (duzentos e quarenta e oito mil oitocentos e oitenta e oito reais e noventa e três centavos) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens. Nesta Campanha, foram colocados pela **CODOMAR/AHINOR**, a disposição da Contratada, os Destocadores “Gomes de Sousa” e “Engenheiro Portugal”, devidamente tripulados e com os equipamentos de apoio necessários para a operação de remoção de árvores e troncos submersos do canal navegável, com o içamento, transporte e o adequado lançamento em local seguro nas margens (bota fora.) Os Destocadores também foram utilizados como alojamento dos trabalhadores da contratada, que executaram os serviços de apoio a Campanha.

Estes trechos que foram beneficiados com os citados melhoramentos são de grande importância para o escoamento das safras agrícolas, oriundas dos povoados localizados ao longo do trecho, além do mais, esta região do Estado não conta em toda sua extensão com rodovias e estradas vicinais, sendo o transporte Hidroviário a única alternativa usada pelas populações ribeirinhas.

3.2.1.5 Rios e Igarapés da Região do Delta do Parnaíba.

Alto Parnaíba, numa extensão de **188 Km**. Rio Parnaíba - "Cidades de Uruçuí – PI / Benedito Leite - MA, no Km 834 à Cidade de Ribeiro Gonçalves – PI, no Km 939", com extensão de 105 Km; e Rio Balsas - "Cidades de Uruçuí – PI / Benedito Leite - MA, no Km 834 à Cidade de Loreto Km 83", com extensão de 83 Km; Baixo Parnaíba, numa extensão de **253 Km**, Rio Santa Rosa - "Foz na Baía do Cajú ao Km 48 do Rio Parnaíba, com extensão de 63 Km"; Rio Magú - "Foz no Km 41 do Rio Santa Rosa à Cidade de Santana do Maranhão Km 70, com extensão de 70 Km"; Rio Igaracú - "Foz em Luiz Correia - PI ao Km 33 do Rio Parnaíba, com extensão de 21 Km"; Rio dos Morros - "Km 21 do Rio Parnaíba ao Km 08 do Rio Parnaíba, com extensão de 12 Km"; Rio Guará - "Km 12 do Rio Santa Rosa à Foz na Baía da Mantible, com extensão de 7,0 Km"; Rio Barreirinha - "Foz no Rio Santa Rosa ao Canal do Guirindó, com extensão de 22 Km"; Rio M^a Engracia - "Km 04 do Rio Santa Rosa à Foz na Baía de São Bernardo, com extensão de 12 Km"; Rio dos Macacos - "Foz do Rio M^a Engracia à Foz na Ilha das Garças, com extensão de 7,0 Km"; Igarapé dos Mosquitos - "Km 24,9 do Rio Santa Rosa ao Km 30,7 (Pov. Conceição) no Rio Santa Rosa, com extensão de 2,5 Km"; Igarapé do Gado Bravo - "Km 29 do Rio Santa Rosa ao Canal do Guirindó, numa extensão de 5,5 Km"; Igarapé do Tinguí - "Km 06 do Rio Parnaíba ao Canal do Guirindó, com extensão de 11 Km"; Igarapé do Arrastador - "Foz do Rio Santa Rosa ao Km 07 do Rio Barreirinha, com extensão de 6,0 Km"; Igarapé do Vermelho - "Km 32,3 do Rio Santa Rosa ao Km 16 do Rio Parnaíba, com extensão de 6,0 Km"; Igarapé do Possa - "Baía de Tutoia a Baía da Melancieira, com extensão de 2,0 Km"; Igarapé do Pacamão - "Porto areia ao Rio Bom Gosto, com extensão de 2,5 Km"; Igarapé do Cimião - "Baía de Tutoia a Baía da Melancieira, com extensão de 2,0 Km"; e Igarapé do Papagaio - "Km 05 do Rio do Papagaio a Baía de Tutoia, com extensão de 1,5 Km". Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHINOR**, Contratou a firma **CRUZ CORRÊA CONSTRUÇÕES LTDA.**, Contrato n° 2010 / 05 / 00, vencedora da Tomada de Preços n° 03/2010, Processo Licitatório n° 241/2010, no valor global de R\$ R\$ 139.109,84 (cento e trinta e nove mil cento e nove reais e oitenta e quatro centavos), relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens. Nesta Campanha, foram utilizadas embarcações locadas na própria região, devidamente tripuladas e com os equipamentos de apoio necessários para a operação de remoção de árvores e troncos submersos do canal navegável, com o içamento, transporte e o adequado lançamento em local seguro nas margens (bota fora.) As embarcações também foram utilizados como alojamento dos trabalhadores da contratada, que executaram os serviços de apoio à Campanha.

3.2.1.6 Recuperação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes

Execução das Obras/Serviços de Engenharia para Reparação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes, em caráter emergencial com área total de 111 m², na localidade de Canárias, município de Araisos, no estado do Maranhão, na região do Baixo Parnaíba - Delta. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHINOR**, Contratou a firma **VIVENDA CONSTRUÇÕES LTDA.**, Ordem de Execução n° 020/2010 de 27/08/2010, processo administrativo 196/2010, no valor global de R\$ 29.826,00 (vinte e nove mil oitocentos e vinte e seis reais), relativo à mobilização de equipamentos, pessoal e execução dos serviços acima mencionados.

3.2.1.7 Recuperação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes

Execução das Obras/Serviços de Engenharia para Reparação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes, com área total de 3.146,80 m², em andamento no período de dezembro de 2010 a maio de 2011 referente a Tomada de preços 05/2010, processo administrativo 325/2010 de 01/12/2010, no valor estimado de R\$ 470.270,06 (quatrocentos e setenta mil, duzentos e setenta reais e seis centavos), nos Portos a saber: a) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Sede do Município de Água Doce do Maranhão - MA, com área de 269,30 m², localizado na margem esquerda do Rio Água Doce - Km 01; b) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto de Carnaubeira, na zona rural do Município de Araisos - MA, com área de 232,73 m², localizado na margem esquerda do Rio Santa Rosa - Km 15; c) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Sede do Município de Tutóia - MA, com área de 301,90 m², localizado na margem esquerda da Baía de Tutóia - Km 01; d) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Paricatiua, na zona rural do Município de Bequimão - MA, com área de 227,38 m², localizado na margem direita da Baía de Cumã, na Foz do Rio Itapetinga - Km 06; e) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Grande da Sede do Município de Guimarães, no Estado do Maranhão, com 258,60 m², localizado na margem esquerda do Rio Guarapiranga - Km 01, na região da Baía de Cumã; f) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto de Cateauá, na zona rural do Município de Porto Rico do Maranhão, no Estado do Maranhão, com 234,72 m², localizado na margem esquerda do Rio Cateauá - Km 08; g) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto da Sede do Município de Cururupu, no Estado do Maranhão, com 196,35 m², localizado na margem esquerda do Rio Cururupu (Rio São Lourenço) - Km 16; h) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto da Sede do Município de Turiaçu - MA, com área de 245,38 m², localizado na margem esquerda do Rio Turiaçu - Km 20, na região do Baixo Turiaçu; i) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto de São José dos Leite, na zona rural do Município de Palmeirândia - MA, com área de 91,86 m², localizado na margem direita do Rio Pericumã - Km 82, na Baixada Ocidental Maranhense; j) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto de Vitória, na zona rural do Município de Pinheiro - MA, com área de 88,16 m², localizado na margem esquerda do Rio Pericumã - Km 74, na Baixada Ocidental Maranhense; k) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto da Sede do Município de Penalva - MA, com área de 151,64 m², localizado na margem esquerda do Rio Cajari - Km 26, na Baixada Ocidental Maranhense; l) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Forquilha, no Bairro Areia, na Cidade Uruçuí - PI, com área de 136,14 m², localizado na margem direita do Rio Parnaíba - Km 830; m) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Tatus, no Município de Ilha Grande - PI, com área de 131,64 m², localizado na margem direita do Rio dos Morros - Km 04, na Região do Delta do Rio Parnaíba; e n) Atracadouro Hidroviário Fixo no Porto Barreiras, na zona rural do município de Araisos, com área total de 581,00 m², na margem esquerda do Rio Santa Rosa, no Km 20, na região do Delta do Rio Parnaíba.

3.2.1.8 Manutenção de Espigões /Guias Corrente nos Rios Pindaré e Mearim.

Serviços de Engenharia com Manutenção da profundidade do canal em pontos críticos na rota preferencial de navegação, através de 600 metros lineares de Espigões / Guias Corrente nos Rios Mearim e Pindaré, nos Municípios de Esperantinópolis, Joselândia, Bom Jardim e Alto Alegre do Pindaré, no Estado do Maranhão em andamento no período de dezembro de 2010 a fevereiro de 2011, referente a Tomada de Preços 04/2010, no valor estimado de R\$ 478.400,00 (quatrocentos e setenta e oito mil e quatrocentos reais) nas localidades : RIO MEARIM: Na localidade de PALMEIRAL, no Km 480, numa extensão de 77 metros lineares; localidade de SÃO JOAQUIM, no Km 479, numa extensão de 20 metros lineares; e localidade de UTENSILIO, no Km 462, numa extensão de 96 metros lineares. RIO PINDARÉ: localidade de MINEIRINHO, no Km 320, numa

extensão de 125 metros lineares; e localidade de POÇÃO DA ARAPUCA, no Km 261, numa extensão de 313 metros lineares.

3.2.1.9 Obras e Serviços de Engenharia para implantação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes, com área Total de 541,80 M².

Iniciados em 27/07/2010 e previsto para serem concluídos em 29/12/2010, os Serviços de Engenharia para Implantação de 541,80 m² de Atracadouros Hidroviários Flutuantes, nas localidades a saber: Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto do Morro do Meio, na zona rural do Município de Araiões, no Estado do Maranhão, com 203,14 m², localizado na margem direita do Rio da Barreirinha - Km 24 na Região do Delta Rio Parnaíba; Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto da Sede do Município de Vitória do Mearim, no Estado do Maranhão, com 138,14 m², localizado na margem esquerda do Rio Mearim - Km 98; e Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Tatus, no Município de Ilha Grande, no Estado do Piauí, com 200,52 m², localizado na margem direita do Rio dos Morros - Km 04 na Região do Delta do Rio Parnaíba;

Para a Execução desse serviço de Melhoria, a **CODOMAR/AHINOR**, Contratou a firma **PACHECO E OLIVEIRA LTDA.**, Contrato n° 2010/04/00, vencedora da Tomada de Preços n° 02/2010, Processo Licitatório n° 290/2009, no valor global de R\$ 463.690,82 (quatrocentos e sessenta e três mil seiscentos e noventa reais e oitenta e dois centavos) relativo à mobilização de equipamentos, pessoal operacional e na execução dos Serviços de Engenharia para implantação de 541,80 m² de Atracadouro Hidroviário Flutuante.

A implantação do referido Atracadouro Hidroviário Flutuante, se faz necessária, visto que o local antes da implantação do referido atracadouro operava com precária infra-estrutura de acostagem, agravado ainda pelos movimentos diários das marés, e com a implantação do empreendimento serão ofertados enormes benefícios econômicos e sociais a região e a um grande número de usuários locais e das diversas comunidades ribeirinhas, tendo em vista a movimentação intensa de embarcações na via, no transporte de cargas, pescados e passageiros, onde a atracação das embarcações são realizadas muitas das vezes no próprio barranco do rio, em muito dificultando as operações de carregamento e descarga e o próprio embarque e desembarque de passageiros, sendo também de fundamental importância para a economia do Município de Araiões – MA, por considerar a grande movimentação de embarcações pesqueiras e turísticas, oriundas do litoral maranhense e piauiense das cidades de Araiões, Vitória do Mearim e Ilha Grande

Os serviços acima citados irão permitir o escoamento das produções pesqueiras, salineiras e de safras agrícolas, tais como: Arroz, Milho, Feijão e Mandioca. No Extrativismo Vegetal: Babaçu e Carnaúba. Na área de Fruticultura, ao longo do Parnaíba, tais como: Coco, Banana, Melancia, Laranja e Caju. Na pecuária a região dispõe de rebanhos, tais como: Bovinos, Suínos, Caprinos, Ovinos, além de garantir o abastecimento das populações ribeirinhas e permitir a integração com o modal rodoviário.

3.2.1.10 Obras e Serviços de Engenharia para implantação de Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto de Ilha Grande do Paulino, com área Total de 107,76 M².

A ser iniciado em dezembro/2010, o Atracadouro Hidroviário Flutuante, com valor estimado em R\$ 95.333,12 (noventa e cinco mil trezentos e trinta e três reais e doze centavos) na localidade a saber: Atracadouro Hidroviário Flutuante no porto da Ilha Grande do Paulino, no município de Tutoia no Estado do Maranhão, com 107,76 m², localizado na margem esquerda da

Bahia de Tutoia.

3.2.1.1 Execução de serviços de campo, Estudos e Projeto por modelagem matemática para dragagem de trecho assoreado do rio Santa Rosa para o restabelecimento e perenização do caudal desse rio, no município de Araiões, no estado do Maranhão.

Iniciado em dezembro/2010, com prazo de execução de 105 dias, com valor estimado em R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).

3.2.2 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO SUL – AHSUL:

A **AHSUL** deu continuidade às ações desenvolvidas ao longo dos últimos anos. Em decorrência da conclusão das principais obras nas hidrovias do Rio Grande do Sul, o Núcleo de Obras e Melhoramentos teve suas atividades direcionadas na realização de trabalhos necessários ao aproveitamento confiável da hidrovia. Dentre as atividades desempenhadas destacamos:

3.2.2.1 Serviços de Topohidrografia e Dragagem: Anteriormente restritos ao rio Taquari, desenvolveram-se também ao longo do rio Jacuí. A navegação comercial no trecho médio do Jacuí – à montante do PK100, foi retomada em 2008 por iniciativa de cooperativa localizada em Cachoeira do Sul e colaboração da Navegação Aliança, SPH (Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul) e CESA (Companhia Estadual de Silos e Armazéns), havendo probabilidade de crescimento para os próximos anos, podendo atingir de 30 a 40 mil toneladas anuais. Além do arroz, também estão previstos o transporte de 350.000 toneladas de farelo de soja proveniente de indústria de bio-diesel situada em Cachoeira do Sul.

Diante dessa nova demanda, além da real possibilidade do aproveitamento da hidrovia para o transporte de madeira visando abastecer a fábrica da CMPC Celulose Riograndense, ora em fase de projeto de ampliação, a **AHSUL** vem desenvolvendo tratativas junto à SPH e areiros para a realização de dragagens nos pontos que apresentam restrições ao longo do rio Jacuí. A **AHSUL** já obteve a concordância do DNPM e da FEPAM (órgão ambiental com abrangência estadual) para que os areiros executem a retirada de areia nos canais navegáveis sob fiscalização da **AHSUL** e SPH, podendo o referido material ser comercializado pelas empresas que se interessarem reduzindo, desta forma, os custos de manutenção da hidrovia.

As dragagens dos canais no rio Taquari foram realizadas diretamente pela **AHSUL** com equipamentos próprios e pessoal terceirizado, desenvolvendo-se ao longo de todo o ano, sempre que as condições do nível do rio proporcionassem condições de trabalho. Foram dragados aproximadamente 15.000 m³ de seixo rolado do rio Taquari em diversos canais situados entre os PKs 98 e 121.

As cheias ocorridas causaram danos acentuados no sistema de balizamento flutuante, obrigando a um trabalho incessante para reposicionamento e colocação de novas bóias no rio Taquari.

Durante as paralisações dos serviços de dragagem, causados pela elevação do nível do rio, foram realizados diversos serviços de manutenção do parque de dragagem assim como a confecção de poitas e recuperação e pintura do balizamento.

Para garantir a realização dessas atividades que lhe estão afetadas, a **AHSUL** manteve contratos de prestação de serviços com empresas terceirizadas, garantindo, com tal providência, a continuidade dos serviços de topo-hidrografia e balizamento ao longo da hidrovia Jacuí-Taquari.

3.2.2.2 Levantamentos Batimétricos no Rio Taquari: Completado o balizamento, foi realizada a batimetria de todos os canais, identificando-se os trechos assoreados e definindo-se as prioridades de dragagem, sendo possível conferir aos canais reabertos as características originais do projeto.

Após a execução de cada trecho dragado, foi refeito o levantamento batimétrico para confirmação de que a remoção do assoreamento havia sido satisfatória. Esses serviços se repetem após cada cheia caracterizando-se como serviços continuados.

Atualmente a **DAQ/DNIT** está ultimando o edital referente a realização de licitação, na modalidade de Concorrência Pública, para contratação da dragagem de 120.000 metros cúbicos de cascalho no Rio Taquari.

3.2.2.3 Levantamentos Batimétricos no Rio Jacuí: Considerando a demanda pelo transporte hidroviário de arroz, já referido anteriormente, bem como o interesse demonstrado pela **CELULOSE RIOGRANDENSE** de ampliar as instalações existentes na cidade de Guaíba, a **AHSUL**, com base nos levantamentos batimétricos efetuados na Hidrovia do Jacuí, identificou os locais onde se faz necessária a realização de dragagens, bem como a localização de pontos onde existem obstáculos no leito do rio que dificultam a prática da navegação; com base nessas informações, desenvolveu tratativas com a **SPH** e com empresas areeiras para a dragagem desses pontos críticos.

Para que os areeiros possam realizar a dragagem dos canais navegáveis e comercializar o material retirado, a **AHSUL** manteve contatos com o **DNPM** e **FEPAM** que concordaram com o pleito, sendo que no momento os areeiros estão desenvolvendo atividades no sentido de obter o necessário licenciamento ambiental para realizar as dragagens.

3.2.2.4 Dragagem da Lagoa Mirim: Em atendimento ao pedido do Ministério dos Transportes procedemos atividades no sentido de elaborar o edital para a contratação da dragagem da Lagoa Mirim, especificamente no canal do Sangradouro e no acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar; em 2011 se pretende realizar batimetria no rio Jaguarão bem como nas barras dos rios Cebollati(UY) e Tacuari(UY) visando o conhecimento das reais condições da Hidrovia Brasil Uruguai.

Com base na batimetria realizada foram elaborados os projetos básicos de dragagem do Canal do Sangradouro e do Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar.

3.2.2.5 Porto de Santa Vitória do Palmar: A **AHSUL** vem assessorando a Prefeitura Municipal de Santa Vitória do Palmar na elaboração dos documentos necessários para a licitação da recuperação do Porto daquela cidade objeto de Convênio firmado com o **DNIT**.

3.2.2.6 Reposicionamento de Linígrafos: O sistema de monitoramento de níveis nas bacias dos rios Jacuí e Taquari bem como na Lagoa dos Patos encontra-se inoperante desde o mês de março de 2008, tendo em vista a mudança no sistema de transmissão de dados da operadora de telefonia celular.

Atualmente estamos providenciando a substituição de alguns componentes (modens, sensores de nível e modificação no software de comunicação de dados) prevendo-se a volta de seu funcionamento para o primeiro semestre de 2011.

3.2.2.7 Atividades desenvolvidas pelo Núcleo de Operação: O Núcleo de Operações é responsável pelo controle de tráfego das embarcações ao longo das hidrovias do Jacuí e Taquarí, assim como pelas tarefas relativas à manutenção eletro-mecânicas e hidráulica das quatro barragens e eclusas sob gestão da **AHSUL**, bem como do Terminal de Carvão de Charqueadas.

3.2.2.8 Serviços de Manutenção em bens imóveis

3.2.2.8.1 Barragem de Amarópolis: Essa obra, situada no ponto quilométrico 74 do rio Jacuí, foi iniciada em 1971 e inaugurada em 1974 tendo o evento representado a conclusão do processo de implantação da chamada primeira etapa da canalização do rio Jacuí, com a qual se pretendia proporcionar a montante desse ponto condição navegável para calado de 2,50 metros ao longo de segmento que se estende até cerca de 65 quilômetros acima de Cachoeira do Sul. Para jusante, a concepção dos melhoramentos preconizava a dragagem de canais, ao longo do trecho mantido em corrente livre.

Semelhante à do Fandango, a barragem de Amarópolis é constituída de alças tipo AUBERT (84 com 6,20 m de comprimento por 2,00 m de largura), não apresentando, todavia, vertedouro fixo, nem, tão pouco, aproveitamento da estrutura metálica onde estão instalados os equipamentos que manobram as comportas para constituição de ponte rodoviária.

A eclusa, construída junto à margem esquerda, tem 120 m de comprimento útil por 17 de largura. Uma escada para peixes está localizada junto à margem oposta.

Atualmente possui o maior movimento no âmbito da **AHSUL**, com volume de 11.126 embarcações e 2.307.421 t de carga (areia para construção civil) no ano.

Foram realizadas, dentre outras, as atividades de manutenção preventiva e corretiva das instalações da eclusa onde transitam cerca de 900 embarcações mensalmente: 1- manutenção no sistema de câmeras de segurança; 2- substituição do motor de translação do carro de manobra das alças (margem direita); 3- reparos no gerador de emergência da barragem; substituição de bombas hidráulicas de movimentação dos portões de jusante da eclusa; 4- recuperação de rede de esgotos de bens imóveis; 5- instalação de internet à rádio na barragem; 6- aquisição de cabos de aço para substituição dos existentes nos dois carros de manobra das alças e substituição do acoplamento do carro de manobra das alças (margem direita); 7- reposicionamento e/ou recuperação de 13 alças da barragem, que estavam inoperantes devido a danos causados por abalroamento de embarcações desgovernadas, ou por ação de cheias.

Problemas existentes, não realizados por falta de pessoal na barragem, 1- Instalação de elementos de proteção catódica e controle de mexilhões dourados em todas as estruturas metálicas da barragem/eclusa; 2- Revisão e/ou substituição dos pinos de fixação das alças e componentes; 3- Pintura Geral das estruturas metálicas da barragem/eclusa; 4- Recuperação do patamar da cota +6,60, à jusante da eclusa, na retaguarda dos dolphins de atracação – laje cedeu; 5- Reconstrução do sistema de vedação entre as alças da barragem; 6- Manutenção geral da eclusa, com ensecamento, limpeza da câmara, recuperação dos sistemas de vedação dos portões e de proteção de suas

estruturas metálicas; 7- Mudança de concessionária de energia elétrica da barragem (CEEE para AES SUL); 8- Troca das lajes de concreto por grades de ferro (250 m) nas canaletas do sistema comando hidráulico da eclusa; 9- Recuperação da margem direita, imediatamente à jusante da barragem com enrocamento de pedra.

3.2.2.8.2 Barragem do Anel de Dom Marco: Essa obra foi iniciada em 1966 e inaugurada em 1972. Apresenta como peculiaridade o fato da eclusa não estar localizada de forma adjacente à barragem, como acontece nas outras, mas, sim num canal de derivação, aberto de modo a seccionar o meandro de 8 quilômetros que o rio forma no local. É uma barragem semi-móvel, apresentando quatro comportas reguladoras de descarga, cada qual com 22 metros de largura por dois de altura, as quais abrem, automaticamente, sempre que a cota de máximo represamento é atingida. O barramento apresenta, ainda, vertedores fixos em ambos os lados, havendo, também, uma escada de peixes em cada uma das margens.

A eclusa, implantada no ponto quilométrico 167, teve seus parâmetros de projeto definidos em época mais recente do que a primeira a ser construída (Fandango) e, desse modo, atende às características de embarcação-tipo maior. Assim, sua câmara tem comprimento útil de 120 m por 17 m de largura, permitindo que embarcações calando 2,50 m transponham o desnível de 7,00 m introduzido pelo barramento. A movimentação de areia na eclusa foi de 829 embarcações totalizando 47.580 toneladas.

Este barramento sofreu sério acidente em meados da década de 70, ocasião em que houve significativa erosão regressiva à jusante da barragem, provocando uma obra de recuperação cujos custos atingiram quase o valor da construção de uma nova barragem, fato este que nos leva a ter cuidados redobrados no que diz respeito à sua conservação.

O desnível normal introduzido pelo barramento, na estiagem, é de 5,50 metros, com a manutenção do nível de montante na cota +13,50, conforme o projeto. Em estiagem, as cotas de montante e jusante, respectivamente, se aproximam de 12,50 m e 6,00 m.

Os principais serviços realizados foram 1- colocação de cascalho, drenagem e patrolamento das estradas de acesso; 2- conclusão da substituição das tubulações de 32 e 38mm, localizada na margem direita, utilizadas na abertura e fechamento do portão de jusante; 3- Troca do sistema de segurança da barragem/eclusa/vila residencial, através de câmeras de segurança; 4- troca de postes da rede de baixa tensão na área da barragem; Recuperação geral do torque do trator Caterpillar D4; 5- Recuperação de telhados de bens imóveis danificados por vendavais.

Problemas existentes, não realizados por falta de pessoal na barragem: 1- proteção de Margem a jusante da Barragem numa área de 1000m² ME; 2- proteção de margem diversas à montante da Barragem MD; 3- sondagem batimétrica à montante e à jusante da barragem para acompanhamento de erosões; 4- proteção de margem junto ao pontilhão da eclusa, na estrada que acessa a barragem; 5- proteção da margem esquerda do canal da eclusa logo a jusante do portão numa área de 700m²; 6- troca das lajes de concreto por grades de ferro (250 m) nas canaletas do sistema comando hidráulico da eclusa.

3.2.2.8.3 Barragem do Fandango: Iniciada em 1952, na altura do ponto quilométrico 230, concebida como o terceiro degrau do projeto de canalização do rio Jacuí, com vistas a melhorá-lo para a navegação, a barragem eclusada do Fandango foi concluída em 1958, quando ainda não

podia ser alcançada pelas embarcações que trafegavam no trecho inferior daquele curso d'água. É uma barragem móvel, constituída de dois passos reguladores de descarga, formados por 61 alças tipo AUBERT (23 unidades posicionadas no passo 1, adjacente à eclusa, apresentando 3,75m de altura x 1,5m de largura e outras 38 no passo 2, com dimensões de 4,75 m x 1,50 m), acionadas por dois carros de manobra instalados na estrutura metálica que também suporta a ponte rodoviária. Apresenta, ainda, um vertedouro fixo de concreto com extensão de 53 metros, junto à margem direita, onde foi implantada uma escada para peixes.

Iniciada em 1952, na altura do ponto quilométrico 230, concebida como o terceiro degrau do projeto de canalização do rio Jacuí, com vistas a melhorá-lo para a navegação, a barragem eclusada do Fandango foi concluída em 1958, quando ainda não podia ser alcançada pelas embarcações que trafegavam no trecho inferior daquele curso d'água. É uma barragem móvel, constituída de dois passos reguladores de descarga, formados por 51 alças tipo AUBERT (23 unidades posicionadas no passo 1, adjacente à eclusa, apresentando 3,75m de altura x 1,5m de largura e outras 38 no passo 2, com dimensões de 4,75 m x 1,50 m), acionadas por dois carros de manobra instalados na estrutura metálica que também suporta a ponte rodoviária. Apresenta, ainda, um vertedouro fixo de concreto com extensão de 53 metros, junto à margem direita, onde foi implantada uma escada para peixes.

O desnível normal introduzido pelo barramento, na estiagem, é de 4 metros, com a manutenção do nível de montante na cota +18, conforme o projeto. Inexiste pólo de movimentação de cargas a montante de Cachoeira do Sul. Em estiagem, as cotas de montante e jusante, respectivamente, se aproximam de 16,00 m e 13,50 m.

A câmara da eclusa apresenta comprimento útil de 85 metros, com largura de 15 metros (a menor das quatro eclusas). Até o presente sua utilização se restringe a propiciar eventual transposição do barramento por pequenas dragas, embarcações que atuam na extração e transporte de areia do leito fluvial ou embarcações de pesca e de turismo de pequeno porte. A movimentação de areia na eclusa foi de 1.316 embarcações totalizando 38.994 toneladas.

O quadro de pessoal próprio lotado em Fandango conta com apenas dois empregados, que desenvolvem suas atividades principalmente na oficina que se caracteriza por ser a mais bem equipada da **AHSUL**, motivo pelo qual concentramos naquele local as tarefas mais complexas no ramo da mecânica.

Dada a sua peculiaridade de ser a barragem mais antiga desta administração hidroviária, os portões da eclusa de Fandango possuem sistema eletro-mecânico de operação exigindo que, por ocasião das enchentes, mantenham-se pressurizados os compartimentos que alojam os motores e seus mecanismos de acionamento, tarefa esta que exige o funcionamento quase que ininterrupto dos compressores de ar e a conseqüente permanência de um empregado de plantão para solucionar eventuais problemas que poderão se verificar nos equipamentos.

Os principais serviços realizados pelos próprios empregados da barragem foram: 1- recuperações diversas de pavimento e taludes de pedra argamassada no patamar da cotas +19; 2- recuperação dos motores de acionamento dos portões de jusante da eclusa, danificados por cheias; 3- recuperação da rede de alta tensão da barragem; 4- confecção de 151 bóias NO2, 78 bóias NO10, destinadas ao balizamento da hidrovia do Taquarí e do Jacuí, 147 correntes, 328 elos e 228 chumbadores destinados a sua amarração às poitas de concreto dispostas no leito do rio; revisão do

sistema de câmeras de segurança da barragem; 4- Trocada a rede elétrica e postes de acesso até o gerador emergência; 5- Pintura das câmeras de máquinas de montante e jusante; 6- Conserto motores elétricos e macaco das câmeras de jusante lado esquerdo e direito; 7- Reparos diversos em concretos no patamares das cotas 19,18,17; 8- Recuperação da cerca divisória da área da barragem; 9- Pintura diversas os portões e grades da garagem; 9- Pintura das tampas, engrenagens e válvulas da eclusa com a troca dos parafusos danificados; Recuperação da fixação da alça nº 38 do passo 2 da barragem; 10- Confeccionadas 24 correias para vedação alças Amarópolis.

Problemas existentes, não realizados por falta de pessoal na barragem: 1- confecção de encaixes de montante e jusante para recuperação dos portões da eclusa; 2- recuperação e pintura geral dos portões da eclusa e limpeza geral da eclusa, com esgotamento da câmara; 3- confecção e colocação de tubos de vedação entre as alças do passo dois, totalizando 76 canos de 5,00 m; 6- revisão Geral dos pinos de fixação da comportas; 7- Recuperação do sistema de batentes das alças do passo 2 da barragem.

3.2.2.9 Barragem de Bom Retiro do Sul: A barragem de Bom Retiro do Sul - única existente no rio Taquari - teve sua construção definida em 1956, pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, através do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, sendo iniciada em 1958. Após permanecerem paralisadas diversos anos, em decorrência da falta de recursos, suas obras foram retomadas em 1970, mediante celebração de convênio entre o Governo do Rio Grande do Sul e o Ministério dos Transportes. Nessa ocasião, estavam executados, apenas, seus nove pilares, o que representava aproximadamente 25 % das obras civis, nada havendo sido contratado em relação aos equipamentos.

A barragem de Bom Retiro do Sul - única existente no rio Taquari - teve sua construção definida em 1956, pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, através do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, sendo iniciada em 1958. Após permanecerem paralisadas diversos anos, em decorrência da falta de recursos, suas obras foram retomadas em 1970, após celebração de convênio entre o Governo do Rio Grande do Sul e o Ministério dos Transportes. Nessa ocasião, estavam executados, apenas, seus nove pilares, o que representava aproximadamente 25 % das obras civis, nada havendo sido contratado em relação aos equipamentos.

Inaugurada em 1976, a barragem é constituída, além de seu segmento móvel, composto de seis comportas tipo vagão (duplas) com 14,50 m de altura, por um vertedouro fixo, junto à margem direita, em cuja extremidade se encontra a escada de peixes.

A eclusa, localizada junto à margem esquerda, apresenta câmara com comprimento útil de 120 metros por 17 m de largura, permitindo que embarcações com 2.800 toneladas de carga façam a transposição do desnível de 12,00 m introduzido pelo barramento, em situação de estiagem.

Dada a localização adotada para esse que, originalmente, deveria se constituir no primeiro de três barramentos planejados especialmente para beneficiar o transporte fluvial ao longo do rio Taquari, houve necessidade de implantação de canais de navegação a jusante, a maior parte dos quais abertos através de derrocamento a fogo, face às características geológicas do leito fluvial, ao longo do trecho compreendido a cidade de Taquari (PK 87) e a eclusa de Bom Retiro do Sul (PK 121). O trecho mantido em corrente livre, desde a confluência Taquari/Jacuí (PK 56), apresenta 65 quilômetros, sendo que nos primeiros 31 quilômetros as necessidades da navegação se restringem

ao balizamento dos canais da hidrovia; já a montante da barragem, a navegação se processa sem necessidade de outros melhoramentos, até o Porto Fluvial de Estrela, situado no PK 142.

Atualmente possui o segundo maior movimento no âmbito da **AHSUL**, com volume de 666.142 ton de carga (56% areia para construção civil, 41% de farelo de soja e o restante trigo, soja e adubo) transportados através de 1.590 embarcações no ano de 2010.

Os principais serviços realizados pelos próprios empregados da barragem e/ou mão de obra contratada através de dispensa de licitação foram: 1- revisão e limpeza geral nas instalações de alta tensão da barragem; 2- recuperação do talude da margem direita da barragem, junto à escada de peixe, numa área aproximada de 200 m²; 3- recuperação do corredor ecológico do rio Taquarí, junto a barragem, com o plantio de 1500 mudas de árvores nativas da região; 4- recuperações no sistema hidráulico da eclusa; 5- recuperação da cantoneira de vedação da aba direita do portão de jusante; 6- recolocação e conclusão das recuperações diversas realizadas no Dérriek, parcialmente destruído por cheias na barragem; 7- revisão no sistema de câmara de segurança da barragem.

Problemas existentes, não realizados por falta de pessoal na barragem: 1- pintura geral das partes metálicas da barragem; 2- construção de depósito com rampa de lavagem e lubrificação de veículos e máquinas; 3- realização de sondagem batimétrica para acompanhamento das erosões imediatamente a montante e jusante do barramento; 4- substituição de toda a tubulação hidráulica da eclusa, canos de 25 e 38 mm; 5- revisão geral nos truques das comportas da barragem. 5- Manutenção geral na eclusa, com esvaziamento da câmara, incluindo limpeza e remoção de entulhos e material de assoreamento, troca de todo o sistema de vedação, borrachas e madeiras, bem como recuperação das estruturas metálicas danificadas.

3.2.2.10 Terminal de Carvão de Charqueadas e outras instalações: O Terminal de Carvão de Charqueadas, localizado no PK 46 do Rio Jacuí em sua margem direita, foi construído no início da década de 80 com a finalidade de escoar a produção carbonífera da região, atendendo ao Plano de Mobilização Energética proposto naquela ocasião.

O Terminal, com capacidade de embarque de 500 t/h, foi construído com o caráter de provisório para movimentar cerca de 1,5 milhões de toneladas/ano estando previsto, na ocasião, a construção de um novo terminal definitivo, com capacidade de movimentação de 6,0 milhões de toneladas/ano, projeto este abandonado face à desativação do referido Programa.

Durante vários anos o Terminal esteve praticamente inoperante, sendo que ao final de 1993, através de acordo operacional com empresa mineradora, passou-se a embarcar cerca de 25.000 toneladas/mês de carvão destinado ao abastecimento do Polo Petroquímico do Rio Grande do Sul; em meados do ano de 1999 a empresa mineradora optou por realizar esse carregamento, em condições físicas menos favoráveis, pelo seu próprio terminal, localizado logo à montante, sendo que em 2010 embarcou 294.557 t de carvão em 203 embarcações.

3.2.2.11 Atividades desenvolvidas pelo Núcleo de Apoio

No ano de 2010 a **AHSUL** teve autorização da **CODOMAR** para contratar pessoal terceirizado visando suprir deficiências tanto nas atividades de operação e manutenção das barragens como no apoio administrativo na Sede, cuja demanda de serviços cresceu significativamente desde o advento do convenio da **CODOMAR** com o **DNIT**. Assim sendo, foram contratados cinco novos empregados terceirizados para a sede da **AHSUL** (quatro administrativos e

um servente) e 24 para as quatro barragens operadas pela **AHSUL**. No entanto, o desempenho ainda se encontra prejudicado por falta de pessoal na área técnica.

A falta de reposição de pessoal operacional do quadro resulta que numa barragem que movimentada em torno de 1.000 embarcações por mês, não há operador no quadro, sendo a eclusa operada apenas pelo encarregado da barragem e um auxiliar de manutenção, este em desvio de função.

Há também o problema relacionado com a idade avançada do pessoal do quadro, estando a quase totalidade do pessoal operacional do quadro da **CODESP** já aposentado.

3.2.2.12 Indicadores de Desempenho:

A **AHSUL** utiliza como meta o desempenho quantitativo (quantidade de quilômetros de vias) e o qualitativo (qualidade de manutenção praticada), conforme demonstrado a seguir:

Índice de Dragagem de Manutenção para o calado operacional do Rio Taquari:

$$IqDrag = \frac{DR}{DN} \times 100$$

$$IqDrag = \text{Índice Qualitativo de Dragagem} = 34,3$$

$$DR = \text{Dragagem Realizada} = 12.000 \text{ m}^3$$

$$DN = \text{Dragagem Necessária} = 35.000 \text{ m}^3$$

A dragagem necessária estimada para o Rio Taquari é de 35.000 m³/ano, sendo mais concentrada no período de novembro/abril, pois a mesma depende do nível das águas. Excepcionalmente, estamos com um volume de 120.000 m³ para ser dragado em 2011 devido de fortes cheias havidas em 2009 e 2010.

Índice de balizamento

$$IqBAL = \frac{VBAL}{VN} \times 100$$

$$IqBAL = \text{Índice Quantitativo de Balizamento} = 52,3$$

$$VBAL = \text{Bóias Substituídas/Reposicionadas} = 123$$

$$VN = \text{Total de Bóias Mantidas} = 235$$

O substituição ou reposicionamento de bóias é uma atividade contínua que ocorre após cada cheia e quando alguma embarcação abalroa e/ou desloca as bóias de local.

3.2.3 Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia - AHITAR:

Tem como principal atribuição a prestação de serviços públicos de manutenção e aprimoramento das condições de navegabilidade dos Rios Araguaia, Tocantins e das Mortes, mantendo-os em plenas condições para a realização da navegação comercial.

A manutenção das condições de navegabilidade dos Rios Araguaia, Tocantins e das Mortes visa garantir a segurança, a agilidade e a confiabilidade deste modal de transporte. São tarefas previstas em estatutos e imprescindíveis para a administração hidroviária, exigidas por lei e fiscalizadas pela Marinha do Brasil, no âmbito de operacionalidade/segurança e pelo **IBAMA**, no âmbito dos impactos ao meio-ambiente, destacando-se: sinalização fixa de margem e balizamento flutuante, levantamento batimétrico, para definição de canal de navegação, monitoramento das condições hídricas nos Rios Araguaia, Tocantins e das Mortes e monitoramento e gestão ambiental das atividades de manutenção da hidrovia dentre outras.

O orçamento da Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia, integrante do orçamento do **DNIT**, foi aprovado no Orçamento Geral da União – OGU para o exercício de 2010, pela Lei nº 12.214, de 26/01/10, tendo sua realização dependente de repasses financeiros realizados pela - **CODOMAR**.

A receita da **AHITAR** é constituída somente de recursos classificados como “subsídio do tesouro”, uma vez que são recursos do - **DNIT**, do Ministério dos Transportes, que são transferidos para a **CODOMAR** e repassados para a **AHITAR**.

A **AHITAR** realizou durante o ano de 2010 ações que proporcionaram uma navegação eficiente e segura durante todo o ano, colaborando com a preservação ambiental por meio de ações planejadas, um exemplo de tal ação deve-se destacar a colaboração logística da **AHITAR** para uma navegação segura durante eventos regionais como Amigos do Araguaia e Expedição Tocantins, participação ativa no Conselho Estadual de Recursos Hídricos do Estado do Tocantins, membro do corpo técnico do Consórcio Intermunicipal dos Municípios Impactados pelo Lago da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães (CI-Lago), garantindo também o transporte de carga geral e de passageiros, além de fomentar a Hidrovia e seus atributos em toda a sua área de jurisdição, mantendo em condições operacionais as instalações portuárias implantadas.

A **AHITAR** buscou cumprir seus objetivos e metas constantes do Programa de Trabalho proposto para o exercício de 2010, na forma do “Plano de Trabalho de Descentralização – PTD/2010”, mesmo com os recursos financeiros disponibilizados de forma insuficientes ao PTD/2010, conforme segue:

3.2.3.1 Rio Tocantins:

a) Serviços de Estudo Hidrográfico do Canal de Navegação do Rio Tocantins no trecho compreendido entre Miracema-TO e Estreito-MA, com extensão de 420 Km: Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Empresa Oliveiras – Montagens Elétricas e Construções LTDA, Contrato Nº 006/2009, no valor global de R\$ 75.620,00 (setenta e cinco mil seiscentos e vinte reais) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços Estudo Hidrográfico do Canal de Navegação do Rio Tocantins no trecho compreendido entre Miracema-TO e Estreito-MA, sendo que foram executados 50% em 2009 e 50% em 2010. Restando assim, a última parcela que foi paga em 2010 no valor de R\$ 37.810,00 (trinta e sete mil oitocentos e dez reais);

b) Serviços de Elaboração do Projeto Executivo para a construção da sede da AHITAR em Palmas-TO: Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Só Cimento Construções LTDA – ME, Contrato Nº 007/2009, no valor global de R\$ 128.635,00 (cento e vinte e oito mil e seiscentos e trinta e cinco reais) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Elaboração do Projeto Executivo para a construção da sede da **AHITAR** em Palmas-TO, sendo que foram executados 50% em 2009 e 50% em 2010. O valor pago em 2010 foi de R\$ 64.317,50 (sessenta e quatro mil trezentos e dezessete reais e cinquenta centavos).

3.2.3.2 Rio Araguaia:

a) **Serviços de Reforma do prédio do escritório da base de Aruanã-GO, na base da AHITAR no município de Aruanã-GO:** Para a Execução desses serviços de melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Empresa Só Cimento Construções LTDA – ME, Contrato Nº 008/2009, no valor global de R\$ 85.380,22 (oitenta e cinco mil trezentos e oitenta reais e vinte e dois centavos) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Reforma do prédio do escritório da base de Aruanã-GO, sendo que foram executados 50% em 2009 e 50% em 2010, nesses termos o valor pago em 2010 foi da ordem de R\$ 42.690,11 (quarenta e dois mil seiscentos e noventa reais e onze centavos).

b) **Embarcações King River e Rio Mearim, lotadas na base da AHITAR em Conceição do Araguaia-PA:** importantes na realização das ações de manutenção no Rio Araguaia e devido ao desgaste em decorrência do uso normal necessitou de recuperação dos seus dois reversores modelo ZF BW61 e ZF BW121, com reposição de peças, no valor global de R\$ 33.625,66 (trinta e três mil seiscentos e vinte e cinco reais e sessenta e seis centavos).

3.2.3.3. Outras atividades:

a) **Manutenção da sinalização flutuante:** Em virtude do movimento de águas altas e baixas a **AHITAR** realizou também manutenção da sinalização flutuante a qual sofre um desgaste constante, devendo assim, a manutenção desta ser anual. Nesse intuito, o trecho do Rio Araguaia entre os municípios de Caseara-TO e Pau d'Arco-TO (244 Km) passou por manutenção, onde foram mobilizadas ações de limpeza e reposição de bóias, reposição de poitas perdidas e reposição de correntes. Tais ações permitiram restituir à sinalização flutuante sua função maior, que é delimitar o canal de navegação, orientar quanto à existência de obstáculos que representam perigo à navegação. Vale ainda ressaltar que o trecho em questão possui grande movimentação de

embarcações, principalmente durante o mês julho, período de praias no Rio Araguaia, com o turismo regional em alta.

b) Retirada de paliteiros: Com a formação do reservatório da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães – UHE Lajeado obteve-se uma área inundada de 630 km², com extensão de 172 km, o que atinge sete municípios do Estado do Tocantins, sendo eles: Miracema do Tocantins-TO, Tocantínea-TO, Lajeado-TO, Palmas-TO, Porto Nacional, Brejinho de Nazaré-TO e Ipueiras-TO. Na época da formação do lago, parte da vegetação ou material lenhoso foi removido parcialmente. O material remanescente, mais conhecido como “paliteiros”, representa hoje riscos à navegação e às atividades recreativas e de lazer, impede o desenvolvimento da capacidade de carga, passageiros e atividades de navegação, além do transporte intermunicipal, reduzindo a oferta de serviços e turismo, e impossibilitando o controle e a regulamentação das atividades náuticas em toda a extensão do reservatório. Dessa forma, a **AHITAR**, propôs e realizou o diagnóstico das condições de navegabilidade do reservatório da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães – UHE Lajeado, na faixa entre o aeroporto e o antigo porto das dragas em Palmas-TO, utilizando estudo batimétrico, a faixa possui aproximadamente 15 km de extensão, e representa uma área com grande movimentação de embarcações e banhistas. O levantamento pode atender a demandas de estudos e projetos, e posteriormente pode dar subsídios a ações a serem desenvolvidas em todo o reservatório.

3.2.3.4. Indicadores de Desempenho:

Os quatro Indicadores de Desempenho perseguidos, tiveram por objetivo, o desempenho na quantidade de quilômetros de vias mantidos, bem como o desempenho na qualidade da manutenção praticada, os quais são obtidos por índices, através das seguintes relações:

TAXA DE NAVEGAÇÃO:

$$T_{nav} = \frac{\text{Quantidade média dos dias navegados no exercício}}{\text{Total dos dias navegáveis do exercício}}$$

TAXA DE MANUTENÇÃO:

$$T_{man} = \frac{\text{Km total das hidrovias mantidas}}{\text{Km total das metas hidroviárias do plano de longo prazo do MT}}$$

CUSTO DE MANUTENÇÃO / Km :

$$C_{man} = \frac{\text{Custo de Manutenção anual}}{\text{Extensão das Hidrovias mantidas (Km)}}$$

PROPORÇÃO CUSTEIO OPERACIONAL:

$$T_{cop} = \frac{\text{Custeio Operacional da AH}}{\text{Custeio Total de AH}}$$

Os resultados obtidos pela **AHITAR** no exercício de 2010 relativos aos seus “Indicadores de Desempenho” estão assim apresentados:

$$\mathbf{Tnav} = \frac{295 \text{ dias}}{365 \text{ dias}} = \mathbf{80,82 \%}$$

$$\mathbf{Tman} = \frac{836 \text{ Km}}{3.871 \text{ Km}} = \mathbf{21,57 \%}$$

$$\mathbf{Cman} = \frac{\text{R\$ } 114.125,66}{836 \text{ Km}} = \mathbf{\text{R\$ } 136,51}$$

$$\mathbf{Tcop} = \frac{\text{R\$ } 2.149.575,00}{\text{R\$ } 2.800.000,00} = \mathbf{76,77 \%}$$

3.2.4 Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC:

Atualmente uma das principais ações da **AHIMOC** é a manutenção da infra-estrutura da hidrovia do rio Madeira, numa extensão de 1.192 km, através da sinalização do canal navegável, do balizamento flutuante das passagens críticas em pedrais, da manutenção das profundidades nos trechos críticos e monitoramento ambiental.

O crescente desenvolvimento da região e o uso das suas hidrovias como principal escoamento das atividades econômicas e sociais necessitam da implementação de políticas públicas voltadas para oferecer infra-estrutura de qualidade e segurança, cada vez maiores, aos seus usuários.

Os trabalhos desempenhados no âmbito da **AHIMOC**, vem da necessidade de cumprir e atender aos serviços que esta administração se propõe, visando o atendimento aos municípios e comunidades da região amazônica no que tange ao tráfego hidroviário em itens, tais como: informações e monitoramento ambientais, informações atualizadas do nível dos rios em seus trechos mais críticos, segurança na trafegabilidade das embarcações e manutenção de calados que permitam navegabilidade durante período de 12 meses.

Para possibilitar o desenvolvimento dessas metas há que se realizar uma reengenharia nos setores de reparo dos parques de dragagem bem como dos espaços físicos da sede e da unidade Humaitá no que diz respeito as suas infra-estruturas para atendimento e apoio dentro dos melhores conceitos técnicos para cumprimento e realização das metas de forma eficaz e célere.

A **AHIMOC** tem jurisdição sobre os rios da Amazônia Ocidental, localizados nos estados do Amazonas, Rondônia, Acre e Roraima. Entre os principais, enumeramos:

Rio Solimões – Situado entre as cidades de Benjamin Constant e Manaus. A partir do Encontro das Águas recebe o nome de rio Amazonas. Sua extensão é de aproximadamente 1.620 km. Recebe classificação “A” (critério utilizado na classificação das vias navegáveis) e sua profundidade mínima, em 90% do tempo, é de 4,50 m. Seu período de águas altas é de fevereiro a julho e, de águas baixas, de meados de julho a fins de outubro;

Rio Amazonas – Juntamente com o rio Solimões, é considerado o maior rio do mundo. Sua extensão é cerca de 1.488 km de Manaus à sua Foz, que somados (rio Solimões e Amazonas), dá um total de 3.108 Km. É classificado como “A” (de acordo com Departamento de Vias Navegáveis da PORTOBRÁS). Sua profundidade média é de 6,90 m, seu período de águas altas é o mês de junho e o de águas baixas, novembro;

Rio Negro - Desde a localidade de Cucuí até sua foz, possui 1.160 km de extensão. Possui classificação “A” da foz do rio Branco até a sua foz no rio Amazonas. Sua profundidade mínima em 90% do tempo é de 2,40 m. Seu período de águas altas vai de junho a setembro e, de águas baixas, de agosto a dezembro;

Rio Branco - Destaca-se o trecho navegável, de sua Foz, no encontro com o rio Negro até o Município de Caracarái, no estado de Roraima, com cerca de 440 km. Possui classificação “C”, e sua profundidade média é 0,90 m. Período de águas altas: maio a setembro e de águas baixas: agosto a março;

Rio Juruá - Navegável desde sua Foz até o município de Cruzeiro do Sul, no estado do Acre, possui 2 (dois) trechos distintos: (1) da Foz a Eirunepé, com 1.850 km, possui classificação “A”, com profundidade mínima de 2,10 m e (2) do município de Eirunepé a Cruzeiro do Sul, com cerca de 1.270 km, com classificação “C” e profundidade mínima de 1,00 m. Seu período de águas altas vai do mês de fevereiro a abril e o período de águas baixas compreende os meses de julho a setembro;

Rio Purus - Sua extensão total é 2.840 m desde a foz do rio Iaco (estado do Acre) até a sua foz no rio Solimões. No trecho foz à Cachoeira, com 1.740 km recebe classificação “A”, com 2,10 m de profundidade mínima. Já no trecho Cachoeira à Boca do Acre, com 810 km de extensão, sua classificação é “C” e a profundidade mínima é de 1,20 m. Seu período de águas altas é de fevereiro a abril e o de águas baixas é o mês de setembro;

Rio Japurá – Sua extensão total é de 721 km no trecho compreendido entre sua Foz e a Vila Bittencourt. Recebe classificação “B”, com profundidade mínima de 1,50 m. Seu período de águas altas está compreendido entre os meses de maio e junho e o de águas baixas nos meses de janeiro e fevereiro;

Hidrovia do Rio Madeira - A Hidrovia do Madeira com suas 570 milhas - 1.056 km (navegáveis e de vital importância para o desenvolvimento regional devido sua posição estratégica). Constitui-se praticamente como a única via de transporte para a população que vive nas cidades às suas margens, excluindo-se apenas a cidade de Humaitá (AM).

A Hidrovia do Madeira inicia-se em Porto Velho, no estado de Rondônia e vai até a sua foz, na confluência com rio Amazonas, no estado de mesmo nome, do qual recebe classificação “A”. Nesse trecho são movimentados diversos tipos de cargas. As principais são: soja, fertilizantes, derivados

de petróleo, cimento, frutas, eletroeletrônicos, veículos, produtos refrigerados, seixo, bebidas, carga geral, etc.

O período de águas altas está compreendido entre os meses de março a maio, e o de águas baixas, nos meses de agosto a outubro.

Durante o exercício de 2010, a **AHIMOC**, mesmo com insuficiência de recursos financeiros para desenvolvimento das ações públicas que lhe competem, das metas operacionais programadas para o exercício de 2010 foram executadas as seguintes:

3.2.4.1 Execução de 30% (trinta por cento) nos Serviços de Escavação e Dragagem para Aprofundamento e Alargamento do Furo do Pucu no Município de Barreirinha, Estado do Amazonas, num trecho de 1.960,40 km;

3.2.4.2 Execução de 100% (cem por cento) na Fiscalização das Obras e Serviços de Engenharia dos Portos de Santa Isabel do Rio Negro, Benjamin Constant, Fonte Boa, Jutaí, Nova Olinda do Norte, Tonantins, Santo Antonio do Içá, São Paulo de Olivença e Iago de Tefé, no Estado do Amazonas;

3.2.4.3 Reforma da sede da **AHIMOC** em Manaus;

3.2.4.4 Aquisição de equipamentos para ampliação dos parques de dragagem da **AHIMOC**;

4.2.4.5 Reforma dos equipamentos dos parques de dragagem da **AHIMOC**;

3.2.5.6 Reforma da Unidade Operacional de Porto Velho/RO;

3.2.4.7 Gerenciamento dos Portos inaugurados, até a efetiva entrega às prefeituras municipais;

3.2.4.8 A **AHIMOC** também desenvolveu estudos para atualizações orçamentárias, elaborando planilhas de custos de todos os serviços passíveis de processos licitatórios e seus respectivos Projetos Básicos/Termos de Referência. Após destacadas as dotações orçamentárias, serão licitadas, ficando como plano de metas para 2011. Podemos destacar os estudos que nortearam o ano de 2010.

3.2.4.8.1 Rio Madeira:

a) Execução dos serviços de desobstrução do canal navegável do rio madeira com retirada de paliteiros;

b) Execução dos serviços de dragagem de manutenção de calado operacional da Hidrovia do Madeira;

c) Manutenção das estações hidrométricas da Hidrovia do Madeira, trecho compreendido entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM);

d) Execução de programa de estudo de qualidade física, química e biológica dos bancos de areia e da água da hidrovia do madeira – monitoramento ambiental - LO 580/2006;

e) Execução do projeto de educação ambiental na hidrovia do madeira – educação ambiental - LO 580/2006;

3.2.4.8.2 Municípios Amazonenses:

a) Apoio técnico de pessoal na supervisão e fiscalização das obras dos Portos Fluviais dos Municípios de Barcelos, Benjamin Constant, Fonte Boa, Humaitá, Iranduba, Lago de Tefé, Manaquiri, Nova Olinda do Norte, Novo Aripuanã, Santa Isabel do Rio Negro, Santo Antonio do Içá, São Paulo de Olivença, Tonantins, Urucará e Urucurituba;

b) Gerenciamento dos Portos inaugurados, até a efetiva entrega às prefeituras municipais.

Entretanto, por intempestividade nos repasses de recursos financeiros, a AHIMOC deixou de executar as seguintes metas programadas para 2010:

a) Execução dos Serviços de Desobstrução do Canal Navegável do Rio Madeira com Retirada de Paliteiros num trecho de 1.192 km;

b) Execução dos Serviços de Dragagem de Manutenção de Calado Operacional da Hidrovia do Madeira num trecho de 1.192 km;

c) Manutenção das Estações Hidrométricas da Hidrovia do Madeira, Trecho Compreendido entre Porto Velho (Ro) e Itacoatiara (Am) num trecho de 1.192 km;

d) Execução de Programa de Estudo de Qualidade Física, Química e Biológica dos Bancos de Areia e da Água da Hidrovia do Madeira – Monitoramento Ambiental - LO 580/2006, num trecho de 1.192 km;

e) Execução do Projeto de Educação Ambiental na Hidrovia do Madeira – Educação Ambiental - LO 580/2006, num trecho de 1.192 km.

3.2.4.9 Indicadores de Desempenho:

A AHIMOC utiliza como meta o desempenho quantitativo (quantidade de quilômetros de vias) e o qualitativo (qualidade de manutenção praticada). Porém, no que diz respeito ao desempenho qualitativo, entendemos que um índice que indique apenas a navegabilidade (em dias no ano), encobre a real situação do efetivo desempenho da manutenção. A maioria de nossas vias navegáveis são naturalmente singradas durante os 365 dias, porém com extrema dificuldade na estiação, com calado limitado e abaixo do necessário ao tipo de navegação comercial pesada que nelas operam.

Índice de Dragagem de Manutenção para o calado operacional do Rio Madeira (qualitativo):

$$I_{q_{\text{Drag}}} = \frac{DR}{DN} \times 100$$

$I_{q_{\text{Drag}}}$ = Índice Qualitativo de Dragagem

DR = Dragagem Realizada
DN = Dragagem Necessária

A dragagem necessária estimada para o Rio Madeira é: 650.000 m³/ano começando em julho com duas equipes de dragas.

Indicadores de Qualidade (que só se aplica ao trecho de hidrovía atualmente mantido que corresponde somente a 26,08% das vias que precisam ser mantidas pelo MT):

Dragagem de Manutenção:

DN = 650.000 m³
DR (2005) = 0,00 m³ (Não Houve Dragagem)
DR (2006) = 81.418,30 m³
DR (2007) = 70.825,74 m³
DR (2008) = 0,00 m³ (Não Houve Dragagem)
DR (2009) = 0,00 m³ (Não Houve Dragagem)
DR (2010) = 0,00 m³ (Não Houve Dragagem)

M = Serviço de Qualidade Média (por não ter começado na época certa – mês de julho)
B = Serviço de Qualidade Boa (por não ter começado na época certa – mês de julho)

$$Iq_{\text{Drag}} (2005) = \frac{0,00}{650.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2006) = \frac{81.418,30}{650.000} \times 100 = \mathbf{12,50 \% (M)}$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2007) = \frac{70.825,74}{650.000} \times 100 = \mathbf{10,89 \% (M)}$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2008) = \frac{0,00}{650.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2009) = \frac{0,00}{650.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2010) = \frac{0,00}{650.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

Índice de Destocamento (qualitativo)

$$Iq_{\text{Dest}} = \frac{V_{\text{Dest}}}{VN} \times 100$$

Iq_{Dest} = Índice Qualitativo de Destocagem

V_{Dest} = Volume Destocado

VN = Volume Necessário de Destocamento

O Volume necessário a ser Destocado anualmente para que se tenha a situação adequada de desobstrução do canal no Rio Madeira é estimado em 10.000 m³, com o trabalho começando em julho com duas equipes de guindaste.

Isto posto, fica claro que a qualidade está relacionada com a excelência nas atividades de desobstrução do canal navegável.

Destocagem de Manutenção:

$$VN = 10.000 \text{ m}^3$$

$$V_{\text{Dest}} (2005) = 3.620,91 \text{ m}^3$$

$$V_{\text{Dest}} (2006) = 0,00 \text{ m}^3 \text{ (Não realizada)}$$

$$V_{\text{Dest}} (2007) = 1.580,00 \text{ m}^3$$

$$V_{\text{Dest}} (2008) = 0,00 \text{ m}^3 \text{ (Não realizada)}$$

$$V_{\text{Dest}} (2009) = 0,00 \text{ m}^3 \text{ (Não realizada)}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2005) = \frac{3.620,91}{10.000} \times 100 = \mathbf{36,20 \% (M)}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2006) = \frac{0,00}{10.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2007) = \frac{1.580,00}{10.000} \times 100 = \mathbf{58,5 \% (M)}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2008) = \frac{0,00}{10.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2009) = \frac{0,00}{10.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2010) = \frac{0,00}{10.000} \times 100 = \mathbf{0,00 \%}$$

Indicadores de Quantidade:

Iqt = Indicador de Quantidade

HM = Quilômetros de Hidrovias atualmente mantidas

TVNM = Quilômetros totais de vias navegáveis com manutenção planejada pelo MT

$$Iqt = \frac{HM}{TVNM} \times 100$$

Quilômetros totais de vias navegáveis com manutenção planejada pelo MT

Rio Branco = 390 Km (Caracarái –RR até a Foz com o Rio Negro -AM);

Rio Negro = 372 Km (Manaus-AM até a Foz do Rio Branco-AM);
Rio Amazonas = 480 Km (Manaus-AM até a Fronteira com o Estado do Pará);
Rio Solimões = 1.750 Km (Manaus-AM até Tabatinga-AM);
Rio Madeira = 1.192 Km (Porto Velho-RO até a Foz com o Rio Amazonas-AM).

Quilômetros de Hidrovias atualmente mantidas

Rio Madeira = 1.192 Km (Porto Velho-RO até a foz com o Rio Amazonas-AM)

$$\text{Iqt} = \frac{1.192}{4.184} \times 100 = 28,49 \%$$

Taxa de Navegação:

$$\text{Tnav} = \frac{\text{Quantidade média dos dias navegados no exercício}}{\text{Total dos dias navegáveis do exercício}}$$

$$\text{Tnav} = 365/365 = 1$$

Custo de Manutenção / Km :

$$\text{Cman} = \frac{\text{Custo de Manutenção anual}}{\text{Extensão das Hidrovias mantidas (Km)}}$$

CMan não é aplicado no período em razão dos estudos para atualizações orçamentárias.

Proporção Custeio Operacional:

$$\text{Tcop} = \frac{\text{Custeio Operacional da AH}}{\text{Custeio Total de AH}}$$

$$\text{Tcop} = 1.634.795,90/4.344.186,13$$

$$\text{TCop} = 0,38$$

A única via navegável em nossa jurisdição que não pode ser utilizada (mesmo de forma precária) durante todo o ano, é o Rio Branco (no trecho de sua Foz com o Rio Negro-AM até a cidade de Caracará-RR).

Com isso, o tratamento que deverá ser dispensado a essa via navegável deve ser diferenciado daquele que é dado às demais vias.

Nesse caso o primeiro resultado a ser perseguido por programas do MT, é, como faz a **AHINOR**, torná-lo navegável durante todo o ano, tirando assim do isolamento por via hidroviária, o Estado de Roraima, quando do período de Estiagem – 06 (seis) meses.

Quando for implementado o plano de manutenção da Hidrovia Negro-Branco, será apresentado então um índice semelhante ao utilizado pela AHINOR em que a qualidade é medida em dias navegados por ano.

3.2.5 Administração da Hidrovia do São Francisco – AHSFRA:

Desenvolve atividades de manutenção e melhoramento da Bacia do São Francisco, com jurisdição nos estados de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Sergipe, Alagoas e Distrito Federal que integram a bacia hidrográfica do rio São Francisco. Tem como principal atribuição a prestação de serviços públicos de manutenção e aprimoramento das condições de navegabilidade do rio São Francisco e de seus afluentes navegáveis, mantendo-os em plenas condições para a realização da navegação comercial.

A manutenção das condições de navegabilidade do rio São Francisco visa garantir a segurança, a agilidade e a confiabilidade deste modal de transporte. São tarefas previstas em estatutos e imprescindíveis para a administração hidroviária, exigidas por lei e fiscalizadas pela Marinha do Brasil, no âmbito de operacionalidade/segurança e pelo IBAMA, no âmbito dos impactos ao meio-ambiente, destacando-se: sinalização fixa de margem e balizamento flutuante, desassoreamento de canal de navegação, operação e manutenção da eclusa de Sobradinho-BA, operação e manutenção do porto fluvial de Pirapora-MG, topobatimetria para definição de canal de navegação, monitoramento das condições hídricas no rio São Francisco e afluentes e monitoramento e gestão ambiental das atividades de manutenção da hidrovia dentre outras.

O orçamento da Administração da Hidrovia do São Francisco, integrante do orçamento do - **DNIT**, foi aprovado no Orçamento Geral da União – OGU para o exercício de 2010, pela Lei nº 12.214, de 26/01/10, tendo sua realização dependente de repasses financeiros realizados pela - **CODOMAR**.

3.2.5.1. Atividades Desenvolvidas:

No exercício de 2010, ocorreram melhorias nas varias áreas de atuação da AHSFRA, obtidas através da contratação de empresas para prestação dos serviços de apoio administrativo (rotinas administrativas), assessoria jurídica e de limpeza e conservação das edificações da sede da Administração da Hidrovia do São Francisco. Além disso, foram efetuadas aquisições de material de consumo, combustível e lubrificantes, passagens aéreas e rodoviárias, manutenção de equipamentos, seguros, licenças de uso de softwares, energia elétrica, telefone, correios e telégrafos, impostos e taxas e outros.

A **AHSFRA** executou também serviços de manutenção do porto e equipamentos, operação e manutenção da Eclusa de Sobradinho.

No âmbito operacional, destacamos:

3.2.5.1.1 Sinalização Náutica:

- a) **Manutenção e adequação da sinalização fixa de margem e flutuante do rio São Francisco, no trecho compreendido entre Pirapora-MG e Juazeiro-BA/Petrolina-PE, em 1.371km:** Foi formalizado o Contrato nº 004/2009 e 1º termo aditivo, no valor R\$ 5.585.479,36, com 64,03% de execução física, para execução de balizamento fixo de margem e flutuante do rio São Francisco mantido e readequado às condições de navegabilidade do presente ano.
- b) **Flutuante do rio São Francisco, no trecho compreendido entre Pirapora-MG e Juazeiro-BA/Petrolina-PE, em 1.371km:** Iniciada a confecção dos Termos de referência e planilhas de preços estimados para a contratação dos trabalhos.
- c) **Reimplantação da rede limnimétrica:** Iniciada a confecção dos termos de referência e planilhas de preços estimados para a contratação dos trabalhos.
- d) **Revisão dos levantamentos batimétricos para atualização das seções transversais de interesse para os programas de previsão de vazões:** Iniciada a confecção dos termos de referência e planilhas de preços estimados para a contratação dos trabalhos.
- e) **Equipamento de posicionamento para trabalhos de topobatimetria:** Foi adquirido o equipamento no valor de R\$ 18.000,00.
- f) **Execução de trabalhos de apoio à coordenação de obras e serviços, estudos e tecnologia da informação para o funcionamento da Hidrovia do São Francisco:** Termo de referência pronto. Revisão das planilhas de custos estimados e aguardando definição de orçamento.

3.2.5.1.2 Desobstrução de Canal do Rio São Francisco:

- a) **Dragagem de manutenção do rio São Francisco, no trecho compreendido entre Pirapora-MG e Juazeiro-BA/Petrolina-PE, em 1.371km:** Situação: sem contrato, em virtude do parque de dragagem estar ainda sob responsabilidade da CODEVASF, através de autorização de deslocamento emitida pela DAQ/DNIT. Licitação para dois pontos pronta.
- b) **Derrocamento subaquático dos pedrais da Ressaca (PK 1615), Umburana I e II (PK 1601),Cachoeira de Carinhanha (PK 1535) e Meleiro (PK 1210):** Situação: sem contrato. Termos de referência enviados ao DNIT, planilhas de preços estimados para a contratação dos projetos executivos iniciadas, estudos ambientais para requerimento das licenças ambientais junto ao IBAMA em preparação. Levantamento batimétrico do Meleiro para projeto básico realizado.
- c) **Derrocamento subaquático em pedrais e pedras isoladas no trecho compreendido entre a U.H.E. de Sobradinho e Juazeiro-BA/Petrolina-PE, com 42km de extensão:** Situação:sem contrato. Termos de referência enviados ao DNIT, planilhas de preços estimados para a contratação dos projetos executivos iniciadas, estudos ambientais para requerimento das licenças ambientais junto ao IBAMA em preparação.
- d) **Projeto de obras hidráulicas para aprofundamento de canal:** Situação: sem contrato.Termo de referência pronto e enviado ao DNIT. Revisão das planilhas de custos estimados. Batimetrias preliminares executadas.

e) **Renovação da LO 271/2002:** Trata da desobstrução do canal de navegação, por dragagem, em toda a extensão navegável do São Francisco. Situação: sem contrato. Formalização do contrato com o consultor. Aguardando posicionamento **DAQ/DNIT**.

f) **Serviços de apoio aos trabalhos de fiscalização das obras de dragagem de manutenção:** Situação: sem contrato. Parque de dragagem ainda sob responsabilidade da **CODEVASF**, através de autorização de deslocamento emitida pela **DAQ/DNIT**.

g) **Contratação de consultoria em hidrologia, meio ambiente e áreas afins:** Situação: sem contrato. Aguardando definição de orçamento.

Os resultados obtidos pela **AHSFRA** no exercício de **2010** relativos aos seus “**Indicadores de Desempenho**” estão assim apresentados:

Taxa de Navegação:

$$\text{Tnav} = \frac{\text{Quantidade média dos dias navegados no exercício}}{\text{Total dos dias navegáveis do exercício}}$$

Taxa de Manutenção:

$$\text{Tman} = \frac{\text{Km total das hidrovias mantidas}}{\text{Km total das metas hidroviárias do plano de longo prazo do MT}}$$

Custo de Manutenção / Km :

$$\text{Cman} = \frac{\text{Custo de Manutenção anual}}{\text{Extensão das Hidrovias mantidas (Km)}}$$

$$\text{Tnav} = \frac{305 \text{ dias}}{365 \text{ dias}} = 83,56 \%$$

$$\text{Tman} = \frac{1.371,0 \text{ Km}}{3.611,0 \text{ Km}} = 37,97 \%$$

$$\text{Cman} = \frac{\text{R\$ } 2.844.262,65}{1.371 \text{ Km}} = \text{R\$ } 2.074,59$$

$$\text{Tcop} = \frac{\text{R\$ } 2.844.262,65}{\text{R\$ } 3.700.000,00} = 76,87 \%$$

3.2.6 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI - AHIPAR:

A Hidrovia do Paraguai possui, no território brasileiro, uma extensão de 1.725 km (rios Paraguai e Taquari), constituindo-se uma principal via de transporte de cargas. Inicia-se em Cárceres – MS e vai até a sua foz do Rio Apa, na divisa entre o Estado do Mato Grosso do Sul – Brasil com a República do Paraguai – Paraguai. Nesse trecho são movimentados diversos tipos de cargas tais como: soja, minérios de ferro e manganês, fertilizantes, derivados de petróleo, madeira, cimento, frutas, gado e cargas em geral.

Dentre as cargas citadas, destacamos que a hidrovia propicia a exportação do minério de ferro e manganês.

A **AHIPAR** desempenhou as seguintes atividades especificadas no Plano de Trabalho/2010:

3.2.6.1 Execução de serviços de engenharia para renovação de Licença de Operação nº 18/98, relativa a dragagem rotineira:

Necessários para as intervenções propostas em conformidade com a legislação vigente, visando a obtenção/renovação de licenças prévias, instalação e operação junto aos órgãos ambientais do poder público.

Para a Execução do serviço de renovação de Licença de Operação nº 18/98, a **CODOMAR/AHIPAR**, Contratou a firma AMBIENTAL ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA., Contrato N° **2009/007/00**, vencedora da Tomada de Preços n° **008/2009**, no valor global de **R\$ 831.230,44 (oitocentos e trinta e um mil duzentos e trinta reais e quarenta e quatro centavos)** relativos a serviços de engenharia para renovação de Licença de Operação nº 018/98, relativa à dragagem rotineira de manutenção da Hidrovia do Alto Paraguai, compreendendo mobilização, caracterização de sedimentos conforme Resolução CONAMA 344/04, avaliação da biomagnificação de níveis de metais pesados, execução de programa de controle de qualidade da água, campanha para análise de ictiofauna e comunidade planctônica e bentônica, execução de programa de educação ambiental, elaboração e execução de programa de comunicação social.

3.2.6.2 Dragagem de Manutenção do Rio Paraguai:

A dragagem tem a finalidade de melhorar o curso d'água para fim de navegação, além de ser um ato de limpeza do leito do rio, com retirada de sedimentos que na época das chuvas foram carregadas para o mesmo. Essa atividade deve ser feita ao longo de todo o trecho hidroviário e somente após observância dos estudos ambientais específicos que a antecedem. No caso da **AHIPAR**, esta mantém a Licença de Operação nº 18/98. Para a Execução desses serviços de dragagem, a **CODOMAR/AHIPAR**, Contratou a firma PETCON PLANEJAMENTO EM TRANSPORTE E CONSULTORIA LTDA., Contrato N° **2009/006/00**, vencedora da Tomada de Preços n° **006/2009**, no valor global de **R\$ 1.441.830,86 (um milhão, quatrocentos e quarenta e um mil oitocentos e trinta reais e oitenta e seis centavos)** relativos a mobilização de equipamentos, preço PR quilômetro de deslocamento do parque de dragagem, preço por metro cúbico de dragagem e desmobilização da equipe e entrega de equipamentos.

A **AHIPAR** também encontrou dificuldades em agilizar os procedimentos internos para contratação das atividades que devem ser realizadas por esta **Administração Hidroviária**, em virtude do atraso nos repasses efetuados ao longo de 2010.

3.2.7 Administração da Hidrovia da Amazônia Oriental - AHIMOR:

A jurisdição da **AHIMOR** compreende os Estados do Pará, Amapá, Mato Grosso (Bacia Amazônica Oriental), integrando o “Corredor de Transportes do Centro-Norte”.

Os rios navegáveis sob jurisdição da **AHIMOR** são o Amazonas (1.100 km navegáveis), Trombetas (260 km navegáveis), Teles Pires (192 km navegáveis), Tapajós (345 km navegáveis), Xingu (248 km navegáveis), Jarí (165 km navegáveis), Tocantins, (496 km navegáveis), Capim (600 km navegáveis) e Guamá (141 km navegáveis), totalizando 3.285 km de extensão navegável.

A cada início de exercício, a **AHIMOR** elabora e apresenta ao **DNIT** seu Programa de Trabalho, através do qual a **AHIMOR** desenvolve suas ações. Entretanto aqui cabe observar que para gerenciar as atividades decorrentes de suas atribuições orgânicas e executar os serviços atinentes às hidrovias e vias navegáveis de sua jurisdição, a **AHIMOR** não dispõe há mais de 3 (três) anos de nenhum equipamento hidroviário ou embarcação em condições operacionais. Tal situação também acontece com o transporte terrestre, visto que a **AHIMOR** possui apenas 3 (três) viaturas antigas, sendo uma privativa da Superintendência e que, por necessidade de serviço, tem sido utilizada nos deslocamentos a serviço para fora da sede.

Dessa forma, a situação que apresentamos implica em restrições de deslocamentos, principalmente quanto à necessidade de manter rotina adequada de inspeções e vistorias ao longo da calha das hidrovias e das vias navegáveis de sua jurisdição. Destacam-se por oportuno as Hidrovias do Baixo Tocantins e do Guamá – Capim. A primeira que ganhará um incremento exponencial com a próxima entrada das Eclusas de Tucuruí em operação e a segunda que, com certeza, terá sua importância alavancada pelo novo cenário político-econômico e de logística de transporte a partir de então.

A impossibilidade orgânica da **AHIMOR**, seja de meio flutuante, seja de pessoal, para manter funcionando esta atividade de rotina, tem mascarado os índices de desempenho do órgão e sedimentado um entendimento raso das necessidades de recursos para custeio. Este fato poderá ser agravado, vindo mesmo a criar situações indesejáveis, com o aumento do tráfego hidroviário esperado nessas duas hidrovias.

Para o exercício de 2010, a **AHIMOR** realizou diversas ações dentre as quais destacamos:

3.2.7.1 Contratação de uma embarcação para apoio aos serviços técnicos de engenharia necessários à hidrovia do Guamá-Capim:

Para dar condições ao fluxo de transporte de minério, seixo, areia, madeira, gado, insumos e produtos agrícolas na Hidrovia do Guamá-Capim, a **AHIMOR** realizou processo licitatório para trabalhos de vistoria e planejamento do balizamento da referida hidrovia. Para mobilização de pessoal técnico, foi realizado processo licitatório, para contratação de uma embarcação da empresa **CELTE NAVEGAÇÃO LTDA**, através do contrato nº 2009/009.

3.2.7.2 Contratação de uma embarcação para apoio aos serviços técnicos de engenharia necessários na Hidrovia Tocantins:

Considerando a vital importância desta hidrovia para o abastecimento das cidades de Tucuruí, Baião, Mocajuba, Cameté e regiões circunvizinhas, a **AHIMOR** realizou processo licitatório para trabalhos de vistoria e planejamento do balizamento da referida hidrovia. Para mobilização de pessoal técnico, a **AHIMOR** realizou processo licitatório, que culminou com a contratação de uma embarcação da empresa CELTE NAVEGAÇÃO LTDA, através do contrato nº 2009/010, assinado em 23 de dezembro de 2009, com publicação no Diário Oficial da União em 31 de dezembro de 2009, para apoio aos serviços técnicos de engenharia para vistoria e planejamento do balizamento da Hidrovia do Tocantins, no trecho da foz do rio até a Barragem da UHE da Eletronorte em Tucuruí, conhecido como “Baixo Tocantins”.

3.2.7.3 Contratação de serviços técnicos de engenharia necessários à vistoria e planejamento da revitalização dos balizamentos implantados na Hidrovia Guamá-Capim:

Considerando a necessidade, para a região, da continuidade de navegação nas hidrovias Tocantins e Guamá-Capim, a **AHIMOR** realizou processo licitatório que resultou na contratação da empresa HIDROTOPBEL Serviços Hidrográficos e Topográficos de Belém Ltda, através do contrato nº 2009/011/00, assinado em 23 de dezembro de 2009, com publicação no Diário Oficial da União em 31 de dezembro de 2009, objetivando realizar serviços técnicos de engenharia necessários à vistoria e planejamento dos balizamentos implantados na Hidrovia do Guamá-Capim.

3.2.7.4 Contratação de serviços técnicos de engenharia necessários à vistoria e planejamento da revitalização dos balizamentos implantados na hidrovia do Baixo Tocantins:

Ante a necessidade, para a região, da continuidade de navegação nas Hidrovias Tocantins e Guamá-Capim, a **AHIMOR** realizou processo licitatório, cujo desfecho foi a contratação da empresa HIDROTOPBEL Serviços Hidrográficos e Topográficos de Belém Ltda., através do contrato nº 2009/011/00, assinado em 23 de dezembro de 2009, com publicação no Diário Oficial da União em 31 de dezembro de 2009, objetivando realizar serviços técnicos de engenharia necessários à vistoria e planejamento dos balizamentos implantados na Hidrovia do Baixo-Tocantins.

3.2.7.5 Contratação de serviços técnicos de engenharia para recuperação das coberturas dos prédios da administração e subestação do porto de São Francisco, Barcarena, Pará:

A **AHIMOR** realizou processo licitatório para contratação dos serviços especificados, tendo sido vencedora a empresa Construtora Coimbra Guimarães Ltda., conforme Convite nº 001/2010.

3.2.7.6 Recuperação da Embarcação Nova Tocantia e da Balsa Fluvial Senador Alvaro Adolfo:

A embarcação Nova Tocantia encontra-se ancoradas na rampa da Eletronorte, às margens do lago, a montante da Barragem da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no Estado do Pará. A responsabilidade da guarda das embarcações é feita por empregado terceirizado que conta com o apoio do pessoal de serviço na rampa da ELETRONORTE. Considerando a necessidade de mantê-la em condições operacionais, foi realizada recuperação geral da embarcação e da balsa,

compreendendo revisão dos motores, grupos geradores, casco, instalações, comandos, pintura e serviços de limpeza e conservação nas mesmas. Foi formalizado o Contrato nº 2010/006, para execução dos serviços de recuperação da embarcação e balsa, conforme Tomada de Preços nº 006/2010/AHIMOR.

3.2.7.7 Investimentos:

Foram adquiridos os seguintes equipamentos: roçadeira, refrigerador, forno de microondas, liquidificador, fogão, arquivo de aço, condicionadores de ar split, mesa, armário baixo, impressora, notebook, nobreak e disco rígido.

Apesar dos resultados positivos alcançados, ainda há muito a ser realizado pela **AHIMOR**, objetivando o benefício institucional. Há de se considerar que, após um período de entraves burocráticos e de ordem estrutural, a **AHIMOR** destacadamente neste exercício de 2010, permaneceu com carência de pessoal com formação profissional qualificada.

Finalmente, mesmo com o prejuízo causado no desempenho do órgão, motivado pelo reduzido quadro funcional que restringe a pronta execução das diversas tarefas, e a continuidade nos atrasos dos repasses financeiros do Convênio Nº 007/2008, provocando o não atingimento das metas, a **AHIMOC** continua buscando o desempenho positivo, através da gestão de sua Superintendência e a equipe de trabalho disponível. Destacamos que para continuar em linha reta para o desenvolvimento, a **AHIMOR** precisa que contar com o contínuo compromisso de seu quadro de pessoal, como também precisa buscar a formação/atualização permanente dos seus profissionais, objetivando atender às demandas da sociedade organizada e produtiva.

Ainda no âmbito de recursos humanos, convém registrar que, sendo o quadro da **AHIMOR** predominantemente de terceirizados, ressentimo-nos da presença de funcionários do quadro, habilitados a compor comissões como a de patrimônio e de licitação. Relativamente a esta última, temos no válido de empregados da **CODOMAR** para completá-la.

Neste aspecto, é preciso registrar que o quadro reduzido de empregados constitui fato relevante a influenciar nos indicadores de desempenho, visto que assim constatamos dificuldades de ordem legal, e estrutural, uma vez que ocorre o emperramento das providências administrativas, execução de tarefas, atraso nas programações e metas e o aumento da possibilidade de falhas por acúmulo de atribuições.

No que se concerne ao gerenciamento e execução de serviços técnicos hidroviários decorrentes das atribuições que lhe são conferidas pelo **DNIT**, as principais dificuldade existentes consistem nos limitados recursos alocados para custeio e investimento, gravados pela intermitência em suas efetivas liberações, bem como nas questões ambientais que se constituem atualmente em grande impedimento à concretização das metas físicas previstas.

3.2.7.8 Outras Atividades:

A próxima conclusão e entrada em operação rotineira das Eclusas de Tucuruí previstas para 2011, tem provocado um aumento das consultas feitas à **AHIMOR** por órgão, empresas de navegação e de assessoria e consultoria, seja em função do acervo técnico existente, seja na procura de dados concretos quanto às condições de navegabilidade das Hidrovias do Baixo Tocantins e do Guamá – Capim.

Por outro lado, a **AHIMOR**, fruto do desempenho de suas atribuições, tem designado pessoal de seu reduzido quadro para participar de Comissões de Estudos e Conselhos tais como Comitê Técnico da Bacia Amazônica (Marinha/Capitania dos Portos), Projeto Orla (Secretaria Estadual de Meio Ambiente – SEMA). Reconhecemos a necessidade e pertinência desta presença, embora sem poder atender à demanda correlatada, em função da falta de recursos humanos e mesmo financeiros adequados.

Os 04(quatro) Indicadores de Desempenho que vem sendo adotados na **AHIMOR**, conforme definido no subitem 9.3.9 do Anexo I – Plano de Ação ao Ofício – Circular nº 04/DAQ/DNIT, de 31 de julho de 2006, tem por objetivo traduzir o desempenho na quantidade de quilômetros de vias mantidas, bem como o desempenho na qualidade da manutenção praticada. Os Indicadores vêm sendo obtidos através do cálculo das seguintes relações:

Taxa de Navegação:

$$T_{nav} = \frac{\text{Quantidade média dos dias navegados no exercício}}{\text{Total dos dias navegáveis do exercício}}$$

Taxa de Manutenção:

$$T_{man} = \frac{\text{Km total das hidrovias mantidas}}{\text{Km total das metas hidroviárias do plano de longo prazo do MT}}$$

Custo de Manutenção / Km :

$$C_{man} = \frac{\text{Custo de Manutenção anual}}{\text{Extensão das Hidrovias mantidas (Km)}}$$

Proporção Custeio Operacional:

$$T_{cop} = \frac{\text{Custeio Operacional da AH}}{\text{Custeio Total de AH}}$$

Os resultados obtidos na **AHIMOR** no exercício de 2010 relativos aos “Indicadores de Desempenho” estão assim apresentados:

$$T_{nav} = \frac{66 \text{ dias}}{365 \text{ dias}} = 28,08\%$$

OBS: Os dados que vêm sendo utilizados para cálculo deste Indicador não representam a realidade presente. Este indicador que trata da “Taxa de Navegação da Hidrovia” e “Taxa de Utilização da Hidrovia” necessária da implementação da articulação efetiva com a **ANTAQ** e órgãos afins de modo a que se montasse um “banco de dados” consistente e representativa da utilização das Hidrovias sob a jurisdição da **AHIMOR**. Por outro lado, há situações ainda a serem definidas como

é o caso da navegação no Rio Jari e no Rio Trombetas que apresentam grande e significativa demanda de navios de grande porte para o transporte de caulim, celulose e bauxita respectivamente. Estas vias navegáveis e outras mais distantes e que apresentam movimentos a serem considerados, têm passado ao largo da aplicação deste Indicador. Ressalta-se, mais uma vez, por mandatório, a falta de estrutura de recursos materiais, humanos e financeiros para fazer frente a essas tarefas que entendemos fundamentais.

$$T_{man} = \frac{770 \text{ Km}}{3.363 \text{ Km}} = 22,8\%$$

$$C_{man} = \frac{R\$ 156.134,47}{770 \text{ Km}} = 202,78/\text{Km}$$

Este Indicador teve sua obtenção prejudicada, uma vez que o valor lançado refere-se apenas aos recursos aplicados para Vistoria e Planejamento da Revitalização do Balizamento existente nas Hidrovias do Guamá – Capim e do Baixo Tocantins. O valor R\$/Km não inclui, portanto, as despesas principais de manutenção das hidrovias.

$$T_{cop} = \frac{R\$ 1.372.985,82}{R\$ 5.000.000,00} = 27,46\%$$

O baixo percentual dos recursos alocados e a intermitência na efetiva liberação, demonstram o nível de dificuldades administradas, o prejuízo no cumprimento do Plano de Ação do Exercício. A manutenção deste “status quo” continuará ensejando sedimentação de raciocínio de falta de eficácia, eficiência e efetividade por parte da **AHIMOR** no cumprimento de suas nobres tarefas, a despeito de sua importância para a região e para o Custo Brasil.

3.2.8 Administração da Hidrovia do Paraná - AHRANA:

3.2.8.1 Atividades Operacionais:

Dentro do Plano de Melhoria para a Hidrovia do Paraná, a **AHRANA** desempenhou as seguintes atividades:

- a) Manutenção do balizamento em 1.020 km balizados no trecho Ivé, conforme Contrato nº 009/2010, celebrado com a Empresa Nacional de Serviços;
- b) Serviço de reforma de bóias, mangrulhos e marcas de tope, conforme Contrato nº 007/2010, celebrado com a Pruden Art Metalúrgica Ltda
- c) Estudo para implantação de terminais, levantamentos batimétricos e cadastrais na hidrovia;
- d) Elaboração de relatórios mensais de dados operacionais onde são disponibilizados dados de movimentação de cargas, controle de embarcações nas eclusas, controle de eclusagem, identificação dos níveis de água na via navegável e dados hidrometeorológicos, taxa de navegabilidade, taxa de utilização e o momento do transporte;

3.2.8.2 Atividades Administrativas:

- a) Fornecimento de vale alimentação para os empregados, Contrato nº 003/2009, celebrado com a Planinvest Administração e Serviços Ltda;
- b) Contratação de empresa especializada na manutenção preventiva e corretiva de veículos, conforme Contrato nº 001/2010, celebrado com Kaesa Distribuidora Ltda;
- c) Contratação de empresa especializada no fornecimento de bilhetes e ordens de passagens aéreas domésticas, conforme Contrato nº 011/2010, celebrado com Babaçu Viagens e Turismo Ltda;
- d) Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de provedor de internet, conforme Contrato nº 003/2005, celebrado com Terra Networks Brasil S/A;
- e) Contratação de empresa especializada na hospedagem de site e email da AHRANA, conforme Contrato nº 004/2005, celebrado com Locaweb Ltda;
- f) Contratação de empresa especializada na locação de 01 impressora multifuncional, conforme Contrato nº 010/2010, celebrado com Solução em Serviços e Equipamentos Ltda - SOSEL;
- g) Contratação de empresa especializada em serviço de monitoramento do sistema de alarme da sede da AHRANA, conforme Contrato nº 002/2010, celebrado com Perfil Comércio e Locação de Serviços Ltda;
- h) Contratação de empresa especializada na prestação de serviço de localização e monitoramento de veículos da AHRANA, conforme Contrato nº 005/2010, celebrado com Ituran Serviços Ltda;
- i) Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de apoio técnico e administrativo, conforme Contrato nº 004/2010, celebrado com Empresa Nacional de Serviços Ltda;
- j) Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de assistência técnica em informática, conforme Contrato nº 008/2010, celebrado com Rmac Informática ME;
- k) Na área de patrimônio, foi efetuado o levantamento para conferência e avaliação dos bens registrados no patrimônio da CODESP, na sede da AHRANA e nas bases operacionais de Guaíra (PR) e de Presidente Epitácio (SP);
- l) Na área de Recursos Humanos, foi proporcionado programa de capacitação técnica e administrativa através de cursos especializados para os servidores do DNIT lotados na AHRANA.

3.2.8.3 Indicadores de Desempenho:

Taxa de Navegabilidade:

$TAN = \frac{\text{Nº de dias com nível de água acima da cota mínima de navegação}}{\text{Nº dias do mês}} \times 100$

$TAN (\text{TRAMO NORTE}) = \frac{31}{31} \times 100 = 100\%$

$TAN (\text{TRAMO SUL}) = \frac{31}{31} \times 100 = 100\%$

Taxa de Utilização da Hidrovia (TAU):

$TAU = \frac{\text{Carga transportada mês}}{\text{Capacidade da Hidrovia mês}} \times 100$

$$\text{TAU} = \frac{62.093}{1.000.000} \times 100 = 6,21\%$$

Custo de Manutenção da hidrovia / Km (R\$/KM):

$$\text{Cman} = \frac{\text{Custo de manutenção anual}}{\text{Extensão da Hidrovia mantida}}$$

$$\text{Cman} = \frac{877.968,81 + 1.075,00}{1.020} = \text{R\$ } 860,75/\text{KM}$$

Proporção Custeio Operacional:

$$\text{Tcop} = \frac{\text{Custeio Operacional da AH}}{\text{Custeio Total de AH}}$$

$$\text{Tcop} = \frac{\text{R\$ } 373.584,10}{\text{R\$ } 811.484,39} = 46 \%$$

3.3 CONVÊNIO DE APOIO TÉCNICO E FINANCEIRO CELEBRADO ENTRE O DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT E A COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR:

O Convênio tem por finalidade a execução de obras para construção de Terminal Hidroviário em diversos municípios no Estado do Amazonas.

As obras e serviços contratados para implantação dos portos no Estado do Amazonas tiveram início em 2006 e prosseguiram nos exercícios de 2007, 2008, 2009 e 2010, estando as mesmas dentro do prazo especificado. Os projetos dos portos do Estado do Amazonas contemplam a construção de um terminal de passageiros, um terminal de carga geral, muros e cercas para isolamento da área do porto, rampas, estacionamento, área de manobra, guarita, ponte de acesso e cais flutuante.

Para acompanhamento da execução do referido Convênio, segue sob forma de anexo, quadros demonstrativos.

ITEM 3 – INFORMAÇÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE PASSIVOS POR INSUFICIÊNCIA DE CRÉDITOS OU RECURSOS

A CODOMAR não possui passivos dessa natureza.

ITEM 4 – INFORMAÇÕES SOBRE A INSCRIÇÃO DE RESTOS A PAGAR NO EXERCÍCIO E SALDOS DE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

A CODOMAR não possui registros dessa natureza.

ITEM 5 – INFORMAÇÕES SOBRE RECURSOS HUMANOS DA UNIDADE

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR

1. COMPOSIÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS DA UNIDADE, CONTEMPLANDO AS SEGUINTE PERSPECTIVAS:

- a) **Composição do quadro de servidores ativos:** O limite máximo do Quadro de Pessoal da **CODOMAR**, fixado por intermédio da Portaria nº 02, de 20.01.2006, do Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais – DEST, publicado no DOU de 23.01.2006, é de 22 empregados, todos ocupantes de cargos de confiança. A composição do nosso quadro de pessoal segue sob forma de anexo. (**Anexo nº 01**);
- b) **Composição do quadro de servidores inativos e pensionistas:** a **CODOMAR** não possui servidores nesta situação;
- c) **Composição do quadro de estagiários:** a **CODOMAR** não possui estagiários;
- d) **Custos associados à manutenção dos recursos humanos:** o custo total relativo a despesa com pessoal da **CODOMAR** foi de R\$ 2.392.143,27.
- e) **Locação de mão de obra mediante contratos de prestação de serviços:**
Contrato nº 006/2008, DOU de 22.12.2008 – Pregão Eletrônico nº 015/2008 - EPS RECURSOS HUMANOS E SERVIÇOS LTDA: prestação de serviços de apoio administrativo, compreendendo serviços de atividades auxiliares e de limpeza e conservação, em caráter subsidiário, atividade meio, no valor global de R\$ 309.127,19;
CONTRATO Nº 006/2009, DOU de 21.07.2009 – Pregão Eletrônico nº 015/2009 – L. SOUZA DA SILVA: prestação de serviços terceirizado, de caráter subsidiário, atividade meio, de assistência técnica e administrativa área meio, no valor global de R\$ 1.062.891,43.
- f) **Indicadores gerenciais sobre recursos humanos:** Em virtude de seu quadro reduzido de 22 empregados, a **CODOMAR** não possui indicadores gerenciais sobre recursos humanos.

Destacamos que a partir de 2008, a área de atuação da Companhia foi ampliada em virtude da assinatura do **Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT**. Com a assinatura do citado Convênio e com o mesmo quadro de pessoal existente, **CODOMAR** gerencia todas as Administrações Hidroviárias do Brasil, com destaque para o controle, acompanhamento, assessoramento e fiscalização das atividades desempenhadas tanto pela **CODOMAR**, bem como pelas **Administrações Hidroviárias AHIMOR, AHIMOC, AHINOR, AHITAR, AHIPAR, AHSFRA, AHSUL E AHRANA** e dos portos fluviais que as integram.

ITEM 6 – INFORMAÇÕES SOBRE A TRANSFERÊNCIA MEDIANTE CONVÊNIO, CONTRATO DE REPASSE, TERMO DE PARCERIA, TERMO DE COOPERAÇÃO, TERMO DE COMPROMISSO OU OUTROS ACORDOS, AJUSTES OU INSTRUMENTOS CONGÊNERES, VIGENTES NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA:

Em 2010 a **CODOMAR** permaneceu com a execução dos **Convênios de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais** e o **Convênio nº 007/2008/DAQ/DNIT**, celebrado entre o Departamento de Infraestrutura de Transportes - **DNIT** e a Companhia docas do Maranhão - **CODOMAR**, cujos detalhamentos dos repasses estão consignados sob forma de anexo deste Relatório.

ITEM 07 – DECLARAÇÃO DA ÁREA RESPONSÁVEL ATESTANDO QUE AS INFORMAÇÕES REFERENTES A CONTRATOS E CONVÊNIOS OU OUTROS INSTRUMENTOS CONGÊNERES ESTÃO DISPONÍVEIS E ATUALIZADAS, RESPECTIVAMENTE, NO SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRAÇÃO DE SERVIÇOS GERAIS – SIASG E NO SISTEMA DE GESTÃO DE CONVÊNIOS, CONTRATOS DE REPASSE E TERMOS DE PARCERIA – SICONV, CONFORME ESTABELECE ART. 19 DA LEI Nº 12.309, DE 09 DE AGOSTO DE 2010.

No âmbito da **CODOMAR** são inseridos dados somente no sistema SIASG. A Companhia não possui informações referentes a convênios, contratos de repasse e termos de parcerias firmadas, passíveis de registro no SICONV.

ITEM 8 – INFORMAÇÕES SOBRE O CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES ESTABELECIDAS NA LEI Nº 8.730, DE 10 DE NOVEMBRO DE 1993, RELACIONADAS À ENTREGA E AO TRATAMENTO DAS DECLARAÇÕES DE BENS E RENDAS:

Em cumprimento às disposições contidas na Lei nº 8.730/93, os agentes da administração da **CODOMAR** (Diretoria Executiva, Membros do Conselho de Administração e Fiscal) estão em dia com a exigência da apresentação da Declaração de Bens e Rendas, permanecendo arquivadas na Companhia à disposição dos controles interno e externo.

ITEM 9 – INFORMAÇÕES SOBRE O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE CONTROLE INTERNO DA UJ:

O controle interno da **CODOMAR** é composto de apenas um empregado, que tem à sua disposição uma sala e um computador com impressora. Apesar do quadro reduzido de empregado, a **CODOMAR** atua também nas Administrações Hidroviárias vinculadas à Companhia por força do Convênio nº 007/2008. Entretanto, apesar de demonstrada a insuficiência de pessoal na área referenciada, buscamos atuar de forma a garantir uma razoável segurança e confiabilidade nas informações produzidas, a obediência às leis, a salvaguarda de recursos, de modo a evitar perdas, mau uso e dano tanto no âmbito da **CODOMAR** quanto nas Administrações Hidroviárias.

ITEM 10 – INFORMAÇÕES QUANTO À ADOÇÃO DE CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NA AQUISIÇÃO DE BENS, MATERIAIS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (TI) E NA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS OU OBRAS, TENDO COMO REFERÊNCIA A INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 01/2010 E PORTARIA Nº 02/2010, AMBAS DA SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO E INFORMAÇÕES RELACIONADAS À SEPARAÇÃO DE RESÍDUOS RECICLÁVEIS DESCARTADOS EM CONFORMIDADE COM O DECRETO Nº 5.940/2006.

A **CODOMAR** não adotou nenhuma providência especificada para este item.

ITEM 11 – INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO DO PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO DE RESPONSABILIDADE DA UJ, CLASSIFICADO COMO “BENS DE USO ESPECIAL”, DE PROPRIEDADE DA UNIÃO OU LOCADO DE TERCEIROS:

A **CODOMAR** não administrou recursos dessa natureza.

ITEM 12 – INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (TI) DA UJ:

- a) **Planejamento da área:** O quadro reduzido de 22 empregados, onde apenas um empregado (sem a devida qualificação técnica) atua na área de TI, dificulta a adoção de ações voltadas para o planejamento da gestão em TI;
- b) **Perfil dos recursos humanos envolvidos:** A **CODOMAR** não possui pessoal qualificado para o desempenho de atividades relacionadas a TI. Novamente enfatizamos que nosso quadro reduzido de empregados, apenas um atua na área de TI, sem a devida qualificação técnica para tal.
- c) **Segurança da informação:** Os sistemas são protegidos por senhas de acesso individualizadas;
- d) **Desenvolvimento e produção de sistemas:** Não houve;
- e) **Contratação e gestão de bens e serviços de TI:** Não houve.

ITEM 13 – INFORMAÇÕES SOBRE A UTILIZAÇÃO DE CARTÕES DE PAGAMENTO DO GOVERNO FEDERAL, OBSERVANDO-SE AS DISPOSIÇÕES DOS DECRETOS Nº 5.355/2005 E 6.370/2008:

A **CODOMAR** não utilizou recursos com cartões de pagamento.

ITEM 14 – INFORMAÇÕES SOBRE RENÚNCIA TRIBUTÁRIA, CONTENDO DECLARAÇÃO DO GESTOR DE QUE OS BENEFICIÁRIOS DIRETOS DA RENÚNCIA, BEM COMO DA CONTRAPARTIDA, COMPROVARAM, NO EXERCÍCIO, QUE ESTAVAM EM SITUAÇÃO REGULAR EM RELAÇÃO AOS PAGAMENTOS DOS TRIBUTOS JUNTO À SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL – SRFB, AO FUNDO DE GARANTIA POR TEMPO DE SERVIÇOS – FGTS E À SEGURIDADE SOCIAL:

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de benefício dessa natureza.

ITEM 15 – INFORMAÇÕES SOBRE PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA ATENDER ÀS DELIBERAÇÕES EXARADAS EM ACÓRDÃOS DO TCU OU EM RELATÓRIOS DE AUDITORIA DO ÓRGÃO DE CONTROLE INTERNO A QUE A UNIDADE JURISDICIONADA SE VINCULA OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O NÃO CUMPRIMENTO:

Todas as providências constantes no **RELATÓRIO Nº 243890**, da Controladoria Geral da União no Estado do Maranhão, foram consignadas no Plano de Providências Permanente e seu cumprimento encontra-se em andamento.

Entretanto enfatizamos que ainda não foi cumprido o constante no **Proc. TC nº 015.703/2000-7 - ACÓRDÃO Nº567/2004 – 2ª CÂMARA** que determina ao Ministério dos Transportes que equacione todos os débitos oriundos da antiga Administração do Porto de Manaus, registrados perante os respectivos credores em nome da - **CODOMAR**, de modo a permitir a baixa de todos os gravames que pesem sobre a **CODOMAR**, especialmente a exclusão de sua inscrição no CADIN.

Foi determinado, ainda, que o Ministério dos Transportes promova as necessárias gestões junto ao Governo do Estado do Amazonas para que este observe os termos da cláusula quarta do Convênio nº 07/97, celebrado em 26.11.1997 com a União, e regularize o pagamento das obrigações assumidas em decorrência da delegação da administração e exploração do Porto de Manaus e dos demais portos integrantes de sua estrutura;

Após solicitação da **CODOMAR**, através da C/DP nº 204/2007, no sentido de obter o ressarcimento por parte do Ministério dos Transportes dos valores já pagos, em cumprimento do disposto no referido Acórdão 567/2004-2ª Câmara, o citado Ministério emitiu Nota nº 230/2008-CGAS/AGU/CONJUR/MT, de 17 de outubro de 2008, especificando que:

A CONJUR/MT reconhece que:

...“ a CODOMAR está sendo prejudicada em razão de o delegatário, Estado do Amazonas, não honrar o compromisso estabelecido no Convênio de Delegação nº 07/97, cuja Cláusula Quarta lhe transferiu todos os direitos e obrigações, ressalvados os contratos de obras, serviços e aparelhamento de que tratam a Cláusula Nona, na data de transferência do Porto de Manaus e demais portos integrantes de sua estrutura.

O descumprimento do pactuado pelo Estado do Amazonas levou a mencionada estatal a ser inscrita pelo Instituto Nacional do Seguro Social no Cadin – Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal, considerando que, nos termos do parágrafo único da Cláusula Primeira ficaram sem efeitos as responsabilidades a atribuições da CODOMAR, com relação ao Porto de Manaus, estabelecidas no Convênio de Descentralização nº 005/90 STN/DNTA e nos seus termos aditivos, a partir da assinatura daquele instrumento.

*...
Quanto à Informação nº 16/2008 – CGOR/SPO, de 2008, submetida à apreciação desta CONJUR, a pedido da Secretaria Executiva e do Assessor Especial de Controle Interno, ela examina, mais uma vez, no âmbito desta Pasta, a situação da CODOMAR, diante do descumprimento da Cláusula Quarta do Convênio de delegação nº 07/97, pelo delegatário, Estado do Amazonas, junto com a sua empresa Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas – SNPH que administra os portos.*

A SPO/MT concluiu não haver responsabilidade da União por eventuais prejuízos da CODOMAR, cujos fundamentos sintetizam-se:

I. Os débitos originaram da inadimplência da APM junto ao INSS e PORTUS , pelo não recolhimento de tributos, do período de 1990 a 1994. Nesse período a responsabilidade já era da CODOMAR, uma vez que a descentralização à Empresa se efetivou em 19/11/1990;

II. pela Cláusula Quarta do Convênio assinado em 26.11.1997, “foram transferidos ao Estado do Amazonas todos os direitos e obrigações”;

III. o Delegatário, também, assumiu, de acordo com a Cláusula Quinta “Os Contratos Individuais de Trabalho dos empregados lotados na APM e demais Portos , bem como a responsabilidade pela contribuição ao PORTUS”;

IV. A União não foi denunciada à lide, para que pudesse fazer sua defesa, na ação proposta pelo INSS contra a CODOMAR;

V. o reconhecimento por parte da então Secretaria de Transportes Aquaviários/STA/MT não implica a transferência de responsabilidade, mas tão somente o seu entendimento, quando admite que estariam excluídas as transferências das obrigações de que tratam a Cláusula Quarta. Demais disso, o próprio TCU se posiciona de forma contrária a esse entendimento quando afirma “até porque admitir tal posição seria determinar a inviabilidade de disposições contidas no instrumento de convênio e negar a presunção de legitimidade de que revestem os atos administrativos”; e

VI. não há decisão judicial transferindo a responsabilidade dos débitos para a União.

O entendimento da SPO/MT é irrepreensível. Além do destaque da decisão do TCU dado pelo autor no item V, do bojo do Acórdão não se extrai em qualquer momento que a União deva assumir os débitos da CODOMAR. Equacionar todos os débitos, empregado pela Corte de Contas, é no sentido do MT dispor de dados do problema, com o fim de encaminhar uma solução, não significando a obrigação de recompor o patrimônio da CODOMAR.”

Dessa forma, diante dos argumentos apresentados pela CONJUR/MT, informamos que até a presente data permanece a mesma situação anteriormente descrita no Relatório de Gestão relativo ao Exercício de 2008, isto é, a **CODOMAR** continua pagando a referida dívida que já perfaz o montante pago R\$ 3.274.051,99, sendo R\$ 2.751.166,89 relativo ao parcelamento do INSS, R\$ 518.955,35 relativo ao PAES.

ITEM 16 – INFORMAÇÕES SOBRE O TRATAMENTO DAS RECOMENDAÇÕES REALIZADAS PELA UNIDADE DE CONTROLE INTERNO, CASO EXISTA NA ESTRUTURA DO ÓRGÃO, APRESENTANDO AS JUSTIFICATIVAS PARA OS CASOS DE NÃO ACATAMENTO:

A Auditoria Interna da **CODOMAR** elabora e encaminha para os Administradores e membros do Conselho Fiscal, relatórios periódicos de auditoria elaborados conforme **PAINT/CODOMAR**. Todas as recomendações consignadas nos relatórios são plenamente acatadas conforme consta nas respectivas atas de reunião dos Conselhos de Administração e Fiscal da Companhia.

São Luis, Ma, 20 de maio de 2011.

WASHINGTON DE OLIVEIRA VIÉGAS
Diretor-Presidente da CODOMAR

JORGE LUIZ CAETANO LOPES
Diretor Administrativo-Financeiro da CODOMAR

BENTO MOREIRA LIMA NETO
Diretor de Engenharia e Operações da CODOMAR

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR

Poder e Órgão de Vinculação			
Poder: Executivo			
Órgão de Vinculação: Ministério dos Transportes			Código SIORG: Não aplicável
Identificação da Unidade Jurisdicionada			
Denominação completa: Companhia Docas do Maranhão			
Denominação abreviada: CODOMAR			
Código SIORG: Não aplicável	Código LOA: Não Aplicável	Código SIAFI: Não aplicável	
Situação: Ativa			
Natureza Jurídica: Sociedade de Economia Mista			
Principal Atividade: Administração Pública			Código CNAE: 8411-6
Telefones/Fax de contato:	(098) 3231-9012	(098) 3231-9045	(098) 3231-9145
E-mail: cia.doca@terra.com.br			
Página na Internet: http://www.codomar.com.br			
Endereço Postal: Porto do Itaqui, s/n, bairro Itaqui, São Luis, Maranhão, CEP: 65085-370			
Normas relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Normas de criação e alteração da Unidade Jurisdicionada			
Decreto nº 73.275, de 04 de março de 1974, publicado no DOU de 05 de março de 1974			
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura da Unidade Jurisdicionada			
Estatuto Social da Companhia			
Lei nº 6.404/76			
Manuais e publicações relacionadas às atividades da Unidade Jurisdicionada			
Não possui			
Unidades Gestoras e Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Unidades Gestoras relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Código SIAFI	Nome		
Não possui	Não possui		
Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Código SIAFI	Nome		
Não possui	Não possui		
Relacionamento entre Unidades Gestoras e Gestões			
Código SIAFI da Unidade Gestora		Código SIAFI da Gestão	
Não possui		Não possui	

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR