

OFÍCIO Nº 163/2020/ASPAR/GM

Brasília, 20 de julho de 2020.

A Sua Excelência a Senhora  
Deputada **Soraya Santos**  
Primeira-Secretária da Câmara dos Deputados

**Assunto: Requerimento de Informação nº 460/2020, de autoria do Deputado Federal Capitão Alberto Neto.**

Senhora Primeira-Secretária,

1. Cumprimentando-a cordialmente, reporto-me ao Requerimento de Informação nº 460/2020, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (REPUBLICANOS/AM), que requer informações sobre a pretensa reestruturação do DNIT (alteração do Decreto 8.489/2015), com vistas a evitar prejuízos à população.

2. Sobre o assunto, imperioso destacar que este Governo coaduna com as preocupações apresentadas pelo Deputado Federal Capitão Alberto Neto, acerca da "necessidade de estruturação do setor hidroviário". Para tanto, o Presidente Jair Bolsonaro determinou que o Ministério da Infraestrutura seja composto por gestores técnicos, verdadeiros "Executivos da Administração Pública", fazendo uma analogia aos termos utilizados no setor privado.

3. Nessa seara, em cumprimento ao estabelecido pelo Senhor Presidente, os 'Gestores Públicos' desta Pasta trabalham intensamente na implantação de ações eficientes e eficazes que promovam, da forma mais célere possível, uma matriz de transporte mais equilibrada, moderna, segura e eficiente, contribuindo, assim, com o aumento da competitividade do país no cenário internacional, bem como com a melhoria dos índices de produtividade e redução dos custos logísticos nacionais.

4. Desse modo, Senhora Secretária, encaminho, anexas a este Ofício, as respostas pormenorizadas fornecidas pelo Departamento Nacional de

Infraestrutura de Transportes - DNIT, responsável, regimentalmente, pelo tema em comento.

5. Em apertada síntese, destaca-se as seguintes motivações apresentadas pelo DNIT:

- "4. Em linhas gerais, os estudos referentes à Nova Estrutura Regimental do DNIT, apontaram, como melhor alternativa, a inserção das Administrações Hidroviárias às Superintendências Regionais do DNIT, tendo em vista a possibilidade de ganho de produtividade, somado à diminuição de custo.
- 5. Nesse sentido, a futura reestruturação deste Departamento, irá remodelar as Superintendências, acrescentando às Regionais funções existentes nas Administrações Hidroviárias e outras que poderão ser inseridas tendo em vista uma futura absorção de parte das competências relativas à execução de Obras de Infraestrutura em Portos.
- 6. À guisa de exemplo, quanto à necessidade de redução de custo, destaco o Relatório de Auditoria Anual de Contas, do Exercício de 2012, da Controladoria-Geral da União, o qual já tinha sido bem claro à época, sobre a atuação das Administrações Hidroviárias.
- AHITAR conta com um quadro de servidores cujo custo operacional é bem próximo do custeio total (85,45% segundo o indicador proporção custo operacional) (...) A manutenção dessa Administração Hidroviária nessas condições de inoperância configura um flagrante desperdício de dinheiro e recursos públicos.
- 7. Por iguais razões, é de ser relevada a melhoria operacional estratégica associada à decisão em tela. No novo cenário, uma única estrutura (Superintendência Regional) será responsável pela implementação de políticas de infraestrutura de transportes terrestre e aquaviário, aprimorando o planejamento e execução de ações voltadas à multimodalidade, que é um dos alicerces deste Departamento.

(...)

- 23. Em rápidas pinceladas, a futura reestruturação com a inserção das Administrações Hidroviárias do DNIT, nas Superintendências Regionais do DNIT, não colocará em risco a qualidade da prestação dos serviços à sociedade, pois acarretará em ganho de produtividade, com diminuição de custo, tudo em prol da sociedade.

(...)

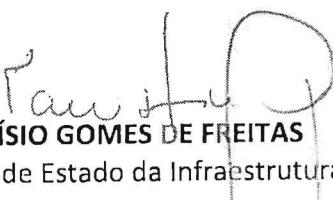
- 32. Assim sendo, resta evidenciado que a reestruturação proposta é adequada ao enfrentamento dos desafios impostos ao Setor Aquaviário, provendo os meios para que esta Autarquia siga firme em sua missão de implantar a Política de Infraestrutura de Transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país e aprimoramento de um sistema de transporte nacional multimodal."

6. Finalizando, espero que este Ministério tenha atendido às demandas formuladas pelo Deputado Capitão Alberto Neto (REPUBLICANOS/AM), e, por oportuno, reafirme que a equipe técnica desta Pasta permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Anexo:

Ofício nº 55634/2020/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI nº 2473164)

Atenciosamente,

  
**TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**  
Ministro de Estado da Infraestrutura



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
Sede do DNIT em Brasília/DF  
Gabinete da Diretoria Geral  
Assessoria Parlamentar da Diretoria Geral

OFÍCIO Nº 55634/2020/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE

Brasília, 19 de maio de 2020.

Ao Senhor  
**RODRIGO OTAVIO MOREIRA DA CRUZ**  
Secretário-Executivo Adjunto  
Ministério da Infraestrutura  
Esplanada dos Ministérios – Bloco R, 5º Andar, Sala 501  
70.044-902 – Brasília/DF

Referência: Ofício nº 571/2020/SE – Processo nº 50000.019645/2020-46 (na origem)  
Assunto: Requerimento de Informação nº 460/2020, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto.

Senhor Secretário-Executivo Adjunto,

1. Trata-se da instrução do Requerimento de Informação nº 460/2020, de autoria do Deputado Federal Capitão Alberto Neto, o qual solicita informações sobre a reestruturação do DNIT, a ser realizada por meio da alteração do Decreto nº 8.489/2015.
2. A esse respeito, a fim de subsidiar manifestação desse Ministério junto ao Parlamentar interessado, encaminho o Ofício nº 54826/2020/DIREX/DNIT SEDE (5633925), no qual são apresentadas respostas a cada um dos questionamentos levantados pelo requerente sobre a futura reestruturação desta Autarquia, no tocante à adequação das Administrações Hidroviárias.

Atenciosamente,

*(assinado eletronicamente)*  
**ANTÔNIO LEITE DOS SANTOS FILHO**  
Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Antônio Leite dos Santos Filho, Diretor-Geral**, em 19/05/2020, às 17:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?)



acao=documento conferir&id\_orgao acesso externo=0, informando o código verificador  
**5648597** e o código CRC **41BAE2BC**.

---

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.010542/2020-51

SEI nº 5648597



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote  
A  
CEP 70040-902  
Brasília/DF |



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
Sede do DNIT em Brasília/DF  
Diretoria Executiva

OFÍCIO N° 54826/2020/DIREX/DNIT SEDE

Brasília, 15 de maio de 2020.

Ao Senhor  
**ANTÔNIO LEITE DOS SANTOS FILHO**  
Diretor-Geral do DNIT

**Assunto: Ofício nº 571/2020/SE - Requerimento de Informação nº 460/2020, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto.**

Senhor Diretor-Geral,

1. Refiro-me ao Despacho (DNIT) ASPAR (5623381), o qual trata do REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO 460 (5618123), de autoria do Senhor Deputado Federal Capitão Alberto Neto, que solicita informações sobre a futura reestruturação desta Autarquia, no que diz respeito à adequação das Administrações Hidroviárias, com a alteração do Decreto 8.489/2015.

2. Assim, após análise do assunto em tela, apresentaremos a seguir respostas aos questionamentos feitos pelo Senhor Deputado:

**I – Itens 2.1 e 2.2 do Despacho (DNIT) ASPAR (5623381):**

*Ipsis litteris:*

*"2.1 Sabe-se que grandes mudanças nas estruturas de gestão pública ainda mais com o porte da pretendida, se não for devidamente fundamentada em estudos e garantido o seu devido rito legal, não passa de mero ato discricionário à vontade de quem idealiza ou consente. Diante disso, pergunta-se: Foi realizado algum Estudo de viabilidade com apresentação de dados socioeconômicos e técnicos que comprovem e fundamentem que essa alternativa irá resultar em maiores ganhos/vantagens técnicas e financeiras do que o modelo atual, em curto, médio e longo prazo com o maior incremento do modal aquaviário na matriz de transportes brasileira? Caso afirmativo solicito que seja disponibilizado cópia do mesmo ou ainda onde ele foi publicado e possa ser obtido.*

*2.2 Foi designado algum Grupo de Trabalho (através de Portaria), para estudo dessa "fusão/incorporação" administrativa, a exemplo de como fez o Ministério da Infraestrutura – MINFRA, quando pretendia fazer a fusão da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres com a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, assim como também foi feito pelo Ministério antes da edição do Decreto n.º 8.489/2015 que reestruturou o DNIT em 2015?"*

3. Em primeiro plano, é importante trazer à baila, a desnecessidade de criação de grupo de trabalho para o presente caso, por se tratar apenas de uma mera alteração interna deste Departamento, muito aquém da complexidade de uma fusão de duas Agências.

4. Em linhas gerais, os estudos referentes à Nova Estrutura Regimental do DNIT, apontaram como melhor alternativa, a inserção das Administrações Hidroviárias às Superintendências Regionais do DNIT, tendo em vista a possibilidade de ganho de produtividade, somado à diminuição de custo.

5. Nesse sentido, a futura reestruturação deste Departamento, irá remodelar as Superintendências, acrescentando às Regionais funções existentes nas Administrações Hidroviárias e outras que poderão ser inseridas tendo em vista uma futura absorção de parte das competências relativas à execução de Obras de Infraestrutura em Portos.

6. À guisa de exemplo, quanto a necessidade de redução de custo, destaco o Relatório de Auditoria Anual de Contas, do Exercício de 2012, da Controladoria-Geral da União, o qual já tinha sido bem claro à época, sobre a atuação das Administrações Hidroviárias.

*Ipsis litteris:*

*"Essa situação, somente agora mensurada por indicadores, já vem se verificando há algum tempo, sendo que a AHITAR conta com um quadro de servidores cujo custo operacional é bem próximo do custeio total (85,45% segundo o indicador proporção custo operacional), além de um contrato de locação de mão de obra com 16 empregados terceirizados, sendo 10 de nível médio e 6 de nível superior.*

*A manutenção dessa Administração Hidroviária nessas condições de inoperância configura um flagrante desperdício de dinheiro e recursos públicos, devendo o DNIT avaliar o caso e propor a adoção de providências no sentido de sanar essa deficiência e otimizar a utilização dos recursos disponibilizados.*

*Quando da análise amostral dos processos de prestação de contas referentes aos convênios celebrados para execução das obras de construção dos terminais (Item 6.1.1.1 dos Achados de Auditoria), foi verificada, devido à baixa efetividade das fiscalizações efetuadas pela equipe técnica da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, a necessidade de aperfeiçoamento dos instrumentos de controle e fiscalização com a finalidade de dar maior efetividade às Ações que são de sua competência além de adequar esses procedimentos à amplitude do Programa de Governo, de forma a permitir sua viabilização dentro dos parâmetros exigidos pelos projetos aprovados*

(...)

#### *Análise do Controle Interno*

*A manutenção dessa Administração Hidroviária nessas condições de inoperância configura um flagrante desperdício de dinheiro e recursos públicos, devendo o Diretor de Infraestrutura Aquaviária avaliar o caso e propor a adoção de providências no sentido de sanar essa deficiência e otimizar a utilização dos recursos disponibilizados.*

*No entendimento desta Controladoria, considerando que a AHITAR não vem desempenhando suas funções institucionais, com suas demandas relegadas a um plano secundário pelo órgão gestor, poderia ser estudada uma incorporação dessa unidade à AHIMOR, visando à racionalização e otimização das atividades operacionais inclusive pelo fato de as duas Administrações compartilharem a hidrovia do Tocantins. Tais medidas proporcionariam redução dos custos administrativos e operacionais além da otimização de processos de comunicação, integração de atividades e de gerenciamento das ações vinculadas ao Programa.*

#### *Recomendações:*

*Recomendação 1: Que a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária realize estudo visando a conveniência de se incorporar a AHITAR à AHIMOR, encaminhando os resultados por meio do Plano de Providências Permanente.” (Grifei)*

7. Por iguais razões, é de ser relevado, a melhoria operacional estratégica associada a decisão em tela. No novo cenário, uma única estrutura (Superintendência Regional) será responsável pela implementação de políticas de infraestrutura de transportes terrestre e aquaviário, aprimorando o planejamento e execução de ações voltadas à multimodalidade, que é um dos alicerces deste Departamento.

8. Afirma-se, então, que a reestruturação ora proposta enseja concretizar as diretrizes da política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, em especial a diretriz relativa ao aproveitamento das vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e conjugação de suas operações, para movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens (inciso II, art. 12, Lei 10.233/2001).

9. Destaca-se, ainda, que o planejamento e a execução de ações visando a multimodalidade são objeto de auditoria operacional no Ministério da Infraestrutura pelo Tribunal de Contas da União (Ofício de Requisição 8-120/2019-TCU (3803738)). Aquela Corte de Contas tem o objetivo de “*avaliar a atuação dos diversos atores responsáveis pelo planejamento do setor de transportes, com vistas a compreender a atribuição de cada um e a interlocução entre eles, bem como a estrutura de planejamento, o arcabouço legal envolvido, o aspecto operacional, as responsabilidades e processos atinentes aos atares governamentais que atuam na elaboração e execução da política pública de transporte multimodal.*”

10. Por seu turno, é importante frisar que a futura reestruturação do DNIT, no que tange à inserção das Administrações Hidroviárias às Superintendências Regionais, foi tema de longo debate por especialistas, com o objetivo de deixar a Autarquia apta a enfrentar os desafios que serão impostos.

11. Corroborando, a Nota Técnica 11 (3641321) (50600.020949/2019-53), oriunda da Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias, na Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, que trata de resposta idêntica, foi bem clara:

#### *Ipsis litteris:*

*“2.1. As motivações para a proposição da nova estrutura foram sintetizadas na Nota Técnica nº 8/2019/SAA - CGGP/CGGP/DAF/DNIT, de onde serão transcritas os principais trechos relacionados à presente discussão:*

*1.1 Com a promulgação da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, e, posteriormente, da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, dentre uma série de outras medidas, foram transferidas a este Departamento parte das atribuições da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviário - SNPTA, hoje vinculada ao Ministério da Infraestrutura - Minfra. De forma específica, o DNIT absorveu as competências do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH e do extinto Departamento de Infraestrutura Portuária e Gestão Ambiental - DIPGA/SNPTA.*

1.2. A recepção dessas atividades, por conseguinte, tem reflexo direto na estrutura organizacional desta Autarquia, uma vez que é preciso readequá-la de forma a acomodar unidades voltadas à execução das incumbências ora sob responsabilidade deste Órgão. Com isso, faz-se necessária uma atualização do Decreto nº 8.489, de 10 de julho de 2015, que, junto à Resolução CONSAD/DNIT nº 26, de 5 de maio de 2016, estabelece o Regimento Interno do DNIT.

...  
2.5 Em sequência, a fim de suportar as competências oriundas da absorção dos supracitados DIPGA/DNPTA e INPH, novos cargos em comissão e funções de confiança nos serão transferidos pelo Ministério da Infraestrutura e alocados tanto na DAQ quanto na Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP.

2.6. Acerca dessa última unidade, inclusive, cumpre destacar o necessário nivelamento e equiparação do Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR, que já faz parte da sua estrutura, com o INPH. Ambos são igualmente estratégicos para o planejamento, para o estudo e para o desenvolvimento de um Setor de Infraestrutura de Transportes sólido, eficiente e intermodal. Assim, uma vez que a chefia do segundo é realizada no âmbito de uma função de coordenação-geral, depreende-se que o primeiro, também, precisa de uma função de mesmo nível em seu topo, a qual, atualmente, é exercida por um coordenador setorial. Ao final, portanto, ambos os Institutos terão nível de coordenação-geral.

2.7. Tratando-se ainda da área aquaviária, é preciso redefinir a composição da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAO e das Administrações Hidroviárias - AHs. Diversos acórdãos do Tribunal de Contas da União - TCU foram exarados no sentido de elevar a utilização do potencial hidroviário, sendo que, desde 2003, a Corte tem feito reiteradas recomendações ao DNIT com o intuito de sanar deficiências operacionais, de planejamento, de recursos humanos e orçamentários. Podem ser citados, como exemplos, os acórdãos nº 1.850/2003, nº 351/2006, nº 1.034/2008, nº 3.244/2012, nº 2.573/2014 e nº 2.831/2014. Destaca-se, ainda, a publicação do Acórdão nº 940/2016 do Tribunal de Contas da União, que apresentou um Diagnóstico da Política Pública de Transporte Hidroviário Interior, recomendando ao DNIT, em seu item 9.1.2, que se realize estudo de alocação ideal/necessária de seus servidores dentro da Autarquia.

2.8. Juntando esses fatores às disposições das mencionadas Medidas Provisórias nº 870/2019 e nº 882/2019, que agrega à DAO atribuições como as de projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento-Geral da União, torna-se essencial uma reestruturação das unidades responsáveis pelo modal aquaviário, a fim de adequá-las às suas novas competências.

2.9. Nesse intuito, após a realização de estudos relativos à formulação de uma estrutura capaz de englobar, de forma mais eficiente, as atividades descritas, foi percebido que, integrando as Administrações Hidroviárias às Superintendências Regionais - SRs, seria possível obter um ganho de produtividade atrelado a uma diminuição de custeio administrativo. Em outras palavras, entregar-se-ia mais por menos. Dessa forma, a proposta organizacional apresentada, então, reorganiza e agrupa às Superintendências do DNIT tanto as funções aquaviárias atualmente existentes nas Administrações Hidroviárias quanto aquelas sendo assimiladas em função da absorção das unidades da Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário.

2.10. Uma vez reestruturadas, as Administrações Hidroviárias iriam compor as Superintendências Regionais, seja na forma de Coordenações Aquaviárias, naquelas localidades com maior demanda do modal, seja na forma de Serviços de Engenharia Aquaviária, existentes nas regiões cuja presença aquaviária, mesmo indispensável, não precisa, necessariamente, ser tão abrangente.

2.11. De forma sumária, então, a presente proposta de estruturação visa a fortalecer a transparência na execução dos projetos do DNIT e da manutenção dos modais, tornando mais acessível ao conhecimento público os benefícios agregados e a atuação tempestiva na operação e na prestação dos serviços de infraestrutura de transporte.

2.2. Demonstra-se, pelos excertos transcritos, que a absorção pelo DNIT das competências do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH e do extinto Departamento de Infraestrutura Portuária e Gestão Ambiental - DIPGA/SNPTA, decorrentes da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, e, posteriormente, da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, gerou a necessidade de se propor um rearranjo organizacional e operacional significativo visando fortalecer a transparência na execução dos projetos do DNIT e da manutenção dos modais, tornando mais acessível ao conhecimento público os benefícios agregados e a atuação tempestiva na operação e na prestação dos serviços de infraestrutura de transporte.

2.3. Para atingir esse objetivo, os estudos relativos à formulação da nova estrutura indicaram como melhor alternativa a integração das Administrações Hidroviárias às Superintendências Regionais - SRs. Este modelo indicou a possibilidade de ganho de produtividade associado à diminuição de custeio administrativo. A proposta reorganiza e agrupa às Superintendências do DNIT tanto as funções aquaviárias atualmente existentes nas Administrações Hidroviárias quanto aquelas assimiladas em função da absorção das unidades da Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário.

2.4. Esta estrutura foi proposta justamente para atender aos anseios da sociedade que roga por maior priorização de investimentos no setor hidroviário para que este alcance maior protagonismo na matriz de transportes pelas suas vantagens óbvias e amplamente disseminadas.

(...)

2.5. Na visão desta Área Técnica, resta esclarecido que o formato proposto é adequado ao enfrentamento dos desafios impostos ao setor aquaviário pela edição as Medidas Provisórias nº 870/2019 e nº 882/2019, provendo os meios para que o DNIT siga firme em sua missão de implantar a política de infraestrutura de transportes contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país.

(...)” (Grifei)

12. Necessário é lembrar, quanto às Medidas Provisórias que embasaram a Nota Técnica 11 (3641321) (50600.020949/2019-53), que embora a Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, tenha caducado, destaca-se a publicação da Portaria nº 547, de 6 de setembro de 2019 (5314937), em que o Ministério da Infraestrutura delega competência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, considerando o disposto na Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019 e no Decreto nº 9.676, de 02 de janeiro de 2019, a qual dispõe:

*Ipsis litteris:*

“Art. 1º Delegar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT a competência para executar direta ou ações e programas de construção, ampliação, reforma e modernização da infraestrutura portuária, prevista no inciso III, parágrafo único, art. 20, Anexo I ao Decreto nº 9.676, de 02 de janeiro de 2019, com auxílio do Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviária, podendo praticar atos como:

*I - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União;*

*II - executar, direta ou indiretamente, ações e programas de manutenção, adequação e ampliação dos acessos aquaviários aos portos;*

*III - acompanhar, monitorar e avaliar a execução física-nanceira das obras e serviços de infraestrutura portuária, dragagem, sinalização náutica e balizamento nos acessos aquaviários aos portos, incluindo canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, acessos a berços e berços de atração;*

*IV - elaborar, analisar e aprovar estudos, projetos de engenharia, orçamentos, planos de trabalho e termos de referência, para execução direta e indireta de obras e serviços de infraestrutura portuária, inclusive dragagem, sinalização e balizamento nos acessos aquaviários aos portos;*

*V - gerir atividades relativas ao processo de licenciamento ambiental de obras e serviços de infraestrutura portuária e dragagem marítima.*

Art. 2º Ficam sub-rogados todos os direitos e obrigações referentes aos instrumentos constantes do Anexo I - Planilha Instrumentos Encerrados e Anexo II - Planilha Instrumentos Vigentes, ambos anexos a esta Portaria, cuja titularidade passa a ser do DNIT.

Art. 3º Ficam convalidados todos os atos de gestão praticados, em razão dos Termos de Subrogação nº 1/2019, nº 2/2019 e nº 3/2019, publicados no DOU em 21 de junho de 2019, no período entre o m da vigência da Medida Provisória nº 882, de 03 de maio de 2019, que ocorreu em 30 de agosto do corrente ano, até a data da publicação desta Portaria.”

13. Também, informamos a publicação da Portaria nº 19, de 11 de março de 2020, que altera Portaria nº 547, de 6 de setembro de 2019 (5314948), a qual delega competência do Ministério da Infraestrutura ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. O documento traz o seguinte conteúdo:

*Ipsis litteris:*

“Art. 1º A Portaria nº 547, de 6 de setembro de 2019, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 2º Ficam transferidos todos os direitos e obrigações referentes aos instrumentos constantes do Anexo I - Planilha Instrumentos Encerrados e ficam sub-rogados todos os direitos e obrigações referentes aos instrumentos constantes do Anexo II - Planilha Instrumentos Vigentes, ambos anexos a esta Portaria, cuja titularidade passa a ser do DNIT.”

“Art. 2º-A Os direitos e obrigações de que trata o Art. 2º em relação aos instrumentos constantes do Anexo I - Planilha Instrumentos Encerrados se referem a atos como:

*I - decidir sobre a aprovação da prestação de contas;*

*II - suspender ou cancelar o registro de inadimplência nos sistemas da administração pública federal; e*

*III - realizar outras providências administrativas necessárias à conclusão das respectivas prestações de contas.*

*Parágrafo Único. Nas atividades a serem desempenhadas em razão da delegação de competência previstas neste artigo, o DNIT poderá utilizar o Grupo de Trabalho instituído pela Portaria n. 4.025, de 12 de setembro de 2019, instituído pela Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura.*

*Art. 2º-B Incluem-se nos direitos e obrigações a que se referem o art. 2º da presente portaria todos os contratos, convênios, termos de compromisso, termos de execução descentralizada e similares, vigentes ou não, bem como competências para prestar contas, prestar informações, efetuar pagamentos vincendos ou já vencidos, realizar reconhecimento de dívidas e executar quaisquer outras atividades relacionadas às matérias de infraestrutura portuária/aquaviária, dragagem e meio ambiente."*

*Art. 2º Art. 2º Sub-roga-se ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, por meio do presente, o Termo de Compromisso nº 1/2019-SNPTA, firmado entre a União, por intermédio deste Ministério da Infraestrutura, CNPJ/MF nº 37.115.342/0001-67, e o Estado de Pernambuco, CNPJ/MF nº 10.571.982/0001-25, com o objeto de execução das obras e serviços de adequação de instalações de acostagem e movimentação e armazenagem de cargas no Porto de Recife/PE, com recursos de R\$ 27.336.730,29, com vigência de 12 (doze) meses contados da assinatura, bem como todos os direitos e obrigações a ele referentes."*

14. Destarte, esclarecemos que, mesmo sem a concretização da MP 882/2019 mencionada na Nota Técnica 11 (3641321) (50600.020949/2019-53), elaborada em julho de 2019, este Departamento continua imbuído de competências da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviário – SNPTA, especificamente do extinto Departamento de Infraestrutura Portuária e Gestão Ambiental - DIPGA/SNPTA.

## **II - 2.3 a 2.8 do Despacho (DNIT) ASPAR (5623381):**

*Ipsis litteris:*

*2.3 O PNRH – Plano Nacional de Recursos Hídricos, estabelecido pela Lei nº 9.433/97, é um dos instrumentos que orienta a gestão das águas no Brasil. Com o objetivo de facilitar a gestão dos recursos hídricos do país, a malha fluvial brasileira foi dividida em 12 Regiões Hidrográficas. Cada Região Hidrográfica é um espaço territorial que compreende uma bacia, grupo de bacias ou sub-bacias hidrográficas que apresentam características naturais, sociais e econômicas homogêneas ou similares. Essa divisão foi instituída pela Resolução n.º 32/2003, do Conselho Nacional de Recursos Hídricos - CNRH, que possui, dentre outras, a competência de promover a articulação do planejamento dos recursos hídricos com os planos nacionais, regionais, estaduais e dos setores usuários. Considerando o conteúdo na Lei nº 9.433/97 e na Resolução n.º 32/2003 do CNRH, porque se pretende "dividir" as regiões hidrográficas por Superintendência Regional Estadual do DNIT, cuja atuação se limita a circunscrição geopolítica das rodovias de cada estado da federação? Isso não comprometeria a economicidade e a continuidade das ações de infraestrutura aquaviária já que as interferências nas hidrovias são interdependentes e com resultados de médio/longo?*

*2.4 Considerando a mesma fundamentação legal da pergunta anterior, ao se fazer tal divisão, não haveria uma infração ao PNRH – Plano Nacional de Recursos Hídricos, ou seja, não haveria o descumprimento da Lei? Caso negativo, justifique.*

*2.5 Ainda considerando a mesma fundamentação legal da pergunta 3, o CNRH foi consultado sobre a alteração, promovendo sua ratificação, essa não seria uma condição sine qua non para efetivação da redistribuição da administração da malha hidroviária por estado?*

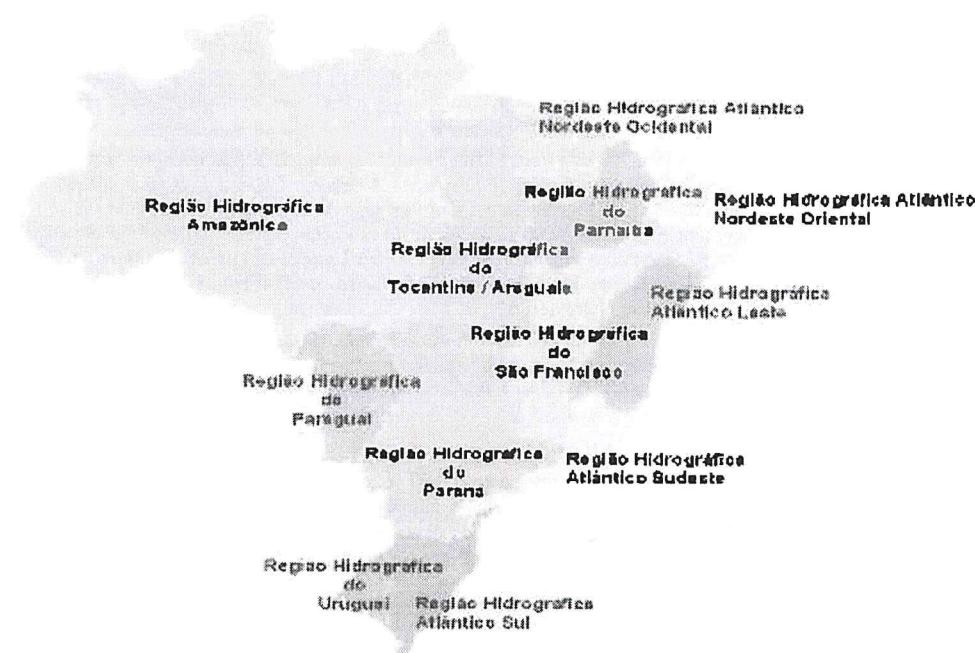
*2.6 Ainda considerando a Lei nº 9.433/97 e a Resolução n.º 32/2003, do CNRH, ao se dividir a gestão por Superintendência Regional do DNIT, cuja atuação se limita a circunscrição geopolítica de cada estado, é possível haver entraves administrativos e descompasso de planejamento e execução de ações, inclusive de ordem de licenciamento ambiental dado a especificidade da hidrovia (que não se comporta como a rodovia) e tendo em vista que o Sistema Hidroviário deve ser visto como um todo? Caso negativo, justifique com o planejamento a ser adotado no caso de hidrovias que perpassam mais de uma unidade da federação.*

*2.7 O Tribunal de Contas da União - TCU, através dos instrumentos de acompanhamento e monitoramento no exercício de sua função fiscalizadora, realizou nos últimos anos diversos programas de acompanhamento junto ao DNIT no que tange ao desenvolvimento e evolução da estrutura administrativa responsável pelo modal aquaviário dentro do Departamento, o que culminou em alguns acordãos com RECOMENDAÇÕES e DETERMINAÇÕES ao Departamento, em especial os Acordãos 351/2006, 940/2016 e o 2.573/2014 – TCU – Plenário. Todos esses Acordãos se relacionam à ampliação da participação do modal aquaviário na matriz de transportes brasileira, inclusive, com recomendações claras quanto ao incremento estrutura organizacional do DNIT, no que tange às Administrações Hidroviárias. O Tribunal de Contas da União - TCU, em especial sua Coordenação-Geral de Controle Externo de Infraestrutura - Coinfra e a Seinfra Hidrovias, em seu papel fiscalizador, tem conhecimento legal dessa alteração ora pretendida no DNIT? Caso afirmativo, solicito o envio de comprovantes de correspondências ou documentos oficiais (atas, ofícios etc.) encaminhados ao TCU.*

*2.8 Ainda considerando os acordãos do TCU, a concretização da reestruturação administrativa e de distribuição de malha hidroviária por divisão geopolítica consistiria numa afronta direta a esses acordãos, tendo em vista a prometida otimização não foi comprovada e a experiência dos profissionais das Superintendências Regionais*

*(Rodoviárias) não foi devidamente demonstrada e suprida para que a continuidade dos trabalhos não fosse comprometida?"*

15. É de se verificar, que o Senhor Deputado, em seu Requerimento de Informação, destacou a Lei 9.433/97, a qual institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, bem como a Resolução nº 32/2003, do Conselho Nacional de Recursos Hídricos, que traz a Divisão Hidrográfica Nacional.



16. Nessa vereda, esclareço que a futura alteração da estrutura regimental da Autarquia será apenas interna, onde as Administrações Hidroviárias do DNIT serão inseridas nas Superintendências Regionais do DNIT, sendo que, essa reestruturação não irá de encontro com a Lei 9.433/97 e a Resolução nº 32/2003.

17. Oportuno se torna dizer, que a reestruturação não está em momento algum alterando a Divisão Hidrográfica Nacional, instituída pela Resolução nº 32/2003, visto que as Bacias Hidrográficas continuarão as mesmas.

18. Frisa-se que, com a reestruturação, ao invés de uma Administração Hidroviária cuidar dos assuntos afetos à Infraestrutura Aquaviária de uma imensa Bacia Hidrográfica, mais de uma Superintendência Regional será responsável, diminuindo custo e aumentando a produtividade, conforme já mencionado.

19. Ademais, as Superintendências Regionais irão se atentar para o Subsistema Aquaviário Federal, que é composto de vias navegáveis, portos marítimos e fluviais, eclusas e outros dispositivos de transposição de nível, interligações aquaviárias de bacias hidrográficas, facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária, dentro das Bacias Hidrográficas na sua jurisdição, conforme Lei 12.379/2011, a qual dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV.

20. Além disso, diversos Acórdãos do Tribunal de Contas da União - TCU foram exarados no sentido de se elevar a utilização do potencial hidroviário, sendo que, desde 2003, o TCU tem feito reiteradas recomendações ao DNIT, com o intuito de sanar deficiências operacionais, de planejamento, de recursos humanos e orçamentários, tais como os Acórdãos 1.850/2003, 351/2006, 1.034/2008, 3.244/2012, 2.573/2014 e 2.831/2014.

21. Destaca-se, ainda, a publicação do Acórdão 940/2016 do Tribunal de Contas da União, que apresentou um Diagnóstico da Política Pública de Transporte Hidroviário Interior, recomendando ao DNIT, em seu item 9.1.2, que se realizasse estudo de alocação ideal/necessária de seus servidores dentro da Autarquia.

22. Por via de consequência, quanto aos Acórdãos 351/2006, 940/2016 e o 2.573/2014 – TCU – Plenário, citados pelo Senhor Deputado, esclareço que a futura reestruturação não afrontará os mesmos, pelo contrário, estará atendendo ao recomendado pela Colenda Corte de Contas, com a inserção das Administrações Hidroviárias do DNIT nas Superintendências Regionais do DNIT, com a correta alocação dos Servidores dentro da Autarquia.

### III - Item 2.9 do Despacho (DNIT) ASPAR (5623381):

*Ipsis litteris:*

*"2.9 Sabe-se que o DNIT, através das Superintendências Regionais, que atualmente são responsáveis pelas rodovias federais nos estados, tem latentes dificuldades para exercer tal atribuição, conforme evidenciado na 22ª edição da Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte – CNT, de Rodovias, divulgada recentemente e que mostra que a malha pavimentada brasileira continua em condições insatisfatórias. Tal dado não evidencia a saturação dessas unidades, seja por falta de servidores ou outro motivo? Agregar mais uma atribuição (aquaviária) na Superintendência não poderia acarretar riscos na qualidade da prestação dos serviços à sociedade?"*

23. Em rápidas pinceladas, a futura reestruturação com a inserção das Administrações Hidroviárias do DNIT nas Superintendências Regionais do DNIT, não colocará em risco a qualidade da prestação dos serviços à sociedade, pois acarretará em ganho de produtividade, com diminuição de custo, tudo em prol da sociedade.

24. E mais, não há de se falar em saturação no caso em tela, pois os Servidores do DNIT lotados nas Administrações Hidroviárias passarão para as Superintendências Regionais.

#### IV – Itens 2.10 e 2.11 do Despacho (DNIT) ASPAR (5623381):

*Ipsis litteris:*

*"2.10 Sob a luz do direito administrativo, autarquias são entidades criadas para serem ESPECIALIZADAS em atividades típicas de Estado. Países como Alemanha, China e EUA, que utilizam potencialmente as suas hidrovias como vetor de desenvolvimento e de integração, possuem órgãos específicos (como a USACE - United States Army Corps of Engineers) para a finalidade de execução e gestão do modal hidroviário, ficando aglutinado apenas o aspecto de gestão estratégica. No caso do Brasil, que possui uma das maiores redes hidrográficas do mundo, porque não se adota um modelo singular, inclusive, com estruturação que proporcione maior robustez às atuais Administrações Hidroviárias?"*

*"2.11 Num país de dimensões continentais, como o Brasil, precisamos depender menos de rodovias e dar uma maior atenção às ferrovias e às hidrovias. Temos observado os ganhos acentuados do modal ferroviário com importante atuação da VALEC. Não seria interessante possuirmos um órgão de similar importância específico só para Portos e Hidrovias? Justifique."*

25. A proposta do modelo exercido pelo DNIT é de ser uma autarquia multimodal onde atualmente os modais Rodoviário e Ferroviário, no que cabe a competência da autarquia, já estão unificados em suas Unidades Descentralizadas que no caso são as Superintendências Regionais no Estados, essa integração permite ao Departamento uma gestão muito melhor possibilitando de fato a multimodalidade em sua essência, a unificação das Administrações Hidroviárias vai exatamente neste sentido.

#### V – Item 2.12 do Despacho (DNIT) ASPAR (5623381):

*Ipsis litteris:*

*"2.12 Recentemente, observou-se que o Ministério da Infraestrutura cogitou em fazer também a fusão de duas Agências Reguladoras (ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Porém, voltou atrás, ficando claro que tal medida enfraqueceria ainda mais o desenvolvimento de outros sistemas de transporte, como o setor portuário e a navegação interior. A pedido do Ministério da Infraestrutura, foi realizada uma pesquisa com os servidores para saber a opinião sobre a proposta de criação de uma nova agência, unificando os dois órgãos. De maneira análoga, foi realizada alguma pesquisa nesse sentido com os servidores do DNIT (Setores aquaviários e terrestres)? Caso afirmativo solicito que seja disponibilizado tal pesquisa."*

26. Cumpre-nos assinalar que, conforme falado anteriormente, trata-se apenas de uma mera alteração interna deste Departamento, muito aquém da complexidade de uma fusão de duas Agências, não existindo, portanto, a necessidade de pesquisa junto aos Servidores, tendo em vista que estes são e continuarão sendo Servidores do DNIT.

#### VI – Item 2.13 do Despacho (DNIT) ASPAR 5623381:

*Ipsis litteris:*

*"2.13 Considerando que, com a extinção das Administrações Hidroviárias, que são unidades gestoras e possuem cargos de gestão em sua estrutura, em especial os do Grupo de Direção e Assessoramento nível 4 (DAS – 4), pergunta-se: Para onde seriam remanejados esses cargos?"*

27. Indubitável é que, a preocupação do Senhor Deputado com cargos, os quais geram custos ao erário é de extrema importância, no entanto, no presente caso, não há de se falar em remanejamento de cargos, mas sim de adequação, o que acarretará em diminuição de custos e melhor aproveitamento ficando o modal aquaviário sob a fiscalização das Superintendências Regionais nos Estados.

28. Ademais os cargos mencionados foram transformados e alocados em 22 (vinte e duas) Superintendências Regionais criando as Coordenações de Engenharia Hidroviária, Serviços de Projeto, Manutenção, Construção e Operação Hidroviária

#### VII – Item 2.14 do Despacho (DNIT) ASPAR 5623381:

*Ipsis litteris:*

*"2.14 Considerando que a pretensa reestruturação do DNIT certamente geraria um reflexo de insegurança institucional, e, logicamente de retração dos possíveis e potenciais investimentos privados em estaleiros, capacitação*

*de mão de obra, ampliação da frota de embarcações, harcas, dentre toda uma rede logística, e indo na contramão do que se espera do atual governo de proporcionar maior dinamismo e segurança para todos os envolvidos do setor; e considerando que o atual momento em que o país está passando por conta da pandemia da COVID-19 é dramático; não seria mais razoável reavaliar tal reestruturação do DNIT, devido aos potenciais riscos de que uma mudança desse porte acarretaria a paralisação de obras/serviços e poderia agravar ainda mais a crise pela qual passa o país?"*

29. É de opinião unívoca que a atual situação do mundo, por conta da pandemia da "COVID-19" (doença causada pelo coronavírus SARS-CoV-2), é dramática, muito preocupante, sendo que, esta Autarquia está engajada na luta contra a "COVID-19", envolvendo esforços em prestar um serviço ainda melhor em Infraestrutura de Transportes.

30. Neste passo, a futura reestruturação, será importantíssima para o cenário atual, acarretará em ganho de produtividade, com diminuição de custo, o que será ideal neste momento de crise que vivemos, conforme exaustivamente já falado no presente Ofício.

31. Em última análise, entendo que a futura reestruturação desta Autarquia foi proposta justamente para atender aos anseios da sociedade que roga por maior priorização de investimentos no setor hidroviário, para que este alcance maior protagonismo na matriz de transportes pelas suas vantagens óbvias e amplamente disseminadas.

#### VIII – Conclusão:

32. Assim sendo, resta evidenciado que a reestruturação proposta é adequada ao enfrentamento dos desafios impostos ao Setor Aquaviário, provendo os meios para que esta Autarquia siga firme em sua missão de implantar a Política de Infraestrutura de Transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país e aprimoramento de um sistema de transporte nacional multimodal.

33. Por fim, sendo estas as informações solicitadas, fico à disposição no que necessário for.  
Respeitosamente,

*(assinado eletronicamente)*  
**EUCLIDES BANDEIRA DE SOUZA NETO**  
Diretor Executivo - Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Euclides Bandeira de Souza Neto, Diretor Executivo-Substituto(a)**, em 19/05/2020, às 09:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **5633925** e o código CRC **B4AA0D07**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.010542/2020-51

SEI nº 5633925



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



Selar de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A  
CEP 70040-902  
Brasília/DF | (061) 3315-4115