

Fundo da Marinha Mercante (FMM) - Notas Técnicas

Sumário

<i>Apresentação.....</i>	<i>1</i>
<i>1 - Breve Histórico.....</i>	<i>1</i>
<i>2 - Operacionalização.....</i>	<i>3</i>
<i>2.1 – Condições das operações.....</i>	<i>3</i>
<i>2.2 – Fundo de Garantia para a Construção Naval - FGCN.....</i>	<i>6</i>
<i>3 - Dados.....</i>	<i>7</i>
<i>4 - Considerações Finais.....</i>	<i>8</i>
<i>Referências.....</i>	<i>9</i>

Apresentação

Este documento tem por objetivo sistematizar informações sobre o Fundo da Marinha Mercante (FMM), considerando, de um lado, as novas oportunidades de atuação que se abriram às Agências de Fomento, através da Resolução 3.7575 / 2009, com a possibilidade de utilização de recursos de fundos e programas oficiais em suas operações de crédito, e, de outro, as propostas recentes de alteração das normas que regem o FMM de modo a torná-lo mais acessível ao público-alvo. Até o momento, apenas os bancos oficiais federais - BNDES, Banco do Brasil, Banco do Nordeste e Banco da Amazônia – se constituem agentes financeiros aptos a operar com os recursos do FMM. Contudo, o interesse crescente para o desenvolvimento da indústria naval no Brasil, inclusive por conta da aceleração dos aportes na área de petróleo e gás e, assim, uma maior demanda por navios e plataformas, tem resultado em pressões para tornar as operações com recursos do FMM mais céleres e acessíveis. Esta situação favorece outras instituições financeiras oficiais, particularmente os bancos de desenvolvimento e as agências de fomento estaduais, a pleitear credenciamento para passar a operar com o FMM.

1 - Breve Histórico

O Fundo da Marinha Mercante foi criado em 1958, como um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos financeiros para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Apesar de o FMM já contar com 50 anos de existência, a legislação que ora o normatiza é relativamente recente: Lei 10.893 / 2004 que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o FMM; Decreto 5.269 / 2004 que dispõe sobre competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha

Mercante (CDFMM); Decreto 5.543 / 2005 que regulamenta a Lei 10.893; e as Resoluções do CMN 3.262 e 3.293 que dispõem, respectivamente, sobre a aplicação dos recursos do FMM e sobre o *del credere* do Programa Nacional de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional – Profrota Pesqueira.

Entre as principais fontes de recursos para o FMM estão parte da arrecadação do AFRMM,¹ dotações orçamentárias atribuídas no Orçamento Geral da União, e o produto do retorno das operações de financiamento concedidas e a reversão dos saldos anuais não aplicados. Esses recursos devem ser aplicados no apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo (para construção de embarcações em estaleiros e atividades afins), no pagamento ao agente financeiro, no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas com recursos do FMM, em crédito reserva (visando assegurar término de obra) e em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social (Lei 10.893 / 2004).

O FMM é administrado pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), órgão colegiado de caráter deliberativo e participante da estrutura do Ministério dos Transportes. Para deliberar aplicação dos recursos do FMM, acompanhar e avaliar resultados, o CDFMM conta com o apoio do Departamento do Fundo da Marinha Mercante, que se encontra subordinado à Secretaria de Fomento para Ações de Transportes (SFAT). É importante notar que, entre as competências do CDFMM, está o de “fixar as condições necessárias para habilitação de novos agentes financeiros do FMM e acompanhar suas atividades” (Decreto 5.269 / 2004). Na mesma normatização, no entanto, está assentado que “a gestão da aplicação do FMM será efetuada pelo Ministério dos Transportes, cabendo ao Banco Nacional de Desenvolvimento e Social – BNDES, bem como aos bancos oficiais federais habilitados, o papel de agente financeiro” (Decreto 5.269 / 2004).

Como os recursos do FMM são dirigidos à construção de navios e estaleiros, reparo, ampliação e aumento da capacidade de embarcações e modernização de estaleiros no Brasil, a maior ou menor procura por esses recursos está vinculada diretamente às encomendas da principal empresa usuária desses equipamentos no país: a Petrobras. Até 2006, verifica-se uma subutilização dos recursos do FMM, essencialmente por falta de demanda por novos equipamentos. A partir de 2007, no entanto, a procura pelos recursos do FMM cresceu bastante, impulsionada pelas contratações da Petrobras. A propósito, no âmbito da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) lançado pelo Governo Federal em 2008, a Petrobras prevê a contratação de 146 embarcações de apoio no período 2008-2014, com custo estimado em US\$ 5 bilhões.²

Devido a esse incremento da demanda, o Governo reforçou os aportes do FMM e, no final de 2009, foi divulgado que o fundo contaria com R\$ 15 bilhões para 2010.³ Vale registrar que, em 2005, os agentes financeiros transferiram menos de R\$ 500 milhões para financiar projetos do setor naval; e, em 2009, os repasses alcançaram quase que R\$

¹ Tributo incidente sobre o frete no transporte aquaviário, cuja arrecadação ocorre eletronicamente por meio do Sistema Mercante.

² Ver COSTA, PIRES e LIMA (2008).

³ Ver BINA (2009).

2,5 bilhões. De acordo com notícia veiculada na imprensa, os pedidos de financiamento para construção de novos navios e estaleiros somavam R\$ 10,5 bilhões em setembro de 2009 (GOES, 2009).

Ao lado de esforços para ampliar o orçamento do FMM, observam-se também movimentos para alteração na legislação do Fundo. Em junho passado, por exemplo, começou a tramitar um projeto de lei do deputado federal Zé Geraldo (PT-Pará) para alterar a Lei 10.893 / 2004, propondo que 30% dos recursos do FMM sejam canalizados para financiamento à construção e expansão da frota de pequeno e médio porte no Brasil. Pelo projeto, embarcações de pequeno porte têm valor de até R\$ 100 mil, enquanto que as de médio porte têm valor entre R\$ 100 mil e R\$ 500 mil. De acordo com o parlamentar, por meio do FMM, o Ministério dos Transportes vem fomentando e estimulando a modernização e expansão da indústria de embarcações no Brasil, e é necessário se pensar também na ampliação da frota de pequenas e médias embarcações, sobretudo daquelas que atendem à região amazônica.⁴

2 - Operacionalização

Os projetos de investimento solicitantes de financiamentos com recursos do FMM são encaminhados para o CDFMM que avalia o mérito, aprova ou não a solicitação e designa as prioridades para utilização dos recursos do fundo. Se aprovados, os projetos são encaminhados para a instituição financeira credenciada para que o financiamento se concretize.

2.1 – Condições das operações

De acordo com a Lei 10.893 / 2004, os recursos do FMM que forem aplicados no apoio financeiro reembolsável a empresas brasileiras de navegação devem corresponder a no máximo 90% do valor do projeto aprovado⁵. Como garantia da operação, o agente financeiro pode solicitar alienação fiduciária, hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações, fiança bancária e cessão de direitos creditórios. É facultado aos agentes aceitar outras modalidades de garantia além dessas previstas.

⁴ Informação proveniente da Assessoria Parlamentar do deputado federal Zé Geraldo. “Fundo da Marinha Mercante poderá financiar construção de pequenas e médias embarcações”, de 19/06/2009. Disponível em

http://jornalismopolitico.com/index.php?option=com_content&task=view&id=2474&Itemid=37.

Acesso em 02/03/2009.

⁵ O percentual de financiamento poderá ser de até 100% nos seguintes casos: a) empresa de navegação ou estaleiro brasileiro quando se tratar de construção ou produção de embarcação destinada ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, ou quando se tratar de construção ou produção de embarcação destinada à pesca (nas condições previstas em legislação específica); b) entidades públicas, instituições de pesquisa e outros órgãos, inclusive representativos de classe dos setores de marinha mercante e de construção naval, para construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas em estaleiro brasileiro; c) Marinha do Brasil para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

A Resolução 3.262 do CMN, por sua vez, dispõe as condições financeiras aplicáveis às operações realizadas com recursos do fundo, que sinteticamente podem ser abreviadas em dois itens:

- a) financiamento a empresas brasileiras de navegação para construção de embarcação em estaleiro nacional, com juros de 2,5% a 5% a.a. (mais TJLP ou variação cambial), com carência de até quatro anos e amortização em até 20 anos;
- b) financiamento a estaleiro brasileiro para produção de embarcação destinada à empresa nacional de navegação ou à exportação, com juros de 3% a 5% a.a. (mais TJLP ou variação cambial), a ser pago em uma única parcela até o quinto dia útil seguinte ao do fechamento do câmbio relativo ao pagamento da embarcação ou na data de vencimento estabelecida no contrato de financiamento à produção, o que ocorrer primeiro.

Pelas informações disponíveis no site do BNDES, constata-se que o custo financeiro da operação corresponde sempre a TJLP ou variação cambial, e os juros cobrados acima dessa taxa ficam como remuneração do agente.

Além desses encargos, a Resolução 3.262 do CMN permite a cobrança de comissão de estudos de 0,2% do valor da operação financeira solicitada e a comissão de reserva de crédito de 0,1%.

Na tabela 1, estão expostas todas as condições para os diferentes tipos de operações com recursos do FMM, conforme a Resolução 3.262 do CMN.

Tabela 1: Condições financeiras aplicáveis às operações com recursos do FMM

Finalidade	Prazo de Carência	Prazo de Amortização	Juros
Empresa brasileira de navegação p/ construção de embarcação em estaleiro brasileiro	até 4 anos	até 20 anos	2,5% a 5% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Empresa brasileira de navegação p/ jumborização, conversão ou modernização de embarcação própria em estaleiro brasileiro	até 4 anos	até 15 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Empresa brasileira de navegação p/ aquisição e instalação de equipamentos	até 2 anos	até 5 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
	p/ conteúdo nacional mínimo de 60%: de 3% a 4% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio		
Empresa brasileira de navegação para reparo de embarcação própria em estaleiro brasileiro	até 1 ano	até 2 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Empresa brasileira para construção, jumborização, conversão ou modernização de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista quando realizadas em estaleiro brasileiro	até 4 anos	até 15 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Empresa brasileira para reparo de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, quando realizada em estaleiro brasileiro	até 1 ano	até 2 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Estaleiro brasileiro, para reparo de embarcação	até 1 ano	até 2 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Estaleiro brasileiro para a produção de embarcação destinada a empresa brasileira de navegação ou à exportação	prazo e condições de financiamento: em uma única parcela, até o quinto dia útil seguinte ao fechamento do câmbio relativo ao pagamento do preço da embarcação ou na data de vencimento estabelecida no Contrato de Financiamento à Produção, o que ocorrer primeiro		3% a 5% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Estaleiros, arsenais e bases navais brasileiras, para expansão e modernização de suas instalações	até 2 anos	até 10 anos	3% a 5% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Estaleiros, arsenais e bases navais brasileiras para construção de novas instalações	até 2 anos	até 20 anos	3% a 5% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Empresa de navegação ou estaleiro brasileiro, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcação destinada ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social	até 4 anos	até 20 anos	1% a 3% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Empresa de navegação ou estaleiro brasileiro no apoio financeiro à construção ou produção de embarcação destinada à pesca	condições previstas em legislação específica		
Pessoa física ou jurídica que explore a pesca artesanal	até 4 anos	até 20 anos	1% a 3% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio

Continua

Continuação

Finalidade	Prazo de Carência	Prazo de Amortização	Juros
Entidades públicas, instituições de pesquisa e outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de marinha mercante e de construção naval, para construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas em estaleiro brasileiro	até 4 anos	até 15 anos	3% a 5% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Empresa brasileira de navegação, estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de marinha mercante e de construção naval para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da marinha mercantes, construção ou reparo naval	até 2 anos	até 10 anos	1% a 3% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Marinha do Brasil para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional	até 2 anos	até 10 anos	1% a 2% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro -REB			
Construção de Embarcações	até 4 anos	até 20 anos	3% a 5% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Jumborização, modernização e conversão de embarcações	até 4 anos	até 15 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio
Reparo de embarcações	até 2 anos	até 5 anos	3% a 6% a.a. + TJLP ou Índice de variação da taxa de câmbio

* Índice de variação da taxa de câmbio calculado com base nas cotações de venda do dólar do Estado Unidos da América, divulgadas pelo Banco Central do Brasil por meio da transação PTAX 800, opção 5 - cotações para contabilidade, do Sistema de Informações do Banco Central – Sisbacen

2.2 – Fundo de Garantia para a Construção Naval - FGCN

O FGCN foi criado em 2008, através da Medida Provisória 429 de 12 de maio, convertida na Lei 11.786 de 25 de setembro do mesmo ano, com a finalidade de garantir o risco de crédito das operações de financiamento à construção ou à produção de embarcações e o risco de performance de estaleiros brasileiros.

Em rápidas linhas, as condições de garantia são: a) o Fundo cobre até 50% do risco de crédito, se o cronograma de construção pelo estaleiro não for cumprido e isso comprometer o pagamento das parcelas do financiamento; b) a embarcação construída com garantias do Fundo poderá contar com até 10% do valor da operação para a cobertura do risco de performance do estaleiro garantido; c) nas operações de financiamento de embarcações destinadas às atividades do micro e pequeno empresário do setor pesqueiro e de transporte aquaviário interno de passageiros, o limite de cobertura do Fundo poderá ultrapassar 50% do saldo devedor garantido; e d) o limite de exposição do Fundo com relação a cada entidade garantida será de 25% do seu patrimônio.

As contra-garantias exigidas pelo Fundo (penhor da totalidade das ações de emissão do estaleiro construtor, alienação fiduciária ou hipoteca da embarcação objeto de financiamento dentre outras) não são demandadas no caso de embarcações destinadas às atividades de micro e pequeno empresário do setor pesqueiro e de transporte aquaviário interno de passageiro.

3 - Dados

Acompanhando os valores liberados pelo Fundo divulgados nos Relatórios de Gestão do Departamento do Fundo da Marinha Mercante, observa-se um grande incremento nos anos mais recentes. Em 2005, foram liberados R\$ 459 milhões, sendo R\$ 456 milhões para a ação Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante e R\$ 3 milhões para Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e Marinha Mercante. Projetos provenientes do estado do Rio de Janeiro foram beneficiados com 86% do valor total liberado; o único projeto da Bahia beneficiado (construção de um estaleiro) absorveu pouco menos de R\$ 1 milhão (0,2% do montante total).

Em 2006, o Fundo liberou R\$ 636 milhões, e, mais uma vez, os projetos do Rio de Janeiro responderam pela maior parte dos recursos (67%) e não houve liberação para investimentos na Bahia. Entre os estados mais demandantes desses recursos destacam-se, depois do Rio de Janeiro, os estados de Santa Catarina, São Paulo, Paraná e Amazonas.

Em 2007, as liberações alcançaram R\$ 891 milhões, sendo R\$ 737 milhões para Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante, R\$ 152 milhões para Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e da Marinha Mercante e R\$ 2 milhões para Financiamento de Embarcações Pesqueiras. Para o estado da Bahia houve apenas um desembolso no valor de R\$ 2 milhões para o estaleiro Base Naval de Aratu. A liberação de R\$ 35 milhões para a empresa TWB Bahia para a construção de dois *ferry boats* para a travessia Salvador – Itaparica foi feito para o estaleiro da TWB de Santa Catarina.

No ano de 2008, o valor liberado alcançou R\$ 2.121 milhões, tendo sido desembolsados R\$ 1.419 milhões para Financiamento de Embarcações, R\$ 698,5 milhões para Financiamento Complementar e R\$ 3,8 milhões para Financiamento de Embarcações Pesqueiras. Não houve liberações para a Bahia, apesar de a TWB Bahia ter sido beneficiada, pois o desembolso saiu de novo para o estaleiro da TWB de Santa Catarina.

De acordo com os dados disponíveis no Portal da Transparência dos Recursos Públicos Federais, o FMM repassou R\$ 2.440 milhões em 2009, conforme tabela a seguir. Por essa fonte de informações, não é possível identificar se houve repasses para projetos na Bahia. Mas é possível verificar a importância do BNDES e do Banco do Brasil no repasse de recursos do Fundo.

Tabela 2: Repasses do FMM em 2009 por Agente Financeiro

Agente Financeiro	Quantidade	R\$ Mil
BNDES	101	1.866.820,43
0569 - Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e da Marinha Mercante	11	622.628,72
0118 - Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante	90	1.244.191,71

BASA	4	54.561,67
0118 - Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante	4	54.561,67
BB	24	517.699,04
0118 - Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante	23	517.620,44
09HX - Financiamento de Embarcações Pesqueiras (Profrota Pesqueira)	1	78,60
BNB	1	678,37
0569 - Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e da Marinha Mercante	1	678,37
Total	130	2.439.759,52

Fonte: Portal da Transparência dos Recursos Públicos Federais

Sobre a base de dados que deu origem à tabela acima, vale destacar os valores médios dos projetos apoiados pelo BNDES e Banco do Brasil para Financiamento de Embarcações. Via BNDES, o Fundo canalizou, em média, cerca de R\$ 13,8 milhões por projeto. A mediana dos valores dos 90 projetos beneficiados ficou em R\$ 7,3 milhões. Pelo Banco do Brasil, o Fundo direcionou recursos para 23 projetos, com valor médio de R\$ 22,5 milhões e mediana de R\$ 4,9 milhões. O realce dessas informações permite observar tanto o patamar relativamente elevado dos contratos, quanto a grande discrepância que existe entre os valores contratados.

4 - Considerações Finais

Os recursos do FMM têm sido crescentemente procurados em função da grande demanda por instalação de novos estaleiros e construção de embarcações, motivada pelos elevados investimentos da Petrobras. Diante dessa situação, esforços têm sido envidados para facilitar a acessibilidade aos programas/ações do Fundo, como também foi ampliado o volume de recursos disponibilizado para financiamentos e criado o Fundo de Garantia para a Construção Naval.

Apesar desse cenário, os recursos do FMM só são repassados por quatro bancos oficiais federais, sendo o BNDES o grande repassador. A introdução de novas instituições como agentes financeiros do Fundo requer alteração da legislação normativa e, assim, uma ação concertada das instituições interessadas para que tal mudança se concretize. No caso das agências de fomento e bancos de desenvolvimento, essa ação pode provir da ABDE. É importante notar que o momento parece apropriado para essas alterações, haja vista o interesse governamental com o desenvolvimento da indústria naval e a tramitação de projeto de lei propondo mudança na legislação concernente.

Do ponto de vista da Desenbahia, cabe considerar, de um lado, a grande expectativa que o Governo do Estado deposita no deslanche da indústria naval no território baiano, e de outro, a possibilidade de a Agência ampliar seu raio de atuação com nova fonte de recursos. É importante notar que, em geral, os projetos apoiados pelo FMM têm um

valor médio relativamente elevado, mas ainda dentro do limite máximo do valor operado pela Agência. A mediana dos projetos com recursos repassados pelo BNDES em 2009 ficou na casa dos R\$ 7 milhões e a dos projetos que tiveram o Banco do Brasil como repassador ficou no patamar dos R\$ 5 milhões.

Finalmente, é válido lembrar a possibilidade de utilização do Fundo de Garantia da Construção Naval, que minimiza os riscos envolvidos com essas operações.

Referências

BINA, Fabíola. **Fundo da Marinha Mercante terá aporte de R\$ 15 bi** (10/12/2009). Disponível em http://www.dci.com.br/noticia.asp?id_editoria=9&id_noticia=310874. Acesso em 15/12/2009

COSTA, Ricardo Cunha da; PIRES, Victor Hugo; LIMA, Guilherme Penin Santos de. Mercado de embarcações de apoio marítimo às plataformas de petróleo: oportunidades e desafios. **BNDES Setorial**. Rio de Janeiro, n. 28, p. 125-146, set. 2008.

GOES, Francisco. **Fundo da Marinha Mercante tem pedidos**. 25/09/2009. Disponível em http://www.administradores.com.br/artigos/fundo_da_marinha_mercante_tem_pedidos/34181/. Acesso em 04/12/09.

Lei nº. 10.893, de 13 de julho de 2004. Casa Civil. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/l10.893.htm. Acesso em 09/02/2010.

Lei nº. 11.786, de 25 de setembro de 2008. Casa Civil. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/Lei/L11786.htm. Acesso em 09/02/2010

Decreto nº. 5.543, de 20 de setembro de 2005. Casa Civil. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2005/Decreto/D5543.htm. Acesso em 09/02/2010.

Resolução nº. 3.262, 03 de fevereiro de 2005. Conselho Monetário Nacional. Disponível em: <https://www3.bcb.gov.br/normativo/detalharNormativo.do?N=105016968&method=detalharNormativo>. Acesso em 09/02/2010.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DEPARTAMENTO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE. **Relatório de Gestão do Exercício 2005**. Rio de Janeiro, 2006.

_____. **Relatório de Gestão do Exercício 2006**. Rio de Janeiro, 2007.

_____. **Relatório de Gestão do Exercício 2007**. Rio de Janeiro, 2008.

_____. **Relatório de Gestão do Exercício 2008**. Rio de Janeiro, 2009.

Sites:

Portal da Transparência dos Recursos Públicos Federais: <http://www.portaltransparencia.gov.br/>

Ministério dos Transportes: <http://www.transportes.gov.br/>