

Logística

de Transportes

3.

LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

INTRODUÇÃO

A infraestrutura de transporte, como eixo de sustentação do crescimento econômico de longo prazo do País, encontrava-se com um quadro de baixos investimentos públicos durante as últimas décadas. Proporcionalmente, foram decrescentes quando mensurados em relação ao PIB – de aproximadamente 3% nos anos 1970; 1,5% nos anos 1980; e 0,7% nos anos 1990. Esse comportamento provocou redução da capacidade da oferta de transportes, que não conseguiu acompanhar a evolução da demanda, mesmo no contexto de baixo crescimento econômico ocorrido na década de 1990.

A deterioração da infraestrutura gerou reflexos negativos sobre a produtividade e a eficiência do sistema de transportes, comprometendo a competitividade do setor produtivo, notadamente no complexo exportador. O estado de degradação e saturação da malha rodoviária federal, os baixos investimentos em ferrovias e hidrovias, a inexpressividade da navegação de cabotagem e da navegação interior, a inadequação dos portos públicos para a movimentação de cargas e a pouca competitividade do setor aéreo, fruto de um frágil aparato regulatório no setor, contribuíram para um quadro geral de ineficiência que prejudicava o desempenho da economia brasileira e a competitividade das empresas, reduzindo, por conseguinte, sua capacidade de geração de emprego e renda, e elevando custos internos de transação. A matriz de transporte de carga apontava para a baixa participação dos modais ferroviário e aquaviário em relação ao rodoviário.

As más condições do setor de transportes eram nítidas diante do estado em que se encontrava a malha rodoviária. A avaliação das condições de trafegabilidade da malha rodoviária federal indicava 47% das rodovias em mau estado e 35% em estado regular, segundo dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). No aspecto da segurança operacional, existiam somente três balanças para controle de peso em veículos comerciais e não havia programas estruturados para fiscalização da velocidade e manutenção da sinalização rodoviária. No que diz respeito às concessões, o quadro encontrado mostrava a existência de deficiências nas políticas de regulação e prática de tarifas elevadas, resultado da modelagem das concessões praticadas anteriormente.

Paralelamente, quase 2 mil km da rede pavimentada federal apresentavam altos níveis de congestionamento e acidentes, necessitando de obras urgentes para aumento de capacidade. O mau estado das rodovias e o congestionamento do tráfego acarretavam custos adicionais que podiam chegar a 40% no transporte de cargas e passageiros, com acréscimo de até 60% no consumo de combustíveis. Ressalte-se que por rodovias eram transportadas mais de 60% das cargas e 95% dos passageiros por todo o território nacional. A insuficiência dos recursos alocados ao setor teve como consequência uma profunda deterioração dos pavimentos, exigindo uma nova abordagem para recuperar progressivamente as vias afetadas.

Em termos organizacionais, os recém-criados órgãos responsáveis pela execução de obras e serviços e regulação no setor, tanto o Dnit quanto a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ainda se encontravam em processo de estruturação, com quadros de pessoal inadequados e tendo que se defrontar com a missão de estabelecer novos paradigmas em transportes.

No modo ferroviário, a política executada a partir de 1996 privilegiou a concessão da exploração do serviço de praticamente toda a malha operada pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), entretanto, não resolveu importantes gargalos existentes. Dentre as dificuldades encontradas estavam: a baixa eficiência; sistemas operacionais ultrapassados; baixa velocidade de transporte de cargas; e altos índices de acidentes. Os investimentos na expansão da rede eram escassos, limitando-se aos trechos de maior retorno aos investidores. A malha ferroviária era incipiente e pouco integradora das diferentes regiões do País, não havendo projetos que articulassem as áreas de produção com os grandes portos. A invasão das faixas de domínio era outro entrave restritivo às operações ferroviárias. No período de 1996 a 2002, foram investidos cerca de R\$ 624,5 milhões/ano (base dez/2003) pelos concessionários ferroviários e cerca de R\$ 94,7 milhões/ano, em valores correntes, pelo Governo Federal. No final de 2003, o índice de acidentes era de 36 acidentes por milhões de trem x km, a velocidade média dos comboios era de 29,15 km/h e a produção de transporte foi de 182,7 bilhões de TKU.

Na área portuária, a situação encontrada evidenciava a necessidade de uma nova forma de pensar os sistemas de infraestrutura de transporte aquaviário, com vistas a alcançar o maior equilíbrio da matriz de transportes. Os baixos níveis de investimento geraram problemas a serem superados, tais como: restrições ao acesso terrestre aos portos (rodoviário e ferroviário), restrições de profundidade dos canais aquaviários de acesso, que impediam a livre movimentação de navios de maior porte, deficiências de sinalização e balizamento.

Os portos públicos refletiam, também, um modelo institucional inadequado e a falta de recursos para modernização de equipamentos e procedimentos operacionais. A maioria dos portos operava com equipamentos obsoletos e sistemas de movimentação de cargas defasados, resultando em baixa eficiência e custos elevados. A Lei dos Portos vigorava desde 1993 e

havia necessidade de regulamentação. O quadro institucional era complexo em termos de legislação portuária e precisava de estrutura uniforme, com a concepção de uma divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas.

Também o modo hidroviário encontrava-se praticamente sem investimentos, com obras paralisadas e necessidade de melhoria da infraestrutura e revisão do modelo de gestão.

Ainda no setor aquaviário, até o ano de 2002, o parque da indústria naval do País encontrava-se em processo de sucateamento, com a construção de apenas 30 embarcações de pequeno porte naquele ano, para navegação interior e apoio portuário, existindo somente 6,5 mil empregos diretos no setor.

Na aviação civil, o mercado de transporte aéreo brasileiro foi marcado por um período de forte regulação econômica entre a segunda metade da década de 1970 e o final dos anos 1980, tendo iniciado ao longo da década de 1990 um período de maior flexibilização. No entanto, esta flexibilização ainda era insuficiente para fazer frente à nova realidade do setor, de forma que, no início de 2003, a aviação civil demandava um ambiente de maior abertura econômica e estímulo à competitividade. Naquele momento, inexistia no País um regime de liberdade dos preços de passagens aéreas – o que limitava significativamente o acesso das classes sociais de menor poder aquisitivo a esse modal de transporte –, bem como a exploração das rotas pelas companhias aéreas. Os principais aeroportos apresentavam dificuldades para a ampliação de sua capacidade, não conseguindo se antecipar ao crescimento de movimentação dos períodos seguintes.

Desafios do mandato e compromissos assumidos

A realidade encontrada no setor de transportes e seus desafios podem ser identificados nos baixos investimentos ao longo de repetidos anos, na degradação da infraestrutura física de transportes, com um quadro de pessoal e recursos materiais inadequados em ministérios e órgãos reguladores e executores de políticas, e na falta de planejamento que aumentasse a eficiência e otimizasse a decisão sobre os gastos a curto, médio e longo prazos, conforme as prioridades de políticas públicas para o setor. Havia, ainda, a necessidade de colocar na pauta da política econômica do Governo a retomada dos investimentos públicos em infraestrutura.

A partir de tais desafios, a retomada dos investimentos em transporte determinou a implantação de programas governamentais que otimizassem o gasto público por meio de criteriosa seleção dos objetivos e investimentos que garantissem a reconstrução e o crescimento da infraestrutura, de forma a propiciar desenvolvimento econômico, vascularização e articulação racional entre os diferentes modais.

São exemplos de tais propostas a instituição do Projeto Piloto de Investimentos (PPI) que permitia a utilização de recursos, não incluídos no cálculo do superávit primário, para investimentos em infraestrutura e, posteriormente, a criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o que garantiu a consistência do fluxo dos recursos orçamentários e financeiros necessários à realização de investimentos no setor.

Tanto em relação a recursos quanto em relação a transformações estruturais na forma de agir dos órgãos de governo, foi retomada a atividade de planejamento da infraestrutura de transportes com a elaboração do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). O mesmo ocorreu com a instituição do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (Conit), que tem como atribuição propor, ao presidente da República, políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens.

Finalmente, foram estabelecidos desafios e programas específicos para cada uma das áreas de transportes: rodoviária, ferroviária, hidroviária, portuária, de fomento à indústria naval, aviação civil e infraestrutura aeroportuária.

No modal rodoviário, os desafios concentravam-se na execução de programas que garantissem: a recuperação e a manutenção contínua da malha rodoviária federal; a retomada dos investimentos na sinalização; o aumento de segurança das rodovias federais; a duplicação de rodovias em eixos consolidados; a construção e a pavimentação de rodovias em áreas de desenvolvimento; e a disseminação do novo modelo de concessões rodoviárias, que assegurasse tarifas baixas e garantisse a prestação de serviço e os investimentos pelas concessionárias.

Em relação ao transporte ferroviário, o Governo Federal reconheceu como desafio a necessidade de remover os gargalos na malha ferroviária, que limitavam as possibilidades da expansão econômica. Dessa forma, foi elaborado o Plano de Revitalização de Ferrovias, ampliado por meio do PAC. Tais programas consolidaram as políticas públicas destinadas ao redesenho do setor, como:

- Realização de investimentos públicos destinados à ampliação da malha ferroviária nacional de bitola larga (Ferrovias Norte Sul e Oeste Leste).
- Negociação com concessionárias, criando condições favoráveis à realização de investimentos privados no setor (Ferrovia Nova Transnordestina e Ampliação da Ferronorte).
- Desenvolvimento dos estudos e modelagens para a implementação no Brasil do transporte ferroviário de passageiros em alta velocidade – Trem de Alta Velocidade (TAV) trajeto Campinas - São Paulo - Rio de Janeiro.

- Investimentos na recuperação e readequação da malha ferroviária de bitola estreita (contornos ferroviários de Araraquara e Barra Mansa).

Na área do transporte hidroviário, era premente garantir aporte constante de investimentos no setor e assegurar à população das localidades ribeirinhas da Amazônia, onde o transporte terrestre é mais precário ou inexistente, o tráfego hidroviário de qualidade. No PAC, foram assumidos os compromissos de conclusão das eclusas de Tucuruí, no Pará, de construção de 40 terminais hidroviários na região amazônica e de dragagem e derrocagem da hidrovía Paraná-Paraguai.

Nas políticas governamentais direcionadas à infraestrutura portuária, havia a necessidade de expansão. Portanto, deu-se continuidade a obras nos principais portos brasileiros, responsáveis pela maior movimentação de carga do País, e incrementaram-se a capacidade, a segurança e a eficiência. Outros desafios eram o desenvolvimento, a implementação de um novo modelo de gestão, com controle social e avaliação de desempenho na área portuária, e a consolidação da retomada do planejamento portuário estratégico de longo prazo, vinculado à integração regional, nacional e sul-americana.

Para o desenvolvimento da indústria naval, era necessário rever a legislação de fomento ao setor, criando incentivos para os armadores encomendarem novas embarcações aos estaleiros brasileiros, modernizando a frota mercante. Constatou-se a necessidade de revitalizar a indústria por meio dos financiamentos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) às empresas brasileiras para construção de embarcações e estaleiros, aumentando a participação dos componentes nacionais nos empreendimentos.

Desenvolver e modernizar o setor de aviação civil, compromisso assumido no primeiro mandato, impôs a necessidade de formular uma política específica para o transporte aéreo, dotando o Ministério da Defesa de uma estrutura adequada para tal, com a criação da Secretaria de Aviação Civil. O setor demandava, igualmente, o fortalecimento do marco regulatório, objetivo alcançado com a proposição e posterior implantação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O crescimento da economia e o aumento da demanda por transporte aéreo exigiram do Governo Federal ações com vistas à expansão da infraestrutura aeroportuária, dotando os aeroportos brasileiros de maior capacidade, segurança e eficiência no que se refere ao transporte de carga e de passageiros.

O QUE FOI FEITO

A) TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Os principais marcos da atuação do Governo Federal no Setor do Transporte Rodoviário podem ser divididos nos seguintes objetivos: adequação dos eixos estratégicos consolidados; expansão de eixos estratégicos em áreas de desenvolvimento; aperfeiçoamento do programa de manutenção; implantação de um programa de segurança rodoviária; redução de conflitos rodoviários em ambientes urbanos; e reformulação do modelo de concessões de exploração rodoviária. Adicionalmente, foram realizados aprimoramentos em setores específicos como os resultantes das políticas de regulação dos transportes rodoviários de cargas e do transporte interestadual e internacional de passageiros.

Na adequação dos eixos estratégicos consolidados, buscou-se reduzir gargalos logísticos, facilitar o acesso a portos e aumentar a velocidade e a segurança do fluxo de pessoas e mercadorias. Foram executadas ações que resultaram na conclusão de 1.843km de obras de rodovias, sendo 1.747km de obras de adequação e duplicação e 322km de contornos e travessias. Dentre elas, destacam-se a duplicação da BR-101/Nordeste, que possibilita a abertura de oportunidades produtivas e de turismo, e a duplicação da BR-050/MG, na região do Triângulo Mineiro, que é fundamental por se tratar de um corredor de tráfego de uma das regiões mais pujantes do País. Destaca-se também a BR-101/Sul, cuja duplicação de 337,5km possibilitará o reforço da economia regional por meio da produção agropecuária e industrial, tornando melhor a ligação com os demais estados e com os países do Mercosul. Atualmente, existem 1.075km de rodovias com obras de adequação em andamento, estando previsto no PAC 2 a duplicação adicional de cerca de 2.570km de rodovias.

Em relação à pavimentação de eixos estratégicos em áreas de desenvolvimento, as ações implementadas resultaram na conclusão de 2.664km de obras, destacando-se a pavimentação da BR-163/PA, que vai oferecer mais uma opção de escoamento da safra de grãos do norte do estado do Mato Grosso em direção ao porto de Santarém e, ainda, a BR-364/MT em direção aos portos do Sudeste, auferindo melhoria na oferta de produtos, com a redução do frete e do tempo de espera para embarque. Atualmente, encontram-se em obras 3.280km de rodovias.

Em relação à manutenção das rodovias federais, 98% da malha pavimentada sob gestão do Dnit encontram-se com contratos de manutenção estabelecidos. Adicionalmente, 50% da extensão contratada estão contidos nos programas do tipo

Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais (Crema), os quais asseguram a manutenção das boas condições da rodovia por um prazo de dois anos (Crema 1ª etapa) ou de cinco anos (Crema 2ª etapa). Nestes programas, no primeiro ano de contrato, as empresas devem realizar intervenções no pavimento da pista e nos acostamentos, além da recuperação da sinalização horizontal. Como resultado de tal política, em 2010 estima-se que cerca de 57% das rodovias estejam em ótimo ou em bom estado e 30%, em estado regular. Nos últimos quatro anos, foram investidos cerca de R\$ 2 bilhões ao ano na manutenção rodoviária, um crescimento de 400% em relação ao ano de 2002.

O Programa de Segurança Rodoviária contribui para elevar os níveis de segurança e de conforto dos usuários nas vias, além de atribuir maior trafegabilidade em trechos rodoviários localizados em áreas de adensamento populacional urbano. Destacam-se nesses eixos a execução de 95.581km de sinalização, a entrada em operação de 65 postos de pesagem e a execução de obras de construção de contornos e eliminação de pontos críticos, tais como: construção do viaduto das Almas, na BR-040/MG, eliminação das Sete Curvas, na BR-060/GO, Contorno Leste de Curitiba na BR-376/PR.

Em 2007, finalizou-se o leilão da segunda etapa de concessões – Fase I. Foram concedidos 2.600,8km de rodovias, com uma tarifa básica de pedágio, em média, 51% inferior àquelas praticadas na primeira etapa de concessões, finalizada em 1998. A concessão da BR-324/116 BA, realizada em 2009, introduziu uma modificação ao prever antecipação dos investimentos a serem realizados pelos concessionários caso seja observado um volume de tráfego maior que o originalmente esperado. Atualmente, encontra-se em análise a realização da concessão de 2.230km de rodovias envolvendo as BR-040/DF/GO/MG, BR-116/ES/BA e a BR-101/ES/BA.

Como forma de contribuir para a melhoria da infraestrutura das rodovias do País, o Governo Federal tem solicitado, por meio de Termo de Cooperação firmado entre o Exército Brasileiro e o Dnit, os serviços dos Batalhões de Engenharia de Construção (BEC), a fim de realizar tais obras onde não haja interesse particular na sua execução. Além disso, o Exército atua no planejamento estratégico na área de transportes, por meio do Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (Centran), com ênfase para a elaboração do PNLT e para o Programa Nacional de Pesagem de Veículos. Dentre as obras em execução pelo Exército destacam-se lotes da BR-101/Nordeste, BR-135/PI/BA, BR-418/BA, BR-163/PA/MT, BR-319/AM e BR-282/SC.

Finalmente, dentre as políticas de regulação do transporte rodoviário de carga, merece destaque a edição da Resolução nº 1.737/2006, que trata da certificação do transportador rodoviário de carga e que regulariza o exercício desta atividade.

Adequação de Eixos Estratégicos Consolidados

Identificação dos principais eixos rodoviários, em termos de volume de tráfego, e direcionamento de investimentos à superação de pontos de estrangulamento, à melhoria do acesso aos portos e à construção de contornos rodoviários em áreas urbanas congestionadas.

Objetivo

Realizar investimentos necessários à duplicação e à adequação da malha rodoviária federal

Data de início

2004

Instrumentos legais

- Projeto Piloto de Investimentos (PPI).
- Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT).
- Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), instituído pelo Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007.

Modelo de gestão

Criação de uma estrutura de gestão e monitoramento em que o presidente da República – auxiliado pelo Comitê Gestor de Ministros (CGPAC), composto pelos ministérios do Planejamento e da Fazenda, Casa Civil e ministério setorial – faz o acompanhamento geral e toma decisões. O monitoramento de cada empreendimento é executado por um Grupo Executivo (Gepac), formado pelos ministérios da Fazenda e do Planejamento e pela Casa Civil. Por fim, a gestão das informações de cada um dos empreendimentos é executada em salas de situação que acompanham o andamento das obras, antecipam e identificam os riscos e propõem soluções.

Quadrimestralmente são realizados balanços públicos que garantem transparência, permitem o acompanhamento pela sociedade e um maior controle sobre as ações, o que leva ao aperfeiçoamento da gestão e à melhoria do ritmo da execução.

No Ministério dos Transportes paralelamente foram adotadas diversas iniciativas, como a instituição de um grupo gestor para acompanhar as ações do PAC e de um Comitê Técnico de Informações para apoiar o Grupo Gestor e garantir o pleno acompanhamento dessas ações. Reforçando esse objetivo foram criados 19 núcleos regionais do PAC (NPACs) para acompanhamento direto da execução de obras prioritárias do Programa. No âmbito do Dnit, destacam-se dentre as iniciativas de gestão a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos da autarquia, a criação de bônus por desempenho para seus funcionários, a uniformização dos procedimentos para a instrução de processos licitatórios e a padronização dos editais de licitação do Dnit, com significativos impactos na redução do período de realização de licitações.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

Desde a década de 1980, o setor de transportes vinha sofrendo com a redução dos níveis de investimento, resultando em deficiências que se tornaram limitadoras do crescimento econômico vivenciado pelo País após 2003. Os programas e planos (PPI, PNLT e PAC) foram implementados com o objetivo de priorizar e aumentar o nível de investimentos nas principais rodovias federais, atribuindo-lhes maior capacidade de escoamento de produção, segurança e integração regionais.

Resultados

O Governo Federal implementou ações que resultaram na conclusão de 1.843km de duplicação, adequação, contornos e travessias. Outros 1.075km se encontram com obra em andamento.

Entre 2003 e 2010, a malha rodoviária federal duplicada chegou a 4.519km. Com a conclusão das obras em execução, a malha aumentará para 5.594km, 70% maior do que a situação encontrada no início de 2003, quando eram apenas 3.286km.

Dentre as principais ações do programa, destacam-se:

- Obras de duplicação de 1.026,7km na BR-101/NE (Natal/RN – João Pessoa/PB – Recife/PE – Maceió/AL – Aracaju/SE – Feira de Santana/BA), dos quais 292,1km encontram-se concluídos.
- Duplicação de 337,5km da BR-101/Sul (Palhoça/SC - Osório/RS), dos quais 257,1km encontram-se concluídos.
- Duplicação de 174km da BR-050/MG (Divisa GO/MG - Uberlândia-Uberaba), dos quais 109,1km estão concluídos.
- Finalização da duplicação da BR-060-DF/GO, entre Brasília/DF e Anápolis/GO (93,1 km), da BR-153/MG, entre a Divisa GO/MG e o Trevão (57,8 km) e da BR-230/PB, entre João Pessoa e Campina Grande (112 km).

A construção de contornos rodoviários em áreas urbanas congestionadas foi direcionada para atender os principais eixos de transporte, com destaque para a execução de obras como o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro/RJ, o Rodoanel de São Paulo/SP - trecho Sul, a Via Expressa Portuária de Salvador/BA, o contorno de Vitória/ES, o contorno norte de Curitiba/PR, a travessia urbana de Porto Velho/RO, o Anel Rodoviário de Uberlândia/MG e a travessia urbana de Uberaba/MG.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Expansão da Malha Rodoviária

Realização de obras de pavimentação e construção de rodovias em regiões com pouca infraestrutura pública e com baixa inclusão social e desigualdade de oportunidades, como forma de integrar tais regiões ao processo de desenvolvimento nacional. Adicionalmente, visa promover o desenvolvimento ao estabelecer novas rotas de comércio internacional entre Brasil e países vizinhos.

Objetivo

Realizar investimentos necessários à construção e à pavimentação de rodovias federais

Data de início

2004

Instrumentos legais

- Projeto Piloto de Investimentos (PPI)
- Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT).
- Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), instituído pelo Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007.

Modelo de gestão

Vide programa “Adequação de Eixos Estratégicos Consolidados”

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O investimento público na construção e na pavimentação de rodovias em regiões de baixo dinamismo econômico ou com restrições ao pleno desenvolvimento diminui as desigualdades regionais, integrando tais regiões ao processo de desenvolvimento nacional, aumentando a qualidade dos serviços públicos e fazendo com que haja uma reversão de tal quadro. Adicionalmente, visa promover o desenvolvimento ao estabelecer novas rotas de comércio nacional e internacional, sendo também uma alternativa aos eixos estratégicos consolidados que se encontravam em estado de saturação. A expansão das fronteiras da agricultura e pecuária para o Centro-Oeste e Norte do País também demandou investimentos em infraestrutura que permitissem o escoamento da produção.

Resultados

Foram concluídos 2.664km de obras de pavimentação ou construção. Mais 3.280km encontram-se em andamento. Destacam-se, ainda, no Programa a pavimentação de 85km da BR-156/AP; a construção da ponte do Oiapoque; a pavimentação de 124km do trecho Tarauacá - Rio Branco, da BR-364/AC, parte do Projeto de Saída para o Pacífico; a finalização da construção das pontes sobre o rio São Francisco na BR-116/BA/PE, entre a Divisa PE/BA e Ibó/BA (1 km), e na BR-030/BA, entre Malhada e Carinhonha (1,1 km), e a conclusão da pavimentação na BR-282/SC, entre São José do Cerrito e Campos Novos (70,5 km) e entre São Miguel D'Oeste e a Fronteira com a Argentina (29,7 km), na BR-158/RS, entre Santa Maria e Rosário do Sul (114,7 km), BR-146/MG, entre Patos de Minas e Araxá (152,5 km), e na BR-262/MS, o contorno de Corumbá (11,9 km); a pavimentação da BR-163/PA/MT, que representa melhoria logística para a exportação da produção dos dois estados; a pavimentação da BR-319/AM/RO, a única ligação rodoviária entre os estados do Amazonas, Rondônia e Roraima rumo ao Centro-Sul do País, parte de importante corredor de transporte sul-americano, que conecta o Brasil aos portos do Pacífico.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Programa de Manutenção Rodoviária

O Programa de Manutenção Rodoviária constituiu-se prioridade do Governo desde 2003, compreendendo medidas para conservar e, principalmente, restaurar rodovias federais.

Dentre as iniciativas tomadas nesse sentido, foi criado em 2003 o Programa Integrado de Revitalização (PIR-IV), reformulando o regime de gestão terceirizada de rodovias, com contratos de recuperação e manutenção com prazo de dois anos. A política do Governo Federal prevê a transição gradativa das contratações do tipo PIR-IV e Crema 1ª Etapa, que correspondem a contratos de dois anos com intervenções de caráter funcional, para o tipo Crema 2ª Etapa. A alteração possibilita intervenções mais substantivas em grandes extensões, associadas à manutenção das vias, e garantem a qualidade do pavimento por um prazo de cinco anos, bem como sua maior durabilidade.

Esses programas efetivam, assim, um planejamento da manutenção rodoviária, com priorização e hierarquização das rodovias, evitando a aplicação de soluções de baixo custo e menor prazo em detrimento do apropriado para cada tipo de rodovia e tráfego. Além desses programas especiais, o Programa de Manutenção Rodoviária contemplou intervenções convencionais como conservação, restauração e restauração com melhoramentos.

Objetivos

- Conservar e manter o patrimônio rodoviário
- Restabelecer as condições de trafegabilidade das rodovias deterioradas ou avariadas, bem como recuperar, na íntegra, suas características técnicas originais, gerando, com isso, melhor trafegabilidade, segurança e conforto para os usuários das rodovias federais.

Instrumentos legais

- PIR-IV – Instrução de Serviço DG Dnit nº 11, de 16/9/2003.
- Crema – Portaria GM/MT nº 007 10/1/2008.

Modelo de gestão

Vide programa “Adequação de Eixos Estratégicos Consolidados”

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

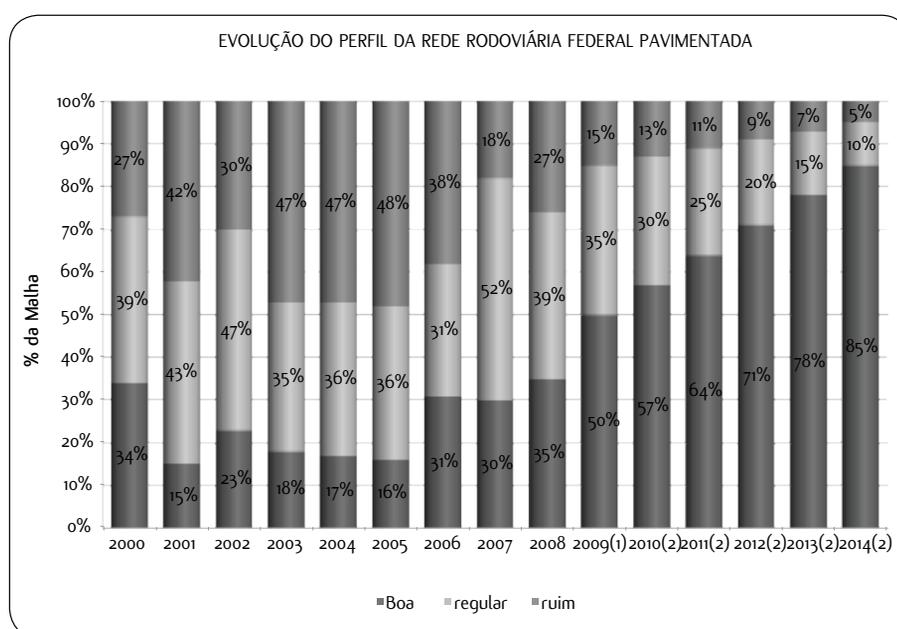
O Programa de Manutenção Rodoviária foi criado para enfrentar a deterioração das rodovias federais nos últimos anos e, assim, reduzir o número de acidentes, consequências da ampliação da demanda pelas rodovias federais.

Sua estruturação permitiu otimizar o planejamento, o gerenciamento e o controle das ações e contratos, possibilitando ao órgão ter uma visão global das intervenções programadas para cada rodovia, bem como dos contratos de manutenção a elas vinculados.

Em razão do caráter de continuidade permanente atribuído à manutenção rodoviária, novas soluções foram estudadas para reformulação do programa, dentre as quais a criação do Crema.

Resultados

Em 2003, 18% da malha rodoviária apresentavam boas condições; 35%, condições regulares; e 47%, condições ruins. Em razão dos investimentos sistemáticos em manutenção durante o período de 2003 a 2010, estima-se que a condição da malha rodoviária apresente as seguintes condições: 57% boas, 30% regulares e 13% ruins, conforme o gráfico a seguir.



(o) O último levantamento foi concluído em agosto de 2008 correspondendo a aproximadamente uma extensão de 53.000km de rodovias pavimentadas.

(1) Para o período de 2009, a projeção foi feita com base nos serviços realizados.

(2) Na situação até 2014, a projeção foi baseada no SGP/Dnit, considerando a implantação e a execução do Programa Crema 2ª Etapa.

Em 2003, foram mantidos 38.015km de rodovias pavimentadas, com as intervenções convencionais de conservação, recuperação e restauração. Já em 2010, até o mês de julho, foram mantidos 53.653km de rodovias federais.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Programa de Segurança Rodoviária

O Programa de Segurança Rodoviária é um conjunto de ações que promovem o estabelecimento de níveis adequados de segurança aos usuários das vias, bem como a solução de conflitos rodoviários provocados pelo intenso tráfego de longa distância em trechos urbanos.

São ações que compõem o Programa de Segurança Rodoviária: controle do excesso de velocidade, sinalização e mitigação de segmentos críticos e ações sistemáticas de controle de excesso de peso, por meio da implantação de 235 postos de pesagem nas rodovias federais, com balanças fixas ou móveis.

Ainda sobre o Programa, com vistas a assegurar aos usuários maior segurança nas rodovias federais, reduzindo o número de acidentes, foi instituído o Programa de Sinalização Rodoviária (Prosinal), com o objetivo de sinalizar 48.000km de rodovias, em 26 estados e no Distrito Federal. Além disso, o programa visa realizar o controle do excesso de velocidade por meio da instalação de equipamentos medidores de velocidade e de dispositivos de segurança (defensas metálicas).

Objetivos

Elevar os níveis de segurança nas rodovias federais e reduzir os conflitos urbanos gerados pelo volume excessivo de tráfego de longa distância, contribuindo para a redução do tempo de viagem e dos custos operacionais dos usuários, em especial do setor de transportes de cargas.

Instrumentos legais

- PAC – Decreto nº 6.025, de 22/1/2007.
- Prosinal – Portaria MT nº 155, de 13/7/2006.

Modelo de gestão

Vide programa “Adequação de Eixos Estratégicos Consolidados”

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

- PAC – Decreto nº 6.025, de 22/1/2007.
- Prosinal – Portaria MT nº 155, de 13/07/2006.

Resultados

O Programa de Segurança Rodoviária foi criado para enfrentar os gargalos logísticos, a elevação de custos de transportes e o aumento da ocorrência de acidentes nas rodovias federais, agravado pela ampliação do volume de tráfego.

Sua estruturação permitiu otimizar o planejamento, o gerenciamento e o controle das ações e dos contratos, possibilitando ao órgão ter uma visão global das intervenções programadas para cada rodovia, bem como dos contratos a elas vinculados.

No Programa de Segurança Rodoviária, foram sinalizados 23.440km entre 2003 e 2005. A partir do lançamento do Prosinal, foram executados 19.495km em 2006, 12.217km em 2007, 7.875km em 2008, 12.922km em 2009 e, até setembro de 2010, 13.752km. A partir do Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem, foram instaladas 77 balanças, sendo 44 fixas e 33 móveis, das quais 65 estão em operação.

No que se refere ao controle de velocidade, foram contratados 2.696 equipamentos medidores de velocidade, prevendo-se a operação de 20% até janeiro de 2011. Ainda em relação ao controle de velocidade, foi contratada a reabilitação, incluindo a substituição de peças inservíveis, e a manutenção em 220km, bem como o fornecimento e a implantação de novos dispositivos de segurança em outros 200km da malha rodoviária federal.

No Programa de Segurança Rodoviária, foram executadas as obras de construção do contorno Norte de Maringá e estão em execução as travessias urbanas de Sorriso, Sinop, Unaí, dentre outras.

[Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br](http://www.balancodegoverno.presidencia.gov.br), tabelas relativas aos resultados deste item.

Programa de Concessões de Rodovias Federais

Consiste na gestão terceirizada da operação, manutenção e ampliação da malha rodoviária, mediante o pagamento de pedágio.

Objetivos

- Ampliar os investimentos rodoviários, com a participação de recursos privados, aonde o tráfego justifique com aplicação de tarifa módica, garantindo os níveis de serviço aos usuários.
- Oferecer serviços adicionais de atendimento ao usuário.

Instrumentos legais

- Estabelecimento de procedimentos para execução de obras e serviços por meio das resoluções ANTT nº 239/2003 e nº 1.187/2005.
- Regulamentação das revisões ordinárias de tarifas de pedágio por meio da Resolução ANTT nº 675/2004.
- Regulamentação da aplicação dos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) na área de engenharia rodoviária por meio da Resolução ANTT nº 483/2004.
- Regulamentação das infrações sujeitas a penalidades por inexecução contratual por meio da Resolução ANTT nº 2.665/2008.

Modelo de gestão

A gestão da infraestrutura rodoviária federal concedida se dá, por meio da ANTT, mediante a fiscalização, a regulação e o acompanhamento do atendimento às obrigações previstas nos contratos de concessão e respectivos Programas de Exploração Rodoviária, os quais dispõem, dentre outros fatores, sobre os parâmetros de desempenho dos elementos operacionais e físicos das rodovias, a serem observados pelas concessionárias, de acordo com a fase em que se encontra a concessão.

O Programa de Concessões de Rodovias Federais, iniciado em 1995, em sua primeira etapa, constituiu-se da delegação de trechos rodoviários a empresas privadas, com o estabelecimento de obrigações de manutenção e operação pela concessionária, cuja remuneração é obtida exclusivamente por meio de tarifas cobradas dos usuários.

Tal modelo de concessões foi revisado pelo entendimento de que as concessões apresentavam elevadas tarifas de pedágio, que causavam impactos negativos na competitividade da produção nacional, onerando em demasia os usuários, bem como não asseguravam condições adequadas de tráfego por todo o período contratual.

Com esse objetivo, foram realizados estudos para a modelagem financeira das concessões, por meio dos quais foi reduzida, por exemplo, a Taxa Interna de Retorno das novas concessões. Além disso, o novo modelo definiu como prioritária a obtenção de tarifas módicas, assim como a preservação das boas condições dos trechos concedidos por todo o período da concessão, inclusive com a previsão de investimentos em ampliação de capacidade.

Resultados

Sob o ponto de vista tarifário, os resultados para a sociedade, comparando-se à primeira etapa, se mostraram bastante vantajosos. A diferença entre a média da tarifa básica de pedágio cobrada, entre o segundo lote e o primeiro, baixou em 51% (preços de setembro de 1994 – data-base do primeiro lote). ou seja, a tarifa básica foi reduzida à metade. Destaca-se, ainda, a realização de leilão, em 2007, da segunda etapa de concessões – Fase I, abrangendo 2.600,8km, e composta de sete lotes (BR-116/PR/SC; BR-376/PR; BR-101/SC; BR-116/SP/PR; BR-381/MG/SP; BR-393/RJ; BR-101/RJ; BR-153/SP), pelo período de 25 anos.

Todas as concessionárias concluíram os trabalhos iniciais e entraram na fase de recuperação das rodovias, junto com a cobrança do pedágio em todas as praças de operação previstas, assim como a manutenção dos trechos. Na Fase II, da segunda etapa, foram concedidos mais 680,6km envolvendo a BR116/324/BA. No período de 2003 a 2010, houve aporte das concessionárias de, aproximadamente, R\$ 975 milhões em obras e atividades de manutenção relativas à segurança, à sinalização, à pavimentação, à construção de passarela para pedestres e ao atendimento médico.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Programa de Transporte Rodoviário de Carga

Conjunto de medidas visando a formulação de políticas e ações para disciplinar a operação do transporte rodoviário de cargas, abrangendo a dinamização dos acordos de transporte com países da América do Sul e base de dados sobre a frota de transporte rodoviário de carga.

Objetivos

Regulamentar, organizar e conhecer o conjunto de operadores que atuam no mercado de transporte rodoviário nacional e internacional de carga.

Data de início

14/6/2004

Instrumentos legais

- Resolução ANTT nº 437/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 1.737/2006.
- Lei nº 11.442/2007.

Modelo de gestão

A relação com entes federados ocorre principalmente na integração de ações voltadas para o transporte internacional de cargas e por ocasião da necessidade de arbitragem e coordenação, principalmente no que diz respeito ao transporte de cargas perigosas.

Participação e controle social

Inserção do segmento transportador nos programas de desenvolvimento econômico do país, estabelecendo relações interinstitucionais com todos os interessados: embarcadores, transportadores autônomos, empresas de transporte rodoviário de cargas, cooperativas de transporte rodoviário de cargas e seus correspondentes nos países do Mercosul.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

Identificou-se a necessidade de aprimorar a regulamentação, com proposições de adequação ao mercado de transporte rodoviário internacional de cargas, visando a operacionalização dos acordos internacionais celebrados entre Brasil e países da América do Sul (Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai).

A reformulação da regulação do mercado interno de transporte rodoviário se deu devido à necessidade de gerar informações gerenciais tanto para os órgãos governamentais quanto para os demais órgãos envolvidos no setor e, também, devido à dificuldade de interação com os demais setores ligados à atividade de transporte. Uma das ferramentas foi o Registro Nacional de Transportadores de Carga (RNTRC).

Resultados

No âmbito do transporte rodoviário internacional de cargas, foram habilitadas empresas nacionais interessadas em operar para países sul-americanos como Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Também são expedidas licenças complementares para as empresas originárias desses mesmos países que queiram operar para o mercado brasileiro. Foram emitidas 171 licenças originárias e 139 complementares.

Em relação ao transporte rodoviário de cargas interno, o RNTRC possibilitou estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos. Com a Lei nº 11.442/2007, exigiram-se novos procedimentos para a inscrição no RNTRC e para o atendimento dos transportadores, assegurando melhores condições para o exercício dessa atividade, definindo as responsabilidades do transportador, incluindo a exigência de seguro contra perdas ou danos causados à carga; exigindo capacidade técnica e operacional do transportador, que tem por dever comprovar experiência profissional. Foram cadastrados 43.758 transportadores e recadastrados outros 184.321. Cerca de 400 postos de atendimento para registro encontram-se em funcionamento em todo o país, atendendo ao transportador.

A fim de atender uma das principais reivindicações dos transportadores autônomos – a desoneração do transportador do pagamento do pedágio – foi criado o Vale-Pedágio obrigatório, onde os embarcadores passam a ser responsáveis pelo pagamento antecipado do pedágio, fornecendo o comprovante ao transportador.

Posteriormente, a Lei nº 11.442/2007 trouxe importante avanço ao estabelecer que o pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT.

Ampliação do Programa Passe Livre

Concessão de Passe Livre às pessoas portadoras de necessidades especiais, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual de passageiros, abrangendo os modos rodoviário, ferroviário e aquaviário, mediante credencial emitida pela Secretaria de Política Nacional de Transportes do MT.

Objetivo

Favorecer a população necessitada.

Data de início

10/4/2001

Instrumentos legais

- Portaria Interministerial nº 003, de 10/4/2001, publicada em 11/4/2001, com base no Decreto nº 3.298, de 20/12/1999, que regulamenta a Lei nº 7.853, de 24/10/1989, e Decreto nº 3.691, de 19/12/2000, que regulamenta a Lei nº 8.899, de 29/6/1994.

Modelo de gestão

O Passe Livre é concedido às pessoas portadoras de deficiência física, mental, auditiva ou visual, que sejam comprovadamente carentes. O serviço é válido apenas para o transporte coletivo interestadual de passageiros, nas modalidades ônibus, trem ou barco, incluindo os interestaduais semiurbanos.

As empresas devem reservar dois assentos por viagem, preferencialmente nos lugares da frente. Caso as passagens não sejam solicitadas até três horas antes da viagem, as duas vagas podem ser vendidas a outros passageiros.

Todo o controle do cadastramento é centralizado pelas secretarias de Transportes Terrestres e de Transportes Aquaviários, do Ministério dos Transportes, e os passes são entregues aos solicitantes após análise individual.

Resultados

No período 2003-2010 foram deferidos 259.422 benefícios.

Ano	Processos novos recebidos	Processos analisados – revisados e renovados	Processos Deferidos
2002	44.839	7.665	4.545
2003	38.979	18.674	8.886
2004	96.531	30.571	8.628
2005	35.461	64.773	20.796
2006	55.034	44.700	22.223
2007	52.138	55.708	32.368
2008	50.690	74.424	50.089
2009	48.690	86.957	57.455
2010 (até out)	34.479	77.256	48.477
2010 (projeção nov/dez)	7.300	15.800	10.500

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

B) TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A política do Governo Federal em ferrovias pode ser repartida nos seguintes objetivos principais: ampliação do sistema ferroviário em bitola larga e de alta capacidade; eliminação de pontos críticos e recuperação de trechos ferroviários defasados, complementando a malha de bitola estreita; criação de condições para a retomada do investimento de concessionários privados em obras de ampliação e recuperação da malha ferroviária delegada; introdução de uma nova modalidade de transporte ferroviário de passageiros em alta velocidade; e revisão do modelo regulatório, objetivando fomentar a competição pelo transporte ferroviário e promover a consequente redução do custo do frete.

Seguindo-se ao processo de privatização da malha ferroviária federal que acontecera entre 1996 e 1998, mediante licitação, e o arrendamento por 30 anos dos ativos operacionais da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) aos novos concessionários, observou-se uma estagnação dos investimentos no setor ferroviário. Entre 1998 até 2003, por exemplo, foram construídos

cerca de 215km em ferrovias de bitola larga. Cabe destacar que esse sistema permite o uso de trens com maior velocidade de deslocamento, maior capacidade de carga por vagão, e maior estabilidade e segurança de tráfego, resultando em menores fretes e conferindo maior competitividade às ferrovias.

Com base nessas vantagens, relacionadas ao sistema de bitola larga, foram postas em construção e viabilizadas a ferrovia Norte-Sul, de 2.029km, interligando Aguiarnópolis (TO) a Estrela d'Oeste (SP); a Ferrovia Oeste-Leste, de 1.022km, interligando Ilhéus (BA) a Barreiras (BA); a Ferrovia Nova Transnordestina, com 1.728km; e a extensão da Ferronorte em 260km, interligando Alto Araguaia (MT) a Rondonópolis (MT). Adicionalmente, no PAC 2 está prevista a construção do trecho da Ferrovia Norte-Sul, entre Estrela d'Oeste (SP) – Panorama (SP), com 220km; da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, com 1.040km, interligando Campinorte (GO) a Lucas do Rio Verde (MT); e o estudo para interligação de Panorama (SP) – Chapecó (SC) – Rio Grande (RS), com 1.620km, que irá permitir a integração da região Sul do País às demais regiões. No período 2003 a 2010, foram concluídos 504km em bitola larga e estão em obras mais 1.908km, envolvendo investimentos público e privado.

Em relação à malha ferroviária de bitola estreita, cuja construção remonta ao século XIX, objetivou-se a solução de problemas associados ao crescimento e ao adensamento das regiões metropolitanas ao redor das linhas férreas. Neste caso, as intervenções pressupõem o deslocamento dessas linhas por meio da construção de contornos e de novos pátios ferroviários, reduzindo o número de acidentes e ampliando a velocidade de transporte de cargas. Paralelamente, promoveu-se a recuperação da faixa de domínio e a reconstrução de trechos abandonados. Foram concluídas as obras do contorno de Campo Grande (MS) e Campo Belo (MG) e iniciadas as obras nos contornos de Araraquara (SP), Joinville (SC), São Francisco do Sul (SC), Barra Mansa (RJ) e Maringá (PR).

Como subsídio à escolha dos investimentos no sistema de bitola estreita, merece destaque a elaboração do Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Prosefer), o qual possibilitou a realização de estudos e de levantamentos da necessidade de obras de sinalização, viadutos, pontes e contornos ferroviários e de melhorias nas atuais condições de segurança em faixas de domínio e travessias urbanas.

Por sua vez, a retomada do investimento privado em ferrovias, por parte dos concessionários, foi viabilizada por meio do diálogo e do estabelecimento de condições que permitissem o investimento, seja com financiamento público, seja por meio de incentivos fiscais, ou pela combinação destes instrumentos. Esse foi o caso da Ferrovia Nova Transnordestina, com 1.728km, sob a responsabilidade da concessionária Transnordestina Logística S.A. e cuja construção foi viabilizada por meio da estruturação de financiamento à concessionária no valor total de R\$ 3,9 bilhões, com a participação dos seguintes agentes financeiros: Finor (R\$ 823 milhões), Sudene/FDNE (R\$ 2,67 bilhões), BNDES (R\$ 225 milhões) e BNB/FNE (R\$ 180 milhões). Adicionalmente, merece destaque a construção da ligação de 260km entre Alto Araguaia (MT) e Rondonópolis (MT), executada pela ALL Malha Norte, com participação de recursos do BNDES.

A retomada do investimento privado foi também impulsionada por meio das políticas executadas pela ANTT, com destaque para o estabelecimento de marcos regulatórios importantes para o subsetor ferroviário, como o relativo ao usuário dependente da ferrovia; a resolução e a arbitragem dos problemas de acesso ferroviário ao Porto de Santos. Tais iniciativas da agência reguladora criaram condições favoráveis à realização de investimentos pelas concessionárias, os quais cresceram de R\$ 1,07 bilhão, em 2003, para R\$4,20 bilhões em 2008. Em 2009, em consequência da crise econômica mundial, os investimentos foram reduzidos para R\$2,77 bilhões.

Foram estabelecidas as condições técnicas e jurídicas necessárias para a abertura do processo licitatório que viabilizará a construção do Trem de Alta Velocidade Rio de Janeiro/RJ – São Paulo/SP – Campinas/SP, o TAV Brasil. O leilão do introduzirá no Brasil o transporte ferroviário de passageiros em alta velocidade, que tem como principais vantagens, como: pontualidade e agilidade do transporte, mais eficiente e menos agressivo ao meio ambiente. O TAV prevê a transferência de tecnologia de ponta na área ferroviária, desenvolvendo a indústria nacional e gerando empregos.

Por fim, para elevar os investimentos na malha ferroviária e aumentar a sua eficiência e a sua competitividade, está em discussão um novo modelo de exploração da malha. A proposta em discussão separa o gestor da infraestrutura ferroviária, ou seja, separa a empresa que vai explorar apenas a via permanente, da empresa que vai fazer o transporte das cargas – os operadores ferroviários. Esse novo modelo permitirá a existência de uma empresa que vai gerir a infraestrutura e de várias outras transportadoras, que utilizarão a linha férrea pagando pelo direito de passagem.

Expansão da Malha Ferroviária

Ampliação da cobertura espacial da malha ferroviária, com foco prioritário nas zonas de expansão da fronteira agrícola, de forma a integrar e adequar a operação, ampliar a capacidade dos corredores de transporte, expandir e modernizar a malha

ferroviária, de modo a eliminar gargalos logísticos, diminuir custos operacionais, tempos de deslocamentos, aumentar a segurança do tráfego e minimizar problemas ambientais. Além disso, o Governo viabiliza investimentos por parte das concessionárias, mediante o licenciamento ambiental, financiamento e desapropriações.

Modelo de gestão

Com o novo objetivo do Governo Federal de retomar e realizar a construção das ferrovias e, posteriormente, avaliar a sua concessão, houve a necessidade de ampliação do quadro funcional técnico e das atribuições da Valec Engenharia, Construção e Ferrovias S.A. no contexto do sistema ferroviário nacional, com novos desafios para expansão e modernização de ferrovias. A Lei nº 11.772/2008, dentre outras medidas, por exemplo, outorgou à Valec a construção da Ferrovia Norte Sul, da Ferrovia de Integração Oeste-Leste e da Ferrovia Transcontinental.

Objetivos

Expandir e modernizar a malha ferroviária para atender às demandas reprimidas e, como consequência, aumentar a competitividade para os produtos nacionais no comércio interno e externo.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O Programa de Expansão da Malha Ferroviária foi criado para promover a estruturação de um moderno sistema ferroviário integrado e de alta capacidade, conectando áreas de produção agrícola e mineral aos principais portos e às zonas de processamento e de consumo interno, com perspectivas de atendimento, também, à movimentação de contêineres, de forma a equilibrar a matriz de transportes, eliminar gargalos logísticos, fomentar o desenvolvimento do País, incentivar o crescimento econômico sustentável e reduzir o custo logístico.

Tal programa inova ao reestabelecer como prioridade de política pública a retomada de investimentos do Governo Federal em transportes ferroviários. O objetivo é a construção das ferrovias, para posteriormente avaliar a sua operação por meio de concessões ou pela venda de capacidade de transporte de carga aos operadores privados.

Resultados

O Governo Federal, por meio da Valec, concluiu a construção de 504km de ferrovias em bitola larga entre Aguiarnópolis (TO) – Palmas (TO); e possui obras em andamento em 855km entre Palmas (TO) – Anápolis (GO). Encontram-se em licitação, pela Valec, a construção de mais 670km do trecho Anápolis (GO) – Estrela d'Oeste (SP), na Ferrovia Norte-Sul; e a construção de 1.022km do trecho Ilhéus (BA) – Barreiras(BA), da Ferrovia de Interligação Oeste-Leste.

Paralelamente, o Governo Federal possibilitou o financiamento da construção de 1.728km na Ferrovia Nova Transnordestina, sendo que, atualmente, 900km encontram-se em execução; e de 260km na Ferronorte, na qual, atualmente, 176km estão em obras.

Cabe destacar, finalmente, a licitação ou contratação da elaboração de 7.900km de estudos e de projetos para novas ligações ferroviárias em bitola larga.

[Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br](http://www.balancodegoverno.presidencia.gov.br), tabelas relativas aos resultados deste item.

Adequação e Melhoria da Malha Ferroviária

Promover a adequação da malha ferroviária existente, por meio da construção de contornos ferroviários, transposições, travessias, ramais, passagens superiores e sinalização, de forma a eliminar gargalos logísticos, diminuir custos operacionais e tempo de deslocamentos, aumentar a segurança do tráfego e minimizar problemas ambientais.

Objetivo

Assegurar a segurança e a eficiência operacional da malha ferroviária existente.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O Programa de Adequação da Malha Ferroviária foi criado para promover intervenções na malha ferroviária de forma a promover continuidade operacional, melhorando a eficiência do transporte ferroviário, e reduzindo os custos logísticos. Visa

implantar intervenções na malha ferroviária existente, com maior aplicação de recursos pelos setores público e privado, para recuperar e adequar a infraestrutura às demandas de transporte eficiente.

Resultados

As principais intervenções concluídas foram:

- Contornos ferroviários nos municípios de: Campo Belo (MG) e Campo Grande (MS)
- Passagem superior sob linha férrea: Campos Altos (MG) e Sarzedo (MG)
- Passagem superior sobre linha férrea: Paranaguá (PR)
- Construção de viaduto sobre linha férrea: Valentim Gentil (SP)
- Construção de ponte: Lins (SP)
- Implantação do 3º trilho de bitola métrica: Perequê – Valongo (SP)

As principais obras em andamento são:

- Contorno ferroviário nos municípios de: Joinville (SC), São Francisco do Sul (SC) e Araraquara (SP)
- Prolongamento de Trecho de Rebaixamento: Maringá (PR)
- Adequação: Barra Mansa (RJ)

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Prosefer)

O Programa pretende contribuir para a redução dos impactos resultantes de interferências mútuas entre ferrovias e equipamentos urbanos e rurais, pela realização de estudos e de levantamentos da necessidade de obras como sinalização, viadutos, pontes e contornos ferroviários, bem como de melhorias nas atuais condições de segurança em faixas de domínio e travessias, principalmente onde se encontrem passagens de nível e locais onde ocorra ocupação da faixa de domínio em áreas urbanas.

Objetivo

Realizar estudos que visam à implementação de medidas destinadas a minimizar os conflitos decorrentes das operações ferroviárias e rodoviárias em passagens de nível e nas interferências com o tráfego urbano. O produto final esperado conterá diretrizes que atendam às necessidades de aprimoramento das condições de tráfego existentes, com o objetivo de aumentar a capacidade de transporte e promover o convívio harmônico entre a população que reside ao longo dessas vias e o tráfego.

Data de início

11/10/2008

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O Prosefer foi criado para elaborar estudos que contribuam com a redução dos impactos resultantes de interferências mútuas entre ferrovias e equipamentos urbanos e rurais, por meio de obras como sinalização, viadutos, pontes e contornos ferroviários, bem como de obras de melhorias das atuais condições de segurança de travessias, onde se encontrem passagens de nível e locais com ocupação da faixa de domínio em áreas urbanas.

Resultados

Os trabalhos de avaliação dos resultados do Prosefer verificam as condições atuais e futuras de 17 corredores de transporte ferroviário selecionados, dos quais 15 já foram avaliados, correspondendo a 13.534km, de um total de 14.981km.

O Prosefer, por meio das avaliações, fornece subsídios aos governos para que eventuais problemas de invasão populacional nas faixas de domínio, interface de diversos modais de transporte em áreas metropolitanas e passagens de nível de linhas ferroviárias, em locais de alta densidade populacional, possam ser equacionados pelos órgãos competentes.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Transporte Ferroviário de Passageiros em Alta Velocidade

É um programa de concessão de serviço de transporte ferroviário de passageiros em alta velocidade, incluindo a construção, a operação e a manutenção de um sistema de linhas ferroviárias projetadas e construídas para trens capazes de desenvolver velocidade igual ou superior a 250km/h.

Objetivos

Realizar a concessão do serviço de transporte ferroviário de passageiros em alta velocidade entre os maiores centros urbanos e metropolitanos do País – as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo; contribuir para o descongestionamento das rodovias e dos aeroportos, principalmente nas áreas próximas a esses centros urbanos; contribuir para o desenvolvimento regional – notadamente das cidades entre São Paulo e Campinas, São Paulo e Vale do Paraíba paulista, Rio de Janeiro e Vale do Paraíba fluminense –, assim como para a transferência de tecnologia ligada à implantação e operação do empreendimento.

Data de início

7/1/2008

Instrumento legal

- Decreto nº 6.256/2007

Participação e controle social

Foram realizadas audiência e consulta públicas com os objetivos de divulgar os estudos de viabilidade realizados para subsidiar a formulação da modelagem financeira do projeto e a tomada de decisão por parte do Governo brasileiro quanto à sua implantação, bem como para colher sugestões relativas ao aperfeiçoamento do processo de licitação da concessão do direito à prestação desses serviços de transporte.

Modelo de gestão

Está prevista a implantação de um modelo de relacionamento com os entes envolvidos (estados, municípios e comunidades), por ocasião da realização dos estudos sociodemográficos referentes ao TAV.

Será criada a Empresa Etav, que tem por objetivo planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias.

Por meio da Etav será elaborado um modelo de transferência e de absorção de tecnologia para o sistema TAV Brasil RJ – SP – Campinas, visando: à capacitação de profissionais brasileiros, de empresas e de instituições de pesquisa para execução de projetos, fabricação e operação do TAV Brasil Rio – SP – Campinas; à manutenção do TAV, dos seus equipamentos, de suas peças e de seus componentes; à aquisição de competência empresarial e de instituições de pesquisa para capacitação do País no setor; ao incentivo à formação/surgimento de uma empresa nacional para integrar as demais competências para o fornecimento da modalidade de transporte do TAV; e à criação de condições locais para certificação das tecnologias do TAV.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

Desde a privatização da RFFSA, o transporte ferroviário de passageiros vinha perdendo importância relativa diante de outras opções de transporte interestadual e intermunicipal. Apesar das vantagens para os usuários de trens, como o baixo custo da tarifa, a operação não era considerada rentável pelos concessionários privados em comparação com os investimentos necessários. O Governo Federal identificou a necessidade de um meio de transporte rápido de passageiros entre os grandes centros urbanos, como Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro, e elaborou estudos que apontaram para a viabilidade da implantação de um sistema ferroviário em alta velocidade.

Essa nova modalidade de transporte retoma, em novos patamares, o transporte ferroviário de passageiros. Além do TAV Rio-São Paulo-Campinas, estão previstos estudos de viabilidade, no PAC 2, para avaliar a possibilidade de extensão da rede ferroviária de alta velocidade interligando Campinas e Belo Horizonte, com 530 km; Campinas e o Triângulo Mineiro, com 540 km; e São Paulo e Curitiba, com 410 km.

De forma geral, em função de suas características, a implantação e a operação desse sistema está associada às seguintes vantagens:

- Indução ao desenvolvimento regional, aliviando áreas de maior densidade urbana.
- Redução de gargalos dos subsistemas de transporte aeroportuário, rodoviário e urbano.
- Postergação de investimentos na ampliação e na construção de aeroportos e de rodovias.
- Menor uso do solo, comparado à construção ou à ampliação de rodovias.
- Redução de impactos ambientais e emissão de gases poluentes, em decorrência do desvio da demanda do transporte aéreo e rodoviário para o TAV.
- Redução dos tempos de viagem associados à baixa probabilidade de atrasos.
- Aumento do tempo produtivo para os usuários.
- Geração de empregos diretos e indiretos.
- Redução dos níveis de congestionamento e do número de acidentes em rodovias.

Resultados

- Projeto de Lei de criação da Etav encaminhado ao Congresso Nacional.
- Decreto nº 6.256/2007, que incluiu no Plano Nacional de Desestatização (PND) a Estrada de Ferro EF-222, destinada à implantação de trem de alta velocidade.

C) TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Entre os anos de 2003 e 2010, o setor hidroviário executou obras de manutenção nos principais rios federais, compostas por manutenção da profundidade no canal de navegação, sinalização, destocamento e retirada de obstáculos. Destaca-se também o programa de implantação de terminais hidroviários, distribuídos nos estados do Amazonas, Pará, Maranhão e de Rondônia, dotando a região amazônica de infraestrutura portuária condizente com as necessidades da população local. Outro destaque é a conclusão das eclusas de Tucuruí, no Pará, possibilitando a navegação comercial no rio Tocantins, entre Marabá e Belém.

Por fim, no campo institucional, foram realizadas diversas atividades, como a edição de regulamentações específicas para o setor, visando assegurar um crescimento sustentado da oferta de infraestrutura hidroviária com o engajamento de estados, municípios e iniciativa privada.

Implantação de Terminais Hidroviários

Implantação de um conjunto de terminais fluviais, distribuídos nos estados do Amazonas, Pará, Maranhão e de Rondônia, dotando a região amazônica da infraestrutura portuária necessária à população local, garantindo maior segurança no embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, bem como maior controle quanto à fiscalização da autoridade fluvial.

Objetivo

Fomentar este segmento de transporte, executando ações de implantação e melhoramento de terminais fluviais na região amazônica, em função da precariedade das instalações e até mesmo, em muitos casos, da inexistência de mínimas condições para transbordo de passageiros e cargas.

Data de início

2005

Instrumento legal

- Não se aplica.

Participação e Controle Social

Não se aplica.

Modelo de gestão

A execução da obra é feita, quase sempre, por meio de convênios com estados ou municípios.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O Programa de Implantação de Terminais Fluviais da Região Amazônica foi criado com o intuito de prover a região de infraestrutura portuária de acordo com as necessidades da população local, principalmente as classes menos favorecidas. Para muitos municípios e comunidades ribeirinhas da região amazônica, o único meio de deslocamento disponível é o hidroviário, o que torna esse programa fundamental para assegurar o direito de locomoção da população. Os rios são as verdadeiras estradas da Amazônia e é por eles que são transportadas pessoas e cargas. A implantação de novos terminais hidroviários garante que esse serviço seja feito com segurança e dignidade, refletindo em inúmeros benefícios para todos os municípios atendidos. Em muitos deles, inclusive, o transporte fluvial se dava por meio da atracação de embarcações em barrancos, expondo a população cotidianamente a todos os riscos decorrentes da realização do serviço em condições precárias.

Após a conclusão dessas obras, estima-se que mais de um milhão de cidadãos serão beneficiados diretamente, aumentando a movimentação regional de pessoas e mercadorias e, principalmente, conferindo condições adequadas de segurança e higiene para o transporte.

Resultados

Dos 58 terminais fluviais iniciados, foram concluídos 28, até o momento. Mais informações no CD ou em www.monomo.gov.br, na área Anexos.

- Em 2007, um terminal em Parintins (AM).
- Em 2008, 15 terminais: Turiaçu, Guimarães, Cururupu, Porto Rico, Palmeirândia-Coroatá, Palmeirândia-São José dos Leites, Pinheiro, Bequimão, Penalva, Tutóia, Araisoses-Carnaubeiras, Água Doce e Araisoses-Barreira, todos no estado do Maranhão, além de Nhamunda e Tabatinga, no Amazonas.
- Em 2009, o terminal de São Sebastião do Uatumã (AM).
- Em 2010, onze terminais no Amazonas: Manacapuru, Novo Airão, e Terminal Pesqueiro de Manaus. Mais dez terminais estão previstos para serem concluídos ainda este ano, também no Amazonas: Santa Izabel do Rio Negro, Benjamin Constant, Tonantins, Fonte Boa, Novo Aripuanã, Maués, Novo Airão, Autazes, Borba e Manicoré
- Encontram-se em execução outros 30 terminais nos estados do Amazonas e Pará.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Desenvolvimento da Infraestrutura Hidroviária

A iniciativa engloba, além das obras de manutenção nos principais rios federais, a conclusão das eclusas de Tucuruí.

Objetivos

Possibilitar a navegação segura e contínua nos principais rios brasileiros, principalmente naqueles em que há forte atividade comercial e, conseqüentemente, são exigidos os maiores calados hidroviários; ampliar a malha hidroviária, com obras de infraestrutura pontuais, como a conclusão das eclusas de Tucuruí, derrocamentos e dragagens de aprofundamento de canal.

Data de início

2003

Instrumento legal

- Não se aplica.

Modelo de gestão

A execução da obra é feita, quase sempre, por meio de convênios com os órgãos diretamente ligados às obras.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O programa de desenvolvimento de hidrovias foi criado para possibilitar a navegação segura e, com a conclusão das eclusas de Tucuruí, restabelecer a navegabilidade no rio Tocantins, entre Marabá/PA e Belém/PA, interrompida há mais de 20 anos devido à construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Com a finalização dessa obra, será possível navegar comercialmente em cerca de 505 km, garantindo uma alternativa eficiente à região sudeste do Pará e à região nordeste do Centro-Oeste uma alternativa eficiente de escoamento de sua produção e de chegada de mercadorias, auxiliando o processo de desenvolvimento do interior do Brasil.

Resultados

- Conclusão das eclusas de Tucuruí (prevista para 2010): iniciada em 1981, a obra, composta por duas câmaras e um canal intermediário, encontrava-se paralisada. Foi retomada com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2007.
- Manutenção hidroviária (2003-2010): Caracteriza-se por obras de natureza contínua, visando à permanência da profundidade no canal de navegação, à sinalização hidroviária, ao destocamento e à retirada de obstáculos.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

D) FOMENTO À INDÚSTRIA NAVAL

A construção naval vivenciou crescimento substancial nos últimos oito anos, impulsionado pela política de fomento ao setor. A quantidade e o valor dos investimentos realizados aumentaram significativamente, assim como o número de empregos diretos gerados.

O Sistema Eletrônico de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (Mercante), criado em 2002, e os instrumentos legais para seu funcionamento foram aperfeiçoados e implantados no período 2003-2010, o que levou à ampliação, à modernização e à racionalização do processo de arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O aperfeiçoamento do sistema possibilitou a simplificação de processos, a melhoria da fiscalização, a diminuição da evasão e, aliado ao crescimento da atividade comercial no País, o aumento do valor total arrecadado.

Com recursos disponíveis, a retomada do investimento ocorreu de forma rápida, impulsionada pelo setor de petróleo (ver detalhes do Programa de Modernização e Expansão da Frota/Promef, da Transpetro, na área de Petróleo e Gás). A solicitação de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) aumentou significativamente, assim como a quantidade de projetos contratados e concluídos. Também foram apoiados programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval. Além disso, foram estendidas e mais bem regulamentadas algumas formas de isenção do AFRMM, especialmente no sentido de fomentar a atividade econômica e o desenvolvimento das regiões Norte e Nordeste.

Ampliação do Fomento à Indústria Naval Brasileira

Objetivos

Despertar e incentivar o crescimento da indústria naval brasileira, tendo em vista as potencialidades e o aproveitamento do transporte aquaviário interno.

Instrumento legal

- Lei nº 3.381/1958, atualmente regida pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que trata da instituição e do funcionamento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), instrumento central de fomento à indústria naval

Participação e controle social

Participação da sociedade civil se dá por meio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), e de seus representantes, como sindicatos e confederações.

Modelo de gestão

Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, e regulamentado pelo Decreto nº 5.269/2004, que dispõe sobre a competência, a composição e o funcionamento do Colegiado. Dentre as competências do Conselho está o subsídio à formulação e à implementação da política nacional da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, com participação de representantes da sociedade.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

A política foi reformulada e ampliada não somente com o objetivo de retomar o parque naval brasileiro, mas pela possibilidade de redução das despesas de frete com o uso de embarcações estrangeiras. Nesse sentido, foi promulgada a Lei nº 10.893/2004, que tem, dentre seus principais fundamentos, a ampliação das possibilidades de financiamento à produção de embarcações, à construção e à modernização de novas unidades industriais para a construção naval, e a redistribuição do produto da arrecadação entre as contas vinculada e especial do FMM. Outra ação possibilitada pela reformulação do setor foi a abertura para a participação de novos agentes financeiros (Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Banco do Nordeste do Brasil e Banco da Amazônia), além do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que atuava anteriormente. Tal medida aumentou a competitividade entre as instituições financeiras, revertendo em benefícios para os armadores.

Em relação à prática observada até 2003, destaca-se a implementação do Sistema Informatizado de Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (Mercante), o que levou à melhoria do processo arrecadatário e possibilitou um grande incremento nos investimentos do Fundo da Marinha Mercante.

Em dezembro de 2009, foi publicada uma nova regulamentação para a aplicação dos recursos do Fundo, incentivando o aumento da utilização de itens nacionais na construção de novas embarcações pela incidência de taxas de juros menores.

Destaca-se, também, o esforço de descentralização dos investimentos, anteriormente concentrados apenas na região Sudeste. Com o apoio do Fundo da Marinha Mercante, foi construído em Suape (PE) o maior estaleiro das Américas, além de novas plantas na região Sul do País. Há 16 projetos de novos estaleiros e 166 de novas embarcações, já priorizados pelo Conselho Diretor do FMM, que devem ser contratados e construídos em diversas localidades do País nos próximos quatro anos. Tal medida é fundamental para reduzir as desigualdades regionais e gerar empregos.

Resultados

Desde 2004, após a edição da Lei nº 10.893/2004 e do Decreto nº 5.269/2004, que respectivamente criaram e regulamentaram o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, foram realizadas reuniões ordinárias e extraordinárias do Colegiado – tendo a maioria, como principal objetivo, a concessão de prioridades para novos financiamentos.

No período de 2003 a 2010, foram contratados 406 projetos, no valor total de R\$ 19,33 bilhões, tendo sido já concluídos 209, com um desembolso total de R\$ 8,8 bilhões. O emprego direto gerado pela indústria naval, por sua vez, elevou-se em aproximadamente 715%, saltando de 6,5 mil para 46,5 mil postos diretos, conforme tabelas a seguir.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

SITUAÇÃO DOS CONTRATOS

Dados de 2003 a outubro de 2010		
Fase	Tipo de embarcação/ Estaleiro	Quantidade
Concluída	47 de APOIO À NAVEGAÇÃO	209
	65 de APOIO A PLATAFORMA	
	89 de CARGA	
	4 de PESCA	
	3 de PASSAGEIROS	
	0 de ESTALEIROS	
	1 de TERMINAL	
Em Construção	24 de APOIO A PLATAFORMA	99
	22 de APOIO À NAVEGAÇÃO	
	49 de CARGA	
	0 de PESCA	
	1 de PASSAGEIROS	
	3 de ESTALEIROS	
	0 de TERMINAL	
Contratada	17 de APOIO A PLATAFORMA	98
	46 de APOIO À NAVEGAÇÃO	
	32 de CARGA	
	0 de PESCA	
	1 de PASSAGEIROS	
	2 de ESTALEIROS	
	0 de TERMINAL	
Subtotal		406
Priorizada (Projetos aprovados pelo Conselho/ aguardando contratação)	17 de APOIO A PLATAFORMA	182
	90 de APOIO À NAVEGAÇÃO	
	51 de CARGA	
	8 de PESCA	
	0 de PASSAGEIROS	
	16 de ESTALEIROS	
	0 de TERMINAL	
Total		588

Fonte: Fundo da Marinha Mercante

TOTAL DE 2003 A 2010

Cod IBGE	UF	Período	Quantidade Total de Embarcações/ Estaleiros Contratados	Valor Total das Embarcações/ Estaleiros Contratados (X 1.000)	Situação atual das obras contratadas em 2009	
					Embarcações em fase de Construção	Embarcações Concluídas
13	AM	2003 a 2010	69	R\$ 191,92	19	50
29	BA	2003 a 2010	4	R\$ 23,99	2	2
23	CE	2003 a 2010	11	R\$ 125,01	11	0
50	MS	2003 a 2010	1	R\$ 3,87	1	0
15	PA	2003 a 2010	55	R\$ 182,95	35	20
26	PE	2003 a 2010	16	R\$ 5.040,94	16	0
33	RJ	2003 a 2010	109	R\$ 8.360,00	50	59
43	RS	2003 a 2010	5	R\$ 74,38	0	5
42	SC	2003 a 2010	77	R\$ 3.009,31	28	49
28	SE	2003 a 2010	4	R\$ 40,78	4	0
35	SP	2003 a 2010	55	R\$ 2.277,69	31	24
Total			406	R\$ 19.330,85	197	209

Fonte: Fundo da Marinha Mercante

Além disso, foram implantadas duas novas unidades industriais para a construção naval: o Estaleiro Atlântico Sul, localizado no complexo portuário de Suape (PE), para a construção de navios de grande porte, que se destaca por ser o maior das Américas; e outra em Navegantes (SC), para erguer embarcações de apoio às plataformas marítimas. Estão também priorizadas obras de modernização dos estaleiros Mauá e Aliança, no Rio de Janeiro, além de novas plantas industriais para a construção naval no Rio Grande do Sul, em Pernambuco, na Bahia e em Alagoas.

Esses resultados remetem a um efeito da ação governamental no período: a da utilização dos recursos do FMM, sendo possível uma distribuição mais equitativa entre os estados da Federação.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

E) INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

O Governo Federal promoveu, nos últimos oito anos, um salto qualitativo na gestão dos transportes, reunindo competências e elementos de importância vital para o desenvolvimento do setor portuário.

Com a finalidade de vencer desafios, como o aumento da eficiência dos modais, a eliminação do desequilíbrio da matriz de transportes e a ampliação dos investimentos públicos continuados, foram implementadas ações visando à execução de programas prioritários, que buscavam:

1. Preservar o patrimônio público de transportes.
2. Atender às demandas do crescimento do mercado interno e do comércio exterior.
3. Estruturar corredores estratégicos de transportes para o escoamento da produção e o desenvolvimento do turismo.
4. Estimular maior participação dos modais hidroviário e ferroviário.

Como consequência da prioridade dispensada pelo Governo ao segmento portuário, foi criada, em 2007, a Secretaria Especial de Portos, vinculada à Presidência da República (SEP/PR), que tem trabalhado na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor de portos marítimos, por meio da promoção de programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos. A SEP/PR também representa o País junto aos organismos internacionais. Visando melhorar a eficiência do sistema portuário, a secretaria identificou os principais segmentos a serem trabalhados:

- **Melhoria da infraestrutura portuária:** elaboração de estudos e execução de obras de engenharia portuária, com vistas à recuperação e à ampliação das instalações operacionais e administrativas existentes, bem como a construção de novas infraestruturas visando aumentar a oferta das instalações de acostagem e, conseqüentemente, da capacidade da movimentação de cargas. Isso torna mais eficiente o atendimento aos navios que usam os portos brasileiros, proporcionando redução dos custos portuários e aumento da competitividade do setor.
- **Melhoria dos acessos aquaviários:** o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PND) é composto por um conjunto de intervenções visando ao aprofundamento, alargamento e à derrocagem dos canais de acesso dos principais portos públicos do País: Santos (SP); Rio Grande (RS); Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Itaguaí (RJ); Vitória (ES); Paranaguá (PR); Suape e Recife (PE); Itajaí e São Francisco do Sul (SC); Fortaleza (CE); Natal (RN); Aratu e Salvador (BA); e Cabedelo (PB).
- **Inteligência Logística Portuária:** atividades que envolvem a gestão e o planejamento portuário, melhorando a eficiência dos portos, aumentando sua capacidade sem a necessidade de fortes investimentos em obras de infraestrutura. Fazem parte desse segmento as ações: Porto sem Papel (PSP), com projetos de rastreabilidade de veículos e cargas nos portos que permitem a transparência dos processos de fiscalização e de autorizações de operações; o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), com o planejamento sistêmico das ações nos portos para o aumento da capacidade, a melhoria da gestão e a organização institucional para os próximos 20 anos; melhoria da segurança portuária contra o terrorismo (implantação do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias/ISPS Code, código de controle do trajeto da embarcação); além dos programas de Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) e Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi).

Complementarmente, com base em suas competências legais listadas pela Lei nº 10.233/2001, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou diversas atividades com o objetivo de aprimorar e viabilizar mais investimentos no setor portuário, visando assegurar um crescimento sustentado da oferta de infraestrutura portuária com o engajamento da iniciativa privada.

Uma dessas atividades foi a elaboração do Plano Geral de Outorgas (PGO) para a concessão de novos portos organizados e a autorização de terminais de uso privativo. Com o objetivo de cumprir dispositivo nos termos do art. 27, inc. III, da Lei nº 10.233/2001 (que criou a agência reguladora), com base em estudo técnico realizado, o Plano relacionou oportunidades de negócios para a ampliação da oferta de infraestrutura portuária pela iniciativa privada, a partir da indicação de áreas com perfil adequado para a expansão de novas instalações portuárias.

Outra ação a destacar se refere à modelagem concebida, em formato informatizado, para a elaboração de estudos de viabilidade técnico-econômica (EVTE) para o arrendamento, pelo setor privado, de áreas e instalações nos portos públicos existentes. Essa modelagem possibilita remuneração aceitável para o poder público, sem comprometer os níveis de atratividade dos interessados.

Por fim, ressalta-se o programa de segurança da navegação aquaviária realizada pela Marinha do Brasil em áreas marítimas e fluviais, com o objetivo de prover a segurança da navegação em águas jurisdicionais brasileiras, englobando a manutenção de vias navegáveis, o fornecimento de previsões meteorológicas e oceanográficas, e o acompanhamento de tráfego marítimo.

Melhoria da Infraestrutura Portuária

É um conjunto de ações de investimentos em projetos e obras portuárias, executadas diretamente pela Secretaria de Portos, por meio de suas entidades controladas (companhias Docas), ou realizadas via celebração de convênios com os portos delegados e concedidos a estados e municípios. Os recursos do programa são oriundos do Orçamento Geral da União e tanto

podem ser contabilizados como aumento da participação da União no capital das empresas – nos casos das companhias Docas – quanto complementados com contrapartidas dos entes estatais com os quais foi celebrado o convênio.

Esses empreendimentos visam dotar os portos públicos de melhores condições operacionais e são constituídos de instalações de acostagem (cais, píeres, rampas de acesso e rampas *roll-on/roll-off*), acessos terrestres (rodoviários e ferroviários), locais de armazenagem (pátios, silos e armazéns) e de proteção e abrigo (molhes e guias correntes).

Objetivos

Dotar o setor portuário de maior eficiência e possibilitar a sua integração com os outros modais (rodoviário, ferroviário e aquaviário), potencializando os investimentos, com vistas a melhorar a logística das empresas no escoamento da produção nacional, e contribuindo para o desenvolvimento da economia brasileira.

Data de início

Janeiro de 2003

Instrumento legal

- Não se aplica.

Modelo de gestão

A gestão das ações é compartilhada entre a SEP/PR e a respectiva companhia Docas ou entidade detentora da concessão ou delegação (governo estadual ou municipal), dependendo do porto onde a ação é desenvolvida. Também há articulações prévias, em diversas atividades, com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e os órgãos de controle e de licenciamento ambiental.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

A situação em que se encontravam os portos públicos brasileiros exigia medidas imediatas para restituir as condições essenciais de operacionalidade e de segurança das instalações portuárias, dado o longo período sem investimentos adequados em manutenção e ampliação da infraestrutura no setor.

Conseqüentemente, os portos não acompanharam o desenvolvimento da economia nacional, tampouco o crescimento da frota mercantil, tornando-se, assim, gargalos à expansão das exportações e constituindo-se em fator negativo na composição dos custos da logística.

De imediato, o Governo Federal definiu prioridades para sanar as situações mais emergenciais e, em seguida, juntamente com a iniciativa privada, elegeu ações sistêmicas de médio e longo prazos, capazes de tornar os portos nacionais competitivos e aptos a receber as crescentes demandas da economia brasileira e do comércio internacional.

Essa parceria restabeleceu a credibilidade do setor público junto à classe empresarial ligada à atividade portuária, proporcionando o retorno dos investimentos privados, evidenciados pelo surgimento de um número significativo de novas instalações e terminais privados.

Resultados

Os resultados do programa podem ser identificados na maioria dos portos públicos do País, sendo os principais, realizados ou em andamento, aqui classificados por tipo de empreendimento: obras de infraestrutura aquaviária de proteção e abrigo; obras de infraestrutura aquaviária de acesso e as de infraestrutura e superestrutura terrestre.

Como investimentos em obras de infraestrutura aquaviária de proteção e abrigo, destacam-se a recuperação ou ampliação dos molhes nos portos de Itajaí, Imbituba e Laguna, Santa Catarina, e no de Rio Grande (RS).

Já os principais investimentos em obras de infraestrutura e superestrutura terrestre foram: ampliação, recuperação e construção de instalações de acostagem (cais, píeres, rampa *roll on/roll off*, berços de atracação e pontes de acesso) nos portos de: Vila do Conde (PA); Itaqui (MA); Luiz Correia (PI); Fortaleza (CE); Cabedelo (PB); Areia Branca (RN); Recife e Suape (PE); Maceió (AL); Ilhéus (BA); Vitória (ES); São Francisco do Sul e Itajaí (SC).

Ainda foram contempladas a recuperação e a construção de superestruturas terrestres, como: construção de retroárea e aterro hidráulico no Porto de Itaqui (MA); melhoramento da infraestrutura terrestre no Porto de Recife (PE); construção do acesso rodoferroviário e duplicação de via de acesso no Porto de Suape (PE); recuperação da pavimentação da estrada de acesso ao Cais de

Capuaba (ES); recuperação do acesso rodoferroviário e de outros acessos internos do Porto do Rio de Janeiro (RJ); avenida perimetral e projetos para a melhoria dos acessos terrestres no Porto de Santos (SP); e reconstrução emergencial do Porto de Itajaí (SC).

Já por parte da iniciativa privada, após 2007, destaca-se o investimento em modernização portuária, com a introdução de novas tecnologias, e o surgimento de terminais privativos de grande porte, nas regiões de Suape, Salvador, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, São Francisco do Sul e Rio Grande.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PND)

O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PND) é uma iniciativa do Governo Federal que contempla a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, além da manutenção da profundidade e ações de licenciamento ambiental.

O PND introduz um conceito inédito nas obras de dragagem executadas pelo Governo no Brasil, chamado de “dragagem por resultado”, que compreende a contratação das obras em caráter contínuo, com o objetivo de alcançar a profundidade estabelecida e, em seguida, manter as condições obtidas por um período de até cinco anos.

Outra inovação introduzida pelo Programa é a possibilidade de participação de empresas internacionais no processo licitatório, aumentando o caráter concorrencial da contratação.

Objetivos

Contribuir para a eficácia da gestão portuária, diminuindo custos e aumentando a produtividade, promovendo a desobstrução do leito das vias aquaviárias de acesso aos portos marítimos, por meio de obras e serviços de engenharia de dragagem. Compreende a remoção de material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, além de ações de licenciamento ambiental e relativas ao cumprimento das exigências ambientais decorrentes.

Data de início

12/12/2007

Instrumentos legais

- Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007
- Portaria SEP nº 176, de 28 de dezembro de 2007

Modelo de gestão

Caracteriza-se por foco nos resultados e administração compartilhada. Em todas as fases de implementação do projeto, desde o desenvolvimento do projeto básico da obra, a execução, a fiscalização e a aferição dos resultados obtidos frente aos esperados no início do ciclo, a Secretaria Especial de Portos envolve a autoridade portuária, a Marinha do Brasil, a sociedade organizada e os usuários da infraestrutura portuária.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

A recente reestruturação do setor de transportes, demonstrada com a criação, em 2007, de um órgão na Presidência da República para tratar da infraestrutura portuária, a SEP/PR, denota a prioridade estabelecida para o desenvolvimento da área de transportes.

Deve ser ressaltado que, em relação às áreas portuárias, até 1990 as obras e serviços de dragagem para aprofundamento e manutenção dos acessos marítimos eram realizados diretamente pela extinta Empresa de Portos do Brasil S/A (Portobrás) e por sua subsidiária, a Companhia Brasileira de Dragagem (CBD), com emprego do parque próprio de equipamentos, inclusive de diversas companhias Docas. Em 1997, foi disciplinado o afastamento das Docas da execução direta da dragagem e a alienação obrigatória dos equipamentos de dragagem, cujas obras e serviços passaram a ser objeto de licitações públicas para contratação da iniciativa privada. O custeio das atividades de dragagem passou a ser coberto a partir de recursos decorrentes das receitas próprias das administrações portuárias. Desde então, quer pela gestão inadequada dos projetos e receitas portuárias, quer

pela indisponibilidade de recursos federais para investimentos na melhoria dos acessos marítimos, tanto a manutenção da navegabilidade quanto a ampliação dos acessos marítimos e hidroviários foram, de maneira geral, bastante prejudicados, repercutindo negativamente na eficácia da gestão portuária e no comércio exterior.

Com a instituição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), foram disponibilizados os recursos suficientes para a adequação dos acessos marítimos à necessidade atual, tanto em termos de fluxo de navios, quanto da tendência de aumento das dimensões da frota mercante mundial.

Resultados

O PND apresenta, como resultado, a conclusão de nove obras (Recife/PE, Angra dos Reis/RJ, Rio Grande/RS, canal interno de Suape/PE, Natal/RN, Cabedelo/PB, Itaguaí/RJ, Salvador/BA e Aratu/BA). Estão em andamento outras cinco: Santos (SP); Rio de Janeiro (RJ); Fortaleza (CE); São Francisco do Sul e Itajaí (SC).

No aspecto da navegabilidade, a dragagem propicia a limpeza dos canais de navegação, com a retirada de material assoreado proveniente do uso e da ocupação do solo na bacia de contribuição; melhora a eficiência de transporte e diminui o consumo de energia de embarcações que trafegam no canal; aumenta a segurança de navegação e reduz a possibilidade de acidentes.

Os benefícios sociais auferidos após a dragagem são indiretos e de longa duração. Os empregos gerados pela melhoria da infraestrutura portuária podem ser exemplificados com dados do Banco Mundial: cada 1.000 contêineres movimentados, por ano, geram três empregos no porto, sete na cidade, e 50 na cadeia produtiva até a fábrica.

Finalmente, do ponto de vista comercial, o PND impulsiona a redução dos custos portuários, com o incremento do fluxo de navios, reduz os tempos de espera para atracação, proporciona a utilização de navios de maior porte nas rotas brasileiras e incrementa o desempenho das exportações brasileiras.

[Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br](http://www.balancodegoverno.presidencia.gov.br), tabelas relativas aos resultados deste item.

Porto sem Papel

O Porto sem Papel foi idealizado para ser um projeto informatizado e integrador, na medida em que promove a comunicação de dados entre os diversos entes que intervêm no processo portuário. O Programa é constituído por um portal nacional único e um concentrador de dados que processa e produz informações necessárias à gestão, ao planejamento das ações administrativas, financeiras e operacionais, e também ao controle e ao acompanhamento das atividades portuárias.

O sistema Porto sem Papel conta, ainda, com outros projetos complementares já em pleno desenvolvimento, como o controle de carga por intermédio dos recursos tecnológicos de rastreamento e registro das informações referentes aos produtos movimentados e à gestão de tráfego de embarcações nos portos.

Objetivo

Promover a comunicação de dados entre os diversos intervenientes no processo portuário para a gestão mais eficiente das operações portuárias.

Data de início

Abril de 2009

Modelo de gestão

O desenvolvimento do sistema é feito sob a forma de contrato com o Serviço de Processamento de Dados (Serpro). Além disso, foram firmados convênios de cooperação com as principais autoridades que atuam nos portos: Ministério da Fazenda/ Receita Federal do Brasil; Ministério da Agricultura/ Vigiaagro; Ministério da Saúde/Anvisa; Ministério da Defesa/Comando da Marinha; Ministério da Justiça/Polícia Federal, além da participação das autoridades portuárias nacionais.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O processo portuário depende de uma série de agentes para viabilizar todas as atividades necessárias à movimentação de mercadorias para exportação, importação e cabotagem. Há o envolvimento de órgãos governamentais, agências, autoridades e

empresas privadas. Cada instituição procura se organizar da melhor forma para realizar seus processos, embora sem o nível de integração desejado com os demais entes do Governo Federal e da Comunidade Portuária.

Existem aspectos operacionais que, de maneira geral, influenciam negativamente o desempenho e a qualidade do processo, como: inexistência de informações ou dificuldade em obtê-las; problemas de comunicação e de fluxo de informações; redundância de informações; procedimentos, sistemas e documentos não padronizados; falta de segurança operacional adequada e a redundância de bases de dados.

A conclusão a que se chega é a de que existe excessiva circulação de papéis – tipos, vias, fluxos, assinaturas, conferências – para a execução das atividades envolvidas no processo portuário e muitas tarefas realizadas manualmente, gerando formas de comunicação não adequadas, arquivos históricos em papel e desintegração de informações entre os subprocessos. Todos esses aspectos prejudicam a eficiência das operações portuárias, em razão da morosidade do processo, que acaba por atrasar os desembarços requeridos.

Resultados

A implantação do Concentrador de Dados deverá reduzir em até 25% o tempo de estadia dos navios nos portos, o que representará mais agilidade e facilidade de movimentação. O sistema permitirá que todas as informações necessárias à chegada, à estadia e à saída de um navio sejam prestadas em um único portal governamental (www.portosempapel.gov.br), eliminando os 112 formulários impressos que eram preenchidos e entregues às diferentes autoridades, além de acabar com as idas e vindas de papéis e comprovantes de pagamento de taxas.

O sistema está sendo implantado, inicialmente, nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Permitirá obter informações gerenciais, como o tempo que cada órgão demora na liberação de um navio, e que serão úteis no planejamento das equipes que trabalham nos portos. Com a prestação das informações em meio eletrônico, os órgãos poderão inserir, com mais facilidade, a análise de risco em suas liberações, tornando o sistema uma ferramenta de planejamento dos órgãos intervenientes.

Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP)

O Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) é a concretização da retomada do processo de planejamento dos portos brasileiros, de forma sistêmica e integrada, que possa ser determinante na tomada de decisões do setor público e indicativo para as do setor privado. Envolve as ações voltadas à expansão e à adequação da capacidade portuária nacional, à clara definição das atribuições e dos papéis institucionais dos entes envolvidos nas atividades portuárias e à melhoria da eficiência da gestão dos portos nacionais. Inserem-se no PNLN algumas questões como o Programa Nacional de Regularização Ambiental Portuária (Pronarp) e o combate às pandemias existentes.

Objetivos

Os objetivos estratégicos da proposta de planejamento portuário desdobram-se em três segmentos:

- Expandir a capacidade do sistema portuário do Brasil, de forma compatível com o crescimento esperado da economia nacional e da subsequente demanda por serviços portuários (aspectos de engenharia de transportes).
- Definir claramente a organização institucional, para viabilizar a divisão das funções dos setores público e privado nessa expansão.
- Melhorar a eficiência de gestão (ou o desempenho) dos portos nacionais, tornando-os competitivos, autônomos e autossuficientes financeiramente, de modo a dependerem menos da mobilização de recursos públicos e sejam sustentáveis do ponto de vista ambiental. Isso permite, por exemplo, a prevenção de pandemias que possam se alastrar a partir dos portos e regulariza a situação ambiental.

Data de início

30/03/2010

Instrumento legal

- Acordo de Cooperação Técnico-Científica e Financeira nº 1/2010, celebrado entre a União, por intermédio da Secretaria Especial de Portos (SEP/PR) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

Modelo de gestão

Cooperação Técnico-Científica e Financeira entre a SEP/PR e a UFSC para a execução de estudos de planejamento do setor portuário.

A gestão prevê uma rede de cooperação com outras instituições públicas e privadas para a realização do Plano, com a participação ampla da sociedade e a obtenção de *benchmarks* nacionais e internacionais, como o acordo firmado com o Porto de Rotterdam, da Holanda.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

As principais dificuldades enfrentadas atualmente pelo setor portuário são:

- Devido às condições econômicas favoráveis, o fluxo de mercadorias nos portos brasileiros aumentou consideravelmente nos últimos anos e é esperado que cresça mais ainda. Isso poderia criar sérias limitações na capacidade portuária que, portanto, têm de ser superadas.
- O quadro institucional, em termos de legislação portuária, que determina os papéis do governo, nos diversos níveis, e da iniciativa privada, é complexo e precisa de uma nova estrutura uniforme, com divisão clara de tarefas e de responsabilidades entre entidades públicas e privadas.
- A necessidade em fazer com que os portos sejam rentáveis, competitivos, autossustentáveis, menos dependentes de fundos externos e mais autônomos, aprimorando o modelo de gestão pública portuária.

O PNLP foi criado para auxiliar a tomada de decisões em busca da solução desses problemas.

Resultados

O PNLP traz o diagnóstico atual do setor portuário, elabora prognósticos (projeções e tendências) para a avaliação de cenários e traz as análises e o conjunto de proposição de ações de médio e longo prazos que permitirão a tomada de decisões fundamentadas para a expansão da capacidade e a melhoria da eficiência portuária, abordando seis principais áreas temáticas: infraestrutura; superestrutura e operações; logística e hinterlândia; economia e finanças; gestão; meio ambiente.

Além do plano setorial nacional, o PNLP apresenta Planos Diretores Estratégicos (*Master Plans*) para 12 portos públicos considerados de importância estratégica nacional (Santarém e Vila do Conde/PA; Mucuri e Pecém/CE; Suape/PE; Salvador e Aratu/BA; Vitória/ES; Rio de Janeiro e Itaguaí/RJ; Santos/SP; Paranaguá/PR; Itajaí/SC e Rio Grande/RS), trazendo elementos, ferramentas e alternativas para a melhoria da gestão, além de preparação para as necessidades de expansão desses portos.

Ainda como parte do projeto de cooperação com a UFSC, está estruturado um Grupo Executivo de Apoio (GEA) para preparar metodologias e sistemas necessários à manutenção da atualização da base estatística de dados portuários. Assim, o GEA instrumentaliza e dota o Governo de ferramentas para a tomada de decisão em assuntos de planejamento.

Melhoria da Segurança Portuária

O Programa foi criado para atender às novas regras estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO). Por decisão dos países membros da Organização (à qual o Brasil é filiado), foi elaborado o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code), aprovado em dezembro de 2002 e que entrou em vigor em julho de 2004.

O Código exige que os navios e instalações portuárias tenham planos de segurança elaborados e implementados, o que causou uma mudança cultural nos portos brasileiros e gerou a necessidade de investimentos em equipamentos.

Objetivos

Elaborar e implementar o sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos. Elaborar análises de risco, planos de segurança e implementá-los, buscando eliminar atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

A aprovação dos planos e a implementação deles são avaliadas pelas comissões estaduais de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, após a ratificação pela Comissão Nacional, os portos e terminais são certificados por atenderem a padrões internacionais de segurança.

Data de início

1º/7/2004

Instrumentos legais

- Conferência Diplomática dos Governos Conveniados com a Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar (Solas 1974), de 9 a 13 de dezembro de 2002.
- Decreto nº 87.186, de 18 de maio de 1985: assumiu o compromisso de implementar o Código ISPS, que entrou em vigor em julho de 2004.
- Portaria nº 121, SEP/PR: publicada em 13 de maio de 2009, dispõe sobre as Diretrizes para a Organização das Guardas Portuárias.

Modelo de gestão

O programa é gerido pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), que é composta pelos ministérios da Justiça, da Defesa (representado pelo Comando da Marinha), da Fazenda, das Relações Exteriores e dos Transportes.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

Logo após os ataques nos EUA, em 11 de setembro de 2001, a Organização Marítima Internacional (IMO), organismo das Nações Unidas, concordou em desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias. Assim, em dezembro de 2002, na Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima, realizada em Londres, na Inglaterra, foi adotado o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias – *International Ship and Port Security (ISPS Code)*.

O Código estabelece que os países determinem quais organizações especialistas em segurança portuária, previamente cadastradas para esse trabalho, sejam empregadas na elaboração de avaliações e planos de segurança para cada porto ou instalação portuária que participe do comércio internacional.

Após a elaboração e implementação do Plano de Segurança, as instalações são submetidas à avaliação e aquelas que obtêm sucesso são consideradas certificadas. As reprovadas ou que não se submetem à regra internacional não podem participar do comércio marítimo internacional, razão pela qual quase todos os portos brasileiros buscaram atender aos requisitos e à certificação.

Resultados

O programa certificou 184 instalações portuárias nos padrões de segurança exigidos internacionalmente para a prevenção de atos de terrorismo.

Incentivos Tributários

São o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) e o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi).

Objetivos

O Reporto objetiva estimular a realização de investimentos na recuperação, modernização e ampliação dos portos brasileiros, reduzindo o surgimento de gargalos logísticos na infraestrutura portuária.

O Reidi é um regime de incentivo que pretende fomentar e desonerar os investimentos em infraestrutura. Em uma das medidas instituídas pelo Programa de Aceleração do Crescimento, o Reidi suspende, por cinco anos, a incidência de PIS/Cofins no fornecimento de bens e insumos para projetos de infraestrutura habilitados perante o ministério responsável pelo setor e a Receita Federal.

Data de início

Reporto, em 21/12/2004; Reidi, em 15/6/2007.

Instrumentos legais

Reporto:

- Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004
- Lei nº 11.726, de 23 de junho de 2008
- Decreto nº 6.582, de 26 de setembro de 2008.

Reidi:

- Lei nº 11.488 /2007: cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura.
- Decreto nº 6.144/2007: regulamenta a forma de habilitação e co-habilitação.
- Decreto nº 6.167/2007: altera e acresce o Decreto nº 6.144/2007.
- Decreto nº 6.416/2008: altera o Decreto nº 6.144/2007.
- Portaria nº 100/2008, SEP/PR: estabelece procedimentos para a aprovação dos projetos de investimento em infraestrutura portuária.

Modelo de gestão

A obtenção dos benefícios do Reidi segue tramitação simplificada e o enquadramento no Programa é regulamentado pela SEP/PR, por meio da Portaria nº 100, de 20 de junho de 2008. Basta o encaminhamento da solicitação por parte dos interessados, que deve ser acompanhada da documentação indicada na Portaria, e posterior apresentação à Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O Reporto é um regime tributário diferenciado, que cria uma suspensão tributária (que se converte em isenção após cinco anos) para máquinas e equipamentos adquiridos para o uso em instalações portuárias. Foi instituído pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com o nome de Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária. Em seu Art. 14, é citado que os equipamentos adquiridos no mercado interno ou no exterior, destinados a uso em portos, terão isenção de impostos federais como IPI, PIS/Pasep e Cofins, sendo possível a desoneração de ICMS, de acordo com cada estado da Federação.

O Reidi é uma das medidas que suspende, por cinco anos, a incidência de PIS/Cofins no fornecimento de bens e insumos para projetos de infraestrutura habilitados perante o ministério responsável pelo setor e a Receita Federal.

Resultados

Reporto

- Suspensão dos seguintes impostos na venda no mercado interno:
 - ✓ Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), com alíquota média de 5%
 - ✓ Contribuição para o PIS/Pasep (alíquota de 1,65%)
 - ✓ Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), com alíquota de 7,6%
- Suspensão dos seguintes impostos na importação:
 - ✓ Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), com alíquota média de 5%
 - ✓ Contribuição para o PIS/Pasep (alíquota de 1,65%)
 - ✓ Contribuição para a Cofins (alíquota de 7,6%)
 - ✓ Imposto de Importação (II), alíquota de 14%
- Isenção do II e do IPI após cinco anos, contada da data da ocorrência do fato gerador.
- Conversão da suspensão do PIS/Pasep e da Cofins em taxa zero pela alíquota zero (mesmo efeito prático da isenção), a partir da data da ocorrência do fato gerador.
- Benefícios relacionados ao ICMS:

Registre-se o Convênio ICMS 99/05, do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), publicado no Diário Oficial da União (D.O.U.) de 5/10/2005, o qual altera o Convênio ICMS 28/05 (Confaz), publicado no D.O.U. de 5/4/2005, que autoriza os estados mencionados a conceder isenção do ICMS na importação de bens destinados à modernização de suas zonas portuárias.

O Reidi concede desconto de 9% do valor investido em obras de infraestrutura. Desde a sua regulamentação, em 2008, já foram concedidos, pela SEP/PR, incentivos fiscais de quase R\$ 1,5 bilhão.

Rede	2008	2009	2010	Total (R\$)
Investimentos da Iniciativa privada	925.647.294,45	12.098.181.137,03	3.558.828.290,40	16.582.656.721,88
Valor do incentivo concedido	83.308.256,50	1.088.836.302,34	320.294.546,13	1.492.439.104,97

* 9% do valor investido em obras de infraestrutura

Fonte: Secretaria de Portos - SEP/PR
(dados atualizados até setembro/2010)

Segurança da Navegação Aquaviária

Objetivo

O Programa tem como objetivo prover a segurança da navegação nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB). Por força de atribuições legais e de acordos internacionais, compete à Marinha do Brasil (MB) executar diversas atividades voltadas para a segurança da navegação, o controle e a proteção dos meios e das pessoas que trafegam nas áreas marítimas e fluviais sob jurisdição brasileira. Tais atividades, além de atingir seus propósitos, contribuem diretamente para a redução dos custos de navegação e, conseqüentemente, dos fretes dos produtos transportados, o que, em última análise, representa economia de divisas para o País e maior desenvolvimento.

As atividades no âmbito deste Programa englobam: a manutenção de vias navegáveis, tornando-as mais seguras, bem sinalizadas e cartografadas, aspecto vital para o comércio nacional, contribuindo para redução do “custo Brasil”; o fornecimento de previsões meteorológicas e oceanográficas confiáveis e tempestivas; o acompanhamento de tráfego marítimo de interesse, com o propósito de fiscalizar o cumprimento das leis nacionais e atos internacionais ratificados pelo Brasil e possibilitar a prevenção e a repressão a ilícitos penais, como o contrabando, o tráfico de drogas e armas, a imigração ilegal e o roubo armado a navios, dentre outros.

Resultados

Com o propósito de contribuir para a segurança da navegação, para a salvaguarda da vida humana no mar e nas hidrovias interiores e para a prevenção da poluição ambiental causada por embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, a MB realizou, de 2003 a 2010, milhares de vistorias em embarcações nacionais e estrangeiras, incluindo plataformas de exploração e produção de petróleo.

Nesse sentido, a MB já produziu 80 cartas náuticas eletrônicas, com previsão de obter, em 2010, todo o *portfólio* de cartas das AJB. A Marinha também participa do projeto Cartografia da Amazônia.

O Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), com a implantação e a homologação do Centro de Dados Regional (CDRL), permitirá o acompanhamento, por satélite, de navios mercantes estrangeiros acima de 300 toneladas, em viagens internacionais, a uma distância de até mil milhas náuticas de nossos litorais. Possibilita, ainda, o monitoramento dos navios mercantes de bandeira brasileira em qualquer parte do globo.

A MB projetou e está desenvolvendo o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que possibilitará, quando estiver implantado plenamente, monitorar as águas de interesse do Brasil, à semelhança do que existe para a Amazônia pelo Sipam. No tocante à Sinalização Náutica, a MB manteve operando os quase 1.200 sinais náuticos sob sua responsabilidade e fiscalizou cerca de 3.100 sinais e balizamentos particulares. No âmbito do Sistema de Ensino Profissional Marítimo, em 2003, foram ministrados diversos cursos de nível superior e médio que habilitaram 27.444 alunos sendo que, em 2010, espera-se capacitar cerca de 42 mil

F) AVIAÇÃO CIVIL E INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

O período foi marcado pelo crescimento do setor da aviação civil, quando o transporte aéreo tornou-se mais competitivo e eficiente. Para atingir níveis mais elevados de produtividade, as operações passaram a se basear na utilização intensiva das aeronaves, na concentração em poucos aeroportos *hubs* e em rotas mais rentáveis entre ligações mais prósperas. Esses fatores acarretaram declínios no preço médio do bilhete, alta indução do tráfego aéreo e maior acessibilidade de novos segmentos consumidores.

Com o crescimento da demanda, o Governo Federal, por intermédio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – (Infraero), pautou seus investimentos nos aeroportos buscando a manutenção da qualidade, da segurança, do conforto e da eficiência operacional da rede. Da mesma forma, o crescimento do tráfego aéreo no País influenciou o planejamento do espaço aéreo, promovendo a implantação de novos equipamentos e sistemas que ampliam a capacidade de gerenciamento do tráfego aéreo nacional.

No campo institucional, com a criação da Anac, o setor passou a ser regulado por uma entidade civil, vinculada ao Ministério da Defesa. A Agência tem a finalidade de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como de garantir os direitos dos usuários do transporte aéreo. Posteriormente, a Secretaria de Aviação Civil (SAC), do Ministério da Defesa, consolidou o processo de reestruturação do setor, na coordenação e supervisão

das atividades dos diversos segmentos que compõem o modal aéreo e na gestão do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (Profaa). Nesse contexto, foi aprovada a Política Nacional de Aviação Civil (Pnac), que estabelece um conjunto de diretrizes e estratégias para o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, dentre elas, o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), que dispõe sobre os requisitos a serem aplicados pelos segmentos do Sistema de Aviação Civil, na proteção contra atos de interferência ilícita.

Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária Federal

Objetivo

Aumentar a capacidade e melhorar a eficiência do sistema de infraestrutura aeroportuária brasileira de interesse federal.

Data de início

2004

Instrumentos legais

- Lei nº 10.933 – PPA 2004-2007
- Lei nº 11.653 – PPA 2008-2011

Modelo de gestão

O Programa está inserido no Plano Plurianual de Governo 2008-2011 sob a supervisão do Ministério da Defesa. Dentre os empreendimentos realizados, os mais significativos foram inseridos no PAC.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O Programa foi criado para atender ao aumento da demanda do setor, ampliando a capacidade e melhorando a eficiência do sistema de infraestrutura aeroportuária brasileira.

Resultados

Obras concluídas em 2003

- Aeroporto Internacional de Brasília (DF): reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros (TPS).
- Aeroporto Presidente João Suassuna, Campina Grande (PB): reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros.
- Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas (SP): primeira etapa da reforma e adequação do terminal de passageiros.

Obras concluídas em 2004

- Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, Manaus (AM): construção do terminal de cargas III e reforma do terminal de cargas II.
- Aeroporto de Petrolina (PE): reforço e ampliação das pistas de pouso e de decolagem, de taxiamento e do pátio de estacionamento de aeronaves.
- Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas (SP): segunda etapa da reforma e adequação do terminal de passageiros.
- Aeroporto Internacional de Guarulhos, São Paulo (SP): reforma e ampliação das salas de embarque e desembarque do terminal de passageiros (TPS1).
- Aeroporto Internacional de Congonhas, São Paulo (SP): primeira etapa da reforma, adequação e modernização do terminal de passageiros.
- Aeroporto Internacional de Guararapes, Recife (PE): construção do novo terminal de passageiros e do edifício garagem (Convênio Governo de Pernambuco).
- Aeroporto Internacional de Navegantes (SC): reforma do terminal de passageiros, ampliação da área internacional e remodelação visual do aeroporto.
- Aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro (RJ): reforma e adequação do pátio de estacionamento de aeronaves e novo pátio de aviação geral.
- Aeroporto de Joinville (SC): construção do novo terminal de passageiros, administração e torre de controle.
- Aeroporto de Macaé (RJ): ampliação do pátio de aeronaves e implementação de nova pista de táxi.
- Aeroporto Internacional de Porto Velho (RO): ampliação do pátio de aeronaves.

Obras concluídas em 2005

- Aeroporto de Uberlândia (MG): reforma e ampliação do terminal de passageiros.
- Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas (SP): construção do edifício administrativo e do anexo do terminal de carga.
- Aeroporto Internacional de Maceió (AL): construção do novo terminal de passageiros e ampliação do sistema de pistas e pátios (Convênio Governo de Alagoas).
- Aeroporto Internacional de Brasília (DF): recuperação da pista de pouso/decolagem 11/29, reforço estrutural da pista de táxi.

Obras concluídas em 2006

- Aeroporto Internacional de Salvador (BA): regularização e reforço estrutural da pista 17/35, pistas de táxi H e I, e recuperação do pavimento rígido do pátio 1.
- Aeroporto de Marabá (PA): recuperação e reforço estrutural da pista de pouso e decolagem 07/25, pista de táxi, reforço e ampliação do pátio de estacionamento de aeronaves e obras complementares.
- Aeroporto Internacional de Brasília (DF): construção da segunda pista de pouso e decolagem, demais pistas de rolamento e pátios de aeronaves.
- Aeroporto Internacional Marechal Rondon, Cuiabá (MT): primeira etapa da ampliação e reforma do terminal de passageiros (TPS).
- Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (PR): recapeamento da pista de pouso e decolagem, táxi e anel viário de acesso ao terminal de passageiros.

Obras concluídas em 2007

- Aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro (RJ): reforma e ampliação do terminal de passageiros, do sistema de pistas e pátios e obras complementares – empreendimento do PAC.
- Aeroporto Internacional de Congonhas, São Paulo (SP): complementação da reforma e modernização do terminal de passageiros, do sistema viário, do sistema de pista e do pátio de aeronaves – empreendimento do PAC.
- Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, João Pessoa (PB): ampliação e reforma do terminal de passageiros e reforço de pistas e pátio – empreendimento do PAC.
- Aeroporto Internacional de Corumbá (MS): recuperação do pátio de aeronaves, implantação do sistema de macrodrenagem, implantação do balizamento noturno no pátio de aeronaves, implantação da sinalização vertical luminosa dos sistemas de pistas e implantação do sistema separador de água e óleo na rede coletora de drenagem.

Obras concluídas em 2008

- Aeroporto Internacional de Salvador (BA): obras e serviços de engenharia necessários à ampliação, ao desenvolvimento e à modernização da infraestrutura das vias de acesso do aeroporto – empreendimento do PAC.
- Aeroporto Internacional Pinto Martins, Fortaleza (CE): construção do terminal de cargas, de vias de acesso e do reforço do pátio e de pistas de táxi. – empreendimento do PAC.
- Aeroporto de Uberlândia (MG): ampliação da pista de pouso em 150m da CAB 04, criação de área para *check* de motores e área de segurança de fim de pista (Resa)
- Aeroporto de Uberaba (MG): reforma e adequação do terminal de passageiros.
- Aeroporto Internacional do Galeão, Rio de Janeiro (RJ): reforma da pista.
- Aeroporto de Jacarepaguá (RJ): reforma do terminal de passageiros.
- Aeroporto Internacional de Porto Velho (RO): recuperação e reforço da pista de pouso/decolagem 01/19, da pista de táxi e alargamento dos acostamentos da pista de pouso.
- Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas (SP): recuperação das coberturas dos terminais de cargas de importação e exportação.

Obras concluídas em 2009

- Aeroporto Internacional Pinto Martins, Fortaleza (SC): construção de torre de controle e de edificações do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA) – empreendimento do PAC.
- Aeroporto de Boa Vista (RR): reforma e ampliação do terminal de passageiros, reurbanização do acesso e construção de edificações complementares – empreendimento do PAC.
- Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (AC): construção do novo terminal de passageiros.

Obras concluídas em 2010

- Aeroporto Internacional do Galeão, Rio de Janeiro (RJ): segunda fase de recuperação e de revitalização do sistema de pistas e pátio, reforma das pistas de táxi, obra civil e sistema elétrico – empreendimento do PAC.
- Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins, Belo Horizonte (MG): ampliação do estacionamento de veículos em 1.538 vagas e alteração dos acessos internos – empreendimento do PAC.

- Aeroporto Internacional de Parnaíba (PI): primeira etapa de ampliação e reforço da pista de pouso – empreendimento do PAC.

Outros resultados

- Programa piloto de modelo de concessão para o novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), primeiro aeroporto de capital e de porte a ter sua operação concedida à iniciativa privada.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Desenvolvimento da Infraestrutura de Navegação Aérea e Segurança da Aviação Civil

Objetivo

Proporcionar circulação segura e eficiente ao tráfego civil e militar no espaço aéreo sob a jurisdição do Brasil, por meio de:

- a) Capacitação de controladores do espaço aéreo.
- b) Implantação do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA), que tem a missão de gerenciar o fluxo do tráfego aéreo nacional em tempo real, com o trabalho cooperativo e ininterrupto de oficiais da Aeronáutica especializados em controle de tráfego aéreo, juntamente com membros da Anac, da Infraero e representantes das empresas aéreas.
- c) Modernização de equipamentos que dão sustentação ao sistema de comunicações, enlaces, auxílios à navegação e suporte de forma geral às operações desenvolvidas pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Nacional, por exemplo: os sistemas CNS/ATM (de Comunicação, Navegação, Vigilância/Gerenciamento de Tráfego Aéreo).
- d) Segurança nas instalações aeroportuárias, atendendo aos requisitos da Organização Internacional da Aviação Civil (Oaci) – International Civil Aviation Organization – para os equipamentos de navegação em terra.

Data de início

2003

Instrumentos legais

- Lei nº 10.933 – PPA 2004-2007.
- Lei nº 11.653 – PPA 2008-2011.
- ICA 37-2067/2007 – Normas reguladoras de curso do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea).
- Portaria Comaer nº S-001/GM4, de 23 de julho de 1980.
- Portaria Decea nº 114, de novembro de 2006 – Programa de Elevação de Nível da Língua Inglesa.
- Portaria Comaer nº 522/GC3, de 7 de agosto de 2007.
- Portaria nº 50/DGCEA, de 4 de março de 2008 – Plano de Implementação dos Requisitos de Proficiência em Inglês, no período 2008/2010.
- DCA 66-1/2010/Comaer – Atividades de manutenção no Sistema de Controle do Espaço Aéreo.
- Portaria Comaer nº 1003/GC3, de 31 de agosto de 2005 (criação do CGNA).
- DCA 351-2/2009 - MD/Comaer – Concepção Operacional ATM Nacional.
- PCA 351-3/2008 - MD/Comaer – Concepção Operacional ATM Nacional e Programa de Implementação ATM Nacional.
- Portaria Conjunta nº 764/GC5, de 14 de agosto de 2009, aprovou o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).
- Resolução da Anac nº 84/08, de 11 de maio de 2009, instituiu o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-Anac).
- Portaria Comaer nº 368, de 8 de junho de 2010, aprovou o Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica.
- Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, aprovou o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).
- Resolução da Anac nº 106/09, de 30 de junho de 2009, que aprova o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) para os pequenos provedores de serviços de aviação civil (P-PSAC).

Participação e controle social

A Anac realizou audiência pública em 30 de abril de 2009 para colher subsídios que contribuíssem com o processo de elaboração do PSOE-Anac.

A elaboração do decreto de atualização do PNAVSEC contou com a participação de órgãos de governo, da Internacional Air Transport Association (Iata) e do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA).

Modelo de gestão

A Anac é responsável, dentre outras atribuições, pela regulação e fiscalização da segurança da aviação civil e pela garantia da aplicação dos padrões de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Dentre as atribuições do Comando da Aeronáutica (Comaer), estão a vigilância da segurança operacional do Serviço de Navegação Aérea, do CGNA, e a prevenção de acidentes aeronáuticos da Aviação Civil Brasileira.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

Capacitação de Controladores do Espaço Aéreo

Qualificar os integrantes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (Sisceab) para exercerem suas atividades de maneira eficaz e segura nas diversas áreas de atuação, principalmente em função dos novos equipamentos constantemente incorporados. A intenção é permitir que os controladores do espaço aéreo se familiarizem com as tecnologias disponíveis, além de atender às exigências estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (Oaci), por exemplo, o uso da língua inglesa nas comunicações.

Implantação do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea

Exercer a gestão dos processos de gerenciamento de tráfego aéreo (ATM) e de infraestrutura relacionada, visando à suficiência e à qualidade dos serviços prestados pelo Sisceab e dos elos afins, em tempo real e a partir das intenções de voo.

Com a implantação do CGNA, o gerenciamento do tráfego aéreo nacional ficou centralizado em um único órgão da Aeronáutica, com atuação conjunta da Anac, Infraero e empresas aéreas.

Modernização de equipamentos

Necessidade de implantar novos sistemas e equipamentos do Sisceab, em substituição aos equipamentos e sistemas obsoletos.

Os sistemas CNS/ATM foram criados para estabelecer ações, prazos e prioridades a serem cumpridos na execução do previsto pela Concepção Operacional ATM Nacional. Buscou-se uma transição segura e oportuna na atualização do Sisceab, observados os limites estabelecidos nos planejamentos globais e regionais da Oaci.

A referida tecnologia objetiva integrar os diversos seguimentos envolvidos com a navegação aérea de forma racional, bem como criar/utilizar novas tecnologias agregando valor ao processo e acompanhando o crescimento do tráfego aéreo no mundo. Isso permite aumentar a eficiência e melhorar a segurança, considerando as capacidades e limitações humanas que têm impacto direto na operação.

Segurança nas Instalações Aeroportuárias

Atender às recomendações da Oaci, que, em 14 de março de 2006, adotou emendas aos anexos 6, 11 e 14 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Caci), sob a justificativa de harmonizar os requisitos de gerenciamento de segurança operacional.

Além disso, após os atentados terroristas ocorridos nos Estados Unidos da América, em setembro de 2001, a Oaci estabeleceu novas diretrizes de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Os países contratantes passaram a revisar e atualizar suas normas e procedimentos visando prover maior segurança e integração dos órgãos e entidades responsáveis pela aviação civil.

Nesse sentido, o PNAVSEC foi aprovado para disciplinar a aplicação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, a fim de proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita, cometidos no solo ou em voo.

Resultados

Capacitação de Controladores do Espaço Aéreo

- Implantação de seis simuladores para instrução em controle convencional (não radar) de tráfego aéreo.
- Disponibilização de 168 postos de treinamento em simuladores para cada curso de capacitação inicial dos controladores de tráfego aéreo.

- Implantação do novo Laboratório de Simulação de Controle de Tráfego Aéreo, ampliando a capacidade de treinamento e formação.
- Contratação de cursos regulares de inglês e realização de cursos intensivos de Inglês de Controle de Tráfego Aéreo nos órgãos regionais do Decea.
- Criação do Curso de Inspeção do Programa Universal de Auditorias da Vigilância da Segurança Operacional (Usoap) da Oaci.

Implantação do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea

- Implantação de centros de controle de aproximação (APP).
- Implantação de sistemas complexos de tratamento e visualização de dados e de telecomunicações aeronáuticas.

Modernização de equipamentos

- Foram adquiridos equipamentos e serviços de manutenção dos sistemas de proteção ao voo e segurança do tráfego aéreo, apoiados por um conjunto de equipamentos aeronáuticos, bem como pela aquisição de equipamentos para as estações meteorológicas de altitude (EMA).
- Modernização dos radares meteorológicos, visando maior eficiência na vigilância meteorológica.
- Ampliação da cobertura das frequências de comunicação.
- Implantação dos consoles operacionais SARMaster. Com isso, o Brasil passa a integrar um grupo pequeno de países que coordenam suas operações de busca e salvamento de forma digital.
- Redução dos custos com horas de voo, a partir da implantação de sistema de inspeção em voo automatizado.
- Redução do tempo de voo e, conseqüentemente, do custo operacional das aeronaves nas ligações entre o Sul/Sudeste com o Norte e com o Nordeste, devido ao redimensionamento de todas as regiões de informações de voo do Brasil. Essa atividade equilibrou o tráfego aéreo entre as regiões, aumentando a fluidez.

Segurança nas Instalações Aeroportuárias

- Elaboração do PSO-BR, adequando os parâmetros brasileiros aos da Oaci. O objetivo é aumentar continuamente a segurança das operações da aviação civil brasileira, por meio de um gerenciamento proativo e do uso de técnicas preditivas, complementado por procedimentos focados em técnicas reativas.
- Maior clareza na atribuição das responsabilidades das várias entidades relacionadas à segurança da aviação civil.
- Modernização da frota de carros de combate a incêndio e aperfeiçoamento do controle de toda a frota, por meio do uso de indicadores de operacionalidade, indisponibilidade e disponibilidade.
- Implementação do conceito de Safety Management System (SMS) nas unidades aeroportuárias, com a operacionalização de Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional no contexto do programa de Certificação Operacional dos Aeroportos, conduzido pela Anac em atendimento a exigências da Oaci.
- Aprimoramento dos sistemas para garantir a segurança nas instalações aeroportuárias, com foco nas áreas restritas, por meio da instalação de serviços de TV de vigilância e da proteção das áreas operacional/patrimonial com cercas, muros e barreiras naturais.
- Aquisição de equipamentos de raios-X, detectores de metais do tipo pórtico e detectores manuais, detectores de traços explosivos e de narcóticos, atendendo às normativas internacionais e garantindo o mesmo nível de segurança existente no cenário internacional.

Reestruturação Institucional do Setor de Aviação Civil

Objetivo

Prover um ambiente institucional estável, coordenado e integrado, que atue na formulação da política setorial, na regulamentação e na fiscalização das atividades do setor de aviação civil, bem como na execução de atividades econômicas mantidas na esfera do setor público. A intenção é assegurar à sociedade brasileira a disponibilidade de um serviço de transporte aéreo eficiente, moderno e concorrencial, com segurança, regularidade e pontualidade.

Data de início

27/9/2005

Instrumentos legais

- Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006 (criação e regulamentação da Anac)
- Decreto nº 6.223, de 4 de outubro de 2007 (criação da SAC)
- Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009 (aprovação da Pnac)

Participação e controle social

O projeto de lei que propôs a criação da Anac foi discutido em audiências públicas realizadas na Câmara dos Deputados, em 10 de outubro de 2001 e em 26 de junho de 2002.

Já o projeto da Pnac foi submetido à consulta pública pela internet no período de 29 de maio a 17 de junho de 2008.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

A reformulação do aparato institucional do setor de aviação civil foi iniciada com a criação da Anac (Lei nº 11.182/2005, regulamentada pelo Decreto nº 5.731/2006) para regular e fiscalizar a aviação civil, a infraestrutura aeronáutica e a aeroportuária. Dentre as características da agência estão independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

Como havia necessidade de um órgão regulador sob direção civil, cujas atribuições e estrutura organizacional fossem mais adequadas ao cenário político-econômico do País, a Anac substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC) como autoridade reguladora do transporte aéreo no País. As implicações dessa substituição são importantes do ponto de vista do novo modelo de regulação, pois faltavam ao DAC as características de uma agência reguladora como concebida pelo novo modelo – particularmente, os atributos de autonomia e independência para desenvolver suas atividades.

Para a coordenação e supervisão dos diversos segmentos que compõem o setor, criou-se a SAC, do Ministério da Defesa, pelo Decreto nº 6.223/2007, que consolidou o processo de reestruturação do setor.

A SAC foi criada para assessorar o ministro da Defesa na formulação da política de ordenamento da aviação civil – antes feita pelo DAC –, por meio da realização de estudos, de projeções e de levantamento de informações, bem como pela harmonização dos planejamentos relativos aos assuntos de aviação civil, de infraestrutura aeroportuária civil e de infraestrutura de navegação aérea civil.

Instituída pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, a Pnac corresponde ao conjunto de diretrizes e estratégias que nortearão o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, e integrando-se ao contexto das políticas nacionais brasileiras. O principal propósito dessa política é assegurar à sociedade brasileira o desenvolvimento de sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos cenários nacional, sul-americano e mundial.

Resultados

A implantação de novo modelo de regulação da atividade econômica brasileira introduziu modificações importantes nas práticas vigentes. Distinguiram-se de forma clara as funções de formulação da política pública voltada para o setor econômico – atribuídas à SAC – e as funções de regulação da atividade econômica dos agentes privados atuantes no setor – atribuídas à Anac.

A nova gestão coordenada e integrada do sistema de aviação civil contribuiu para o crescimento do setor, o que pode ser observado pelo aumento da concorrência e, conseqüentemente, da oferta e da demanda do transporte aéreo.

Com o novo modelo institucional do setor de aviação civil nos aeroportos brasileiros, a Infraero viu a demanda dos seus 67 terminais passar de 71,2 milhões de passageiros/ano, em 2003, para 128,1 milhões em 2009 – aumento de 79,9% no período. Considerando-se os dados de janeiro a agosto de 2010 em relação ao mesmo período no ano anterior, houve crescimento de 22,7%, o que aponta para projeção de mais de 150 milhões de passageiros/ano nos aeroportos da empresa.

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária Estadual/Municipal

Objetivo

Realizar investimentos com a utilização de recursos do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (Profaa) para adequação da infraestrutura aeroportuária de interesse estadual e municipal à evolução da demanda por transporte aéreo.

Data de início

2003

Instrumentos legais

- Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e Portaria nº 1.047/GM4, de 30 de dezembro de 1992

Modelo de gestão

Em maio de 2009, a gestão do Profaa foi transferida da Anac para o Ministério da Defesa, em conjunto com o Comando da Aeronáutica. Desde então, o plano de investimentos do Programa é elaborado pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa (SAC), a partir das propostas apresentadas pelos estados. A transferência dos recursos é feita mediante convênio assinado entre os governos estaduais (conveniente), o Ministério da Defesa, representado pelo Comando da Aeronáutica (concedente), com a interveniência da SAC.

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

O Profaa surgiu da necessidade de adequar o segmento aeroportuário à evolução da demanda por transporte aéreo com segurança e conforto. Para os aeródromos e aeroportos de pequeno e médio porte, constantes dos sistemas de aeroportos estaduais, esta é a forma de investimentos com destinação prevista em lei.

Resultados

A aplicação do recurso em infraestrutura aeroportuária regional permitiu a evolução da acessibilidade dos 44 municípios contemplados pelo Programa, contribuindo para o estabelecimento de novas ligações aéreas. Além disso, auxiliou no desenvolvimento turístico, gerando riqueza e crescimento econômico para essas regiões.

[Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br](http://www.balancodegoverno.presidencia.gov.br), tabelas relativas aos resultados deste item.

Ampliação de Direitos dos Usuários de Transporte Aéreo

Objetivos

Para ampliar a concorrência no mercado e garantir os direitos dos usuários do transporte aéreo, os órgãos e entidades do setor buscaram:

- a) Rever os limites das indenizações decorrentes da responsabilidade civil do transportador aéreo por morte ou lesão de passageiro; atraso do voo; perda ou avaria da bagagem ou carga; danos a terceiros na superfície ou causados por abalroamento.
- b) Estabelecer direitos e deveres para garantir a qualidade dos serviços aos usuários, principalmente no tocante a atrasos, a cancelamentos de voos e à preterição de passageiros.
- c) Compensar os passageiros por atrasos ou cancelamentos de voos e criar juizados especiais nos aeroportos.
- d) Liberar tarifas para voos internacionais.
- e) Rever os acordos de serviços aéreos para expandir mercado internacional.

Data de início

2007

Instrumentos legais

Resoluções Anac nºs:

- 37/08, de 7 de agosto de 2008 (limites indenizações)
- 141/10, de 9 de março de 2010 (condições gerais de transporte aéreo)
- 16/08 e 83/09, de 27 de fevereiro de 2008 e de 22 de abril de 2009 (tarifas internacionais)

Resoluções Conac nºs:

- 015/2007 e nº 004/2008 (compensação por atrasos/cancelamentos e criação de juizados especiais)
- 007/2007 (revisão dos acordos de serviços aéreos)

Participação e controle social

A Anac realizou duas audiências públicas para edição de normativos, uma em 7/5/2009 (condições gerais de transporte aéreo) e e outra em 11/2/2009 (tarifas internacionais).

Modelo de gestão

Há parceria dos órgãos e entidades de aviação civil com o Ministério da Justiça (compensação por atrasos ou cancelamentos e criação de juizados especiais).

Por que foi criado, reformulado e/ou ampliado

As condições gerais de transporte aéreo eram reguladas pela Portaria nº 676/GC-5, de 2000. As transformações no mercado tornaram essa portaria ineficaz, causando insatisfação dos usuários. Além disso, os valores indenizatórios encontravam-se defasados. A última atualização dos limites das indenizações por responsabilidade civil do transportador havia ocorrido em 1995, expressa em Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs) – Comunicado Decat-001/95, do Instituto de Resseguros do Brasil, hoje IRB-Brasil Re S.A..

Resultados

- a) Valores indenizatórios em reais atualizados e com maior praticidade na aplicação da norma.
- b) Resolução nº 141/2010, que ampliou a assistência material e as garantias aos passageiros e a assistência em casos de atrasos ou cancelamentos de voos ou interrupção dos serviços.
- c) Juizados especiais cíveis nos aeroportos de Brasília, Congonhas, Guarulhos, Santos Dumont e Galeão. Criados provisória e emergencialmente em 2007, eles passaram a funcionar 24 horas por dia, a partir de julho de 2010, por determinação do Conselho Nacional de Justiça.

TABELA: PERCENTUAL DE ATRASOS DE VOOS

Percentual de atrasos de vôos (atrasos superiores a 30 minutos)	
2010**	7,50%
2009*	17,90%
2008*	22%
2007*	30%

Fonte: ANAC

* Referente ao mês de dezembro

** Referente ao mês de maio

MARCOS LEGAIS

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Lei

- Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007: dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

Decretos

- Decreto nº 5.621, de 16 de dezembro de 2005: regulamenta a Lei nº 5.917/1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.
- Decreto nº 6.550, de 27 de agosto de 2008: instituiu o Conit.

Portarias

- Portaria Interministerial nº 230, de 26 de março de 2003: estabelece mútua cooperação entre os ministérios da Defesa e dos Transportes para a realização de trabalhos pertinentes à engenharia e à tecnologia em transportes e dá outras providências.
- Portaria GM nº 041, de 16 de março de 2006: disciplina procedimentos para a delegação aos municípios, aos estados da Federação, ao Distrito Federal ou a consórcio entre eles da administração de rodovias e da exploração de trechos de rodovias, ou de obras rodoviárias federais.
- Portaria nº 201/2010, de 6 de agosto de 2010: criou grupo de trabalho com vistas a coordenar e integrar as ações, planos, programas e empreendimentos do setor de transportes relacionados com a realização da Copa do Mundo Fifa 2014.

Resoluções

- Resoluções ANTT nº 1.692, de 24 de outubro de 2006, e nº 2.030, de 23 de maio de 2007: Tratam das condições de acesso, respectivamente, ao transporte rodoviário e ferroviário.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Os marcos legais trouxeram modificações importantes ao transporte ferroviário, pois fortaleceram o Dnit e a Valec para a implantação dos empreendimentos, além da atuação da ANTT, no processo de desenvolvimento do estudo do TAV.

Leis

- Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007: extingue a Rede Ferroviária Federal S.A. e transfere seus empregados para a Valec. Essa lei favoreceu a revitalização do sistema ferroviário nacional, fortalecendo as atribuições do Dnit e da Valec.
- Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007: estabelece o Reidi, com isenção de PIS e Cofins, sobre projetos de infraestrutura, reduzindo assim o custo dos investimentos.
- Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008: acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; reestrutura a Valec e lhe outorga a construção, uso e gozo da Ferrovia Norte-Sul (EF-151), Conexão da Ferrovia Norte-Sul com a Ferrovia do Pantanal (EF-267), Ferrovia de Integração Oeste-Leste/Fiol (EF-334) e Ferrovia de Integração Centro-Oeste/Fico (EF-354); extingue o Geipot e altera outras leis. Por meio dessa lei, a Valec assume o papel de protagonista no processo de implantação de um moderno sistema ferroviário em bitola larga no Brasil.

Decretos

- Decreto nº 6.256, de 13 de novembro de 2007: inclui, no Programa Nacional de Desestatização, o TAV, trecho entre os municípios de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), e designa os órgãos públicos com responsabilidades nesse processo. Ao BNDES foi atribuída a responsabilidade de contratar e coordenar os estudos técnicos e fornecer o apoio técnico necessário à execução e ao acompanhamento do processo de desestatização da infraestrutura e da prestação de serviço de transporte terrestre relativo ao TAV Brasil.

Resoluções

- Resolução ANTT nº 350, de 18 de novembro de 2003: introduz o conceito de “cliente com alto grau de dependência do serviço de transporte ferroviário”, proporcionando garantia do retorno de seus investimentos, com a adequada prestação de serviço de transporte.
- Resolução ANTT nº 945, de 4 de maio de 2005: soluciona problemas de acesso ferroviário ao Porto de Santos, que envolviam a operação de cinco diferentes concessionárias, e arbitra o regime de direito de passagem para a circulação de cargas das concessionárias.
- Resoluções ANTT nº 1.692, de 24 de outubro de 2006 e nº 2.030, de 23 de maio de 2007: tratam das condições de acesso, respectivamente, ao transporte rodoviário e ferroviário.
- Resolução ANTT nº 3.572, de 25 de agosto de 2010: trata dos procedimentos de análise dos projetos de infraestrutura realizados por concessionárias no setor de transportes terrestres.

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Os marcos legais trouxeram modificações importantes ao transporte hidroviário, principalmente em função da criação das estações de transbordo de cargas (ETC) e das instituições portuárias públicas de pequeno porte (IP4), simplificando o processo para implantação e outorga de terminais hidroviários e de cargas. Outra medida importante no setor foi a elaboração de normas para o transporte de cargas, para o transporte de passageiros e para travessia – visando à simplificação dos procedimentos e à garantia dos direitos dos usuários e cumprindo com as exigências adequadas à navegação interior. Finalmente, o estabelecimento da legislação que instituiu o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PND) padronizou a forma de execução do serviço de dragagem das hidrovias.

Leis

- Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007: acresce e altera terminais hidroviários no Plano Nacional de Viação, cria a ETC e a IP4, simplificando o processo para implantação e outorga de terminais hidroviários e de cargas.
- Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007: institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, padronizando a forma de execução do serviço de dragagem das hidrovias. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, ao alargamento ou à expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive de canais de navegação, de bacias de evolução e de fundeio, assim como de berços de atracação, além dos serviços de natureza contínua, com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

Resoluções

- Resolução Antaq nº 912, de 23 de novembro de 2007: aprova norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. A norma para o transporte de passageiros foi elaborada principalmente visando garantir os direitos dos usuários.
- Resolução Antaq nº 1.274, de 3 de fevereiro de 2009: aprova norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia. A norma foi elaborada para disciplinar a navegação de travessia, visando a procedimentos simplificados e a exigências adequadas à navegação interior.
- Resolução Antaq nº 1.555, de 3 de dezembro de 2009: aprova norma para outorga de autorização de estação de transbordo de cargas (ETC). Essas estações surgiram da necessidade de regularização dos pontos de transbordo de cargas, utilizados por empresa brasileira de navegação (EBN), localizados ao longo das hidrovias, em especial na bacia amazônica e hidrovias Tietê-Paraná.
- Resolução Antaq nº 1.558, de 11 de dezembro de 2009: aprova norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. A norma para o transporte de cargas foi elaborada principalmente visando à simplificação dos procedimentos, com a adoção de exigências adequadas à navegação interior.
- Resolução Antaq nº 1.590, de 9 de fevereiro de 2010: aprova norma para outorga de autorização para IP4, que substitui o porto rudimentar e regulariza os terminais hidroviários explorados por estados e municípios.

FOMENTO À INDÚSTRIA NAVAL

O estabelecimento de novo marco legal e posteriores regulamentações permitiram maior dinamismo na gestão e arrecadação dos recursos, bem como uma distribuição mais equitativa dos projetos entre os estados da Federação.

Lei

- Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004: dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), e dá outras providências.

Decretos

- Decreto nº 5.140, de 13 de julho de 2004: regulamenta o art. 31 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que trata da subvenção ao prêmio do seguro-garantia modalidade executante construtor para construção de embarcações e dá outras providências.
- Decreto nº 5.269, de 10 de novembro de 2004: dispõe sobre a competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), e dá outras providências.
- Decreto nº 5.543, de 20 de setembro de 2005: regulamenta dispositivos da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o AFRMM e o FMM, e o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências.

Resoluções

- Resolução Bacen nº 3.828, de 17 de dezembro de 2009: dispõe sobre a aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).
- Resolução Bacen nº 3.829, de 23 de dezembro de 2009: acrescenta o art. 22-A à Resolução nº 3.828, de 17 de dezembro de 2009, que dispõe sobre a aplicação dos recursos do FMM.

INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Os marcos legais trouxeram mudanças significativas ao setor portuário, inicialmente por estabelecer um órgão do Governo Federal dedicado ao setor, que teve como foco modernizar e aumentar a competitividade dos portos brasileiros. Outra medida importante foi o estabelecimento da legislação que instituiu o PND, o que permitirá o acesso de navios de maior porte aos principais portos estratégicos nacionais. Finalmente, a edição do Decreto regulamentador da Lei dos Portos que permitiu maior participação do setor privado.

Leis

- Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007: trata-se do mais importante instrumento normativo do período governamental para o setor portuário, pois criou a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR). Destaca-se, dentre os seus objetivos, colocar os terminais portuários brasileiros no mesmo patamar de competitividade dos mais eficientes do mundo.
- Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007: institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária.
- Lei nº 11.726, de 23 de junho de 2008: prorroga até 2010 o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).
- Lei nº 12.314, de 19 de agosto de 2010: eleva a SEP ao *status* de ministério, denominando-a Secretaria de Portos.

Decretos

- Decreto nº 6.413, de 25 de março de 2008: dispõe sobre a exclusão, do Programa Nacional de Desestatização (PND), de empresas controladas pela União, responsáveis pela administração de portos marítimos e fluviais.
- Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008: dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da SEP/PR, disciplinando a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas.

Portarias

- Portarias SEP/PR nº 108, de 6 de abril de 2010: estabelece as diretrizes para outorga de concessão de novos portos marítimos organizados.

- Portaria SEP/PE nº 257, de 17 de setembro de 2009: aprova o Plano Geral de Outorgas (PGO) para identificação de áreas destinadas à exploração de portos organizados e autorização de terminais portuários marítimos de uso privativo, com o objetivo de resgatar o planejamento governamental para o setor portuário e promover uma visão integrada do sistema portuário com os demais modais de transportes.

Resoluções

- Resolução Antaq nº 055, de 16 de dezembro de 2002: aprova norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias.
- Resolução Antaq nº 1.556, de 11 de dezembro de 2009: aprova norma para outorga de autorização para Terminal de Uso Privativo Turismo (TUP Turismo).
- Resolução Antaq nº 1.660, de 8 de abril de 2010: aprova norma para outorga de autorização para Terminal de Uso Privativo (TUP).

AVIAÇÃO CIVIL E INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

No setor de aviação civil, inúmeros instrumentos legais foram aprovados ou estão em tramitação no Congresso Nacional ao longo destes oito anos, com destaque para:

Leis

- Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005: cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e dá outras providências.
- Projeto de Lei nº 6.960/2010: altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, dispõe sobre a proteção e a defesa dos direitos do usuário de serviços de transporte aéreo público, e dá outras providências.
- Projeto de Lei nº 6.961/2010: altera e acresce dispositivos à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

Decretos

- Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006: dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Anac e aprova o seu regulamento.
- Decreto nº 6.223, de 4 de outubro de 2007: cria a Secretaria de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Defesa.
- Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009: aprova a Política Nacional de Aviação Civil (Pnac) e dá outras providências.
- Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010: dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC).
- Decreto nº 7.205, de 10 de junho de 2010: dispõe sobre o modelo de concessão para exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

GESTÃO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

O planejamento setorial do Ministério dos Transportes, realizado pelo PNLT, possui caráter participativo. Mediante encontros e conferências, as unidades da Federação e as entidades empresariais podem opinar sobre a elaboração do portfólio de investimentos rodoviários e ferroviários que norteiam as decisões do Governo Federal. Com vistas a permitir amplo controle social, são disponibilizadas nos sítios eletrônicos informações relevantes, tais como documentos sobre licitações e estudos e editais sobre os processos de concessão rodoviária.

Para as ações de planejamento, o Ministério dos Transportes realiza a interlocução do setor público federal com o setor privado e com os governos estaduais, por intermédio do Conselho de Secretários Estaduais de Transportes, fórum que congrega as secretarias estaduais de transporte, para que os estados tenham ativa participação na atualização do PNLT e, por sua vez, desenvolvam seus planos de logística, em consonância com o Plano Nacional, que dá suporte às ações e decisões técnicas ministeriais.

Em 2009, foi instalado o Conit, com o objetivo de consolidar a retomada da tradição de formulação do planejamento de médio e longo prazos. O quadro de conselheiros é formado por dez ministros, além de representantes dos usuários, operadores e trabalhadores do setor, por meio de suas entidades representativas de caráter nacional, como Conselho Nacional de Agricultura (CNA), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Confederação Nacional da Indústria (CNI), Confederação Nacional dos Trabalhadores de Transportes (CNTT) e Confederação Nacional do Comércio (CNC).

TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO

Participação e controle social

Além das audiências públicas, a ANTT disponibiliza em seu sítio na internet todas as informações sobre os processos de concessão e permissão.

Cabe destacar a proposta de tratar de forma integrada as diferentes demandas de participação da sociedade civil, por meio dos comitês das rodovias BR-163 Sustentável, BR-163/PA/MT e da implantação do TAV.

Transporte Hidroviário

Além das audiências públicas, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ disponibiliza em seu sítio todas as informações sobre os processos de concessão e permissão. Destaca-se ainda a existência de canal específico para os usuários do setor regulado (<http://www.antaq.gov.br/sistemas/Ouvidoria/Ouvidor.htm> e ouvidoria@dnit.gov.br).

Cabe destacar a atuação dos órgãos de transportes para solucionar pendências existentes junto às comunidades locais, decorrentes da construção das Eclusas de Tucuruí/PA. Como resultado, foi formulado um plano de ação para mitigação e compensação dos impactos gerados pelas obras.

Fomento à Indústria Naval

A participação social se dá por intermédio do CDFMM, composto por representantes do governo e da sociedade civil, dentre outros. O FMM é o instrumento central de incentivo à indústria naval brasileira e uma das funções do Conselho Diretor é priorizar os projetos candidatos a financiamento. Sendo assim, em função da participação no CDFMM, a sociedade assume papel decisivo em todas as fases da política pública para o setor.

Infraestrutura Portuária

Criado pela Lei nº 8.630/93, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é um órgão superior de Administração Pública Federal integrante da estrutura do Estado e de atuação funcional colegiada. É formado por representantes do poder público, operadores, trabalhadores e usuários dos serviços portuários, nomeados para o exercício de função pública para deliberar sobre questões de sua competência.

O Governo Federal tem prestigiado a atuação dos CAP, evitando vacâncias na sua composição, seja por intermédio de deliberações (decretos e portarias) que reforçam o papel do CAP na administração portuária, seja na promoção de debates referentes à atuação desses (criação do Congresso Nacional de Conselheiros de CAP/ Conccap, com sua primeira edição sediada no Porto de Santos).

Modelo de gestão

A gestão do setor portuário é feita em conjunto pela administração pública e pela iniciativa privada. O setor público atua por intermédio das companhias Docas, vinculadas à SEP/PR, ou de forma descentralizada com portos delegados a estados e municípios. Já o setor privado atua com terminais de uso privativo ou misto, em áreas fora do porto organizado, ou dentro dos portos organizados com terminais arrendados pelo poder público.

Participação e controle social

O acompanhamento da atuação das companhias Docas é feito pela SEP/PR pela indicação dos presidentes dos conselhos de Administração, Fiscal e de Autoridade Portuária. Além disso, a formalização de uma gestão por desempenho está implantada, como determinado pelo Decreto nº 6.413, de 25 de março de 2008, e pela Portaria SEP/PR nº 214, de 11 de setembro de 2008.

Todos os portos públicos marítimos têm acompanhamento e fiscalização da Antaq, que se utiliza de indicadores de desempenho portuário e de outros instrumentos regulatórios.

Aviação Civil e Infraestrutura Aeroportuária

A interlocução de órgãos e entidades públicos e a sociedade é promovida a partir de vários canais. No que se refere à SAC, realizaram-se duas consultas públicas para o recebimento de sugestões concernentes à Pnac e ao Regulamento de Licitações e Contratos da Infraero (RLCI). Além disso, o Ministério da Defesa possui um canal chamado Fale Conosco para dúvidas, sugestões e comentários sobre assuntos relacionados ao órgão.

O Conselho de Aviação Civil (Conac) é órgão de assessoramento do presidente da República para a formulação da política de ordenamento da aviação civil, composto pelos ministros da Defesa (que o preside); das Relações Exteriores; da Fazenda; do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; do Turismo; do Planejamento, Orçamento e Gestão; da Justiça; dos Transportes; da Casa Civil e pelo comandante da Aeronáutica.

Na Anac, há cinco canais abertos ao público. O primeiro deles é o Fale com a Anac, que tem por objetivo receber opiniões e reclamações sobre os serviços prestados pelas empresas aéreas e demais organizações (públicas e privadas) reguladas e fiscalizadas pela Agência. Outro canal é a Ouvidoria, que registra manifestações acerca dos serviços prestados. Outros canais utilizados são as consultas e audiências públicas, em que propostas de regulamentação são apresentadas à sociedade para recebimento de sugestões. Por fim, o Conselho Consultivo constitui-se órgão de assessoramento da diretoria da Anac, com participação institucional da comunidade de aviação civil. Destaque para as audiências públicas realizadas em Brasília (DF) e Natal (RN) para a apresentação do modelo de concessão do novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN).

A Infraero possui Ouvidoria para estabelecer um canal direto de comunicação com os usuários do sistema, transformando suas manifestações em oportunidades de melhoria. Consolidou-se como ferramenta de gestão, de satisfação dos clientes e de geração de novos negócios, subsidiando as diversas áreas com a geração de informações a partir das manifestações dos usuários do sistema aeroportuário.

Modelo de gestão

Segundo o art. 21 da Constituição Federal, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, bem como os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Alguns estados e municípios da Federação administram aeroportos por meio de convênios de delegação.

Participação e controle social

O Conac envia anualmente relatórios ao presidente da República com o objetivo de informar sobre implementação das políticas de aviação civil e dar ciência das perspectivas para o setor.

A SAC é órgão de assessoramento do ministro da Defesa na coordenação e supervisão dos órgãos e das entidades ligados ao setor de aviação civil. A SAC exerce a função de Secretaria-Executiva do Conac e é responsável pelo acompanhamento, avaliação e revisão da Pnac.

A Anac é uma autarquia especial vinculada ao Ministério da Defesa com competência de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

A Infraero é uma empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa que administra 67 aeroportos nacionais, 69 grupamentos de navegação aérea, 51 unidades técnicas de aeronavegação e 34 terminais de logística de carga.

O Decea é órgão do Comando da Aeronáutica competente para planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas à segurança da navegação aérea, ao controle do espaço aéreo e às telecomunicações aeronáuticas.

Ao Centro de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), órgão subordinado ao Comando da Aeronáutica, compete a supervisão, o planejamento, o controle e a coordenação de atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

INDICADORES AGREGADOS DE RESULTADOS

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Em 2003, foram executados serviços de manutenção em 38.071,6km de extensão da malha rodoviária federal. Naquele ano, a qualidade da malha rodoviária federal apresentava os seguintes indicadores: 47% em mau estado, 35% em estado regular e 18% em boas condições.

A execução dos serviços de manutenção da malha – realizada por diversos tipos de programas, considerando também as obras de restauração emergenciais –, nos anos de 2004, 2005 e 2006, foi de 45.638km, 42.837km e 45.099km, respectivamente.

Tais iniciativas ao final do exercício de 2006 fizeram com que a malha já apresentasse significativa melhora em relação a 2003, chegando aos seguintes parâmetros: 38% em mau estado, 31% em estado regular e 31% em boas condições.

A extensão da malha rodoviária federal conservada, por meio dos programas descritos anteriormente, acrescentados ao

Procrema (Crema primeira etapa e Crema segunda etapa), atingiu, até julho de 2010, 53.692km. Ao final do exercício, a previsão da qualidade da malha é: 13% em mau estado, 30% em estado regular e 57% em boas condições.

Além das ações relativas à manutenção, o Dnit também implementou ações de construção que resultaram na conclusão de 4.733,5km de obras de adequação/duplicação e construção e em uma série de obras em andamento no total de 4.355km. Por fim, também foram objeto de concessões 3.281km de rodovias.

Com relação à infraestrutura rodoviária concedida, destaca-se a realização de leilão, em 2007, da segunda etapa de concessões (fase I), abrangendo 2.600,8 km e composta de sete lotes (BR-116/PR/SC; BR-376/PR; BR-101/SC; BR-116/SP/PR; BR-381/MG/SP; BR-393/RJ; BR-101/RJ; BR-153/SP), pelo período de 25 anos.

Sob o ponto de vista tarifário, os resultados para a sociedade, comparando-se à primeira etapa, se mostraram bastante vantajosos. A diferença entre a média da tarifa básica de pedágio cobrada, entre o segundo lote e o primeiro, baixou em 51% (preços de setembro de 1994, data-base do primeiro lote) Esse recuo da tarifa básica média praticada foi viabilizado pelos investimentos em recuperação e adequação das vias pelo Governo Federal anteriores à concessão e por maior competição entre as concessionárias.

A fase II da segunda etapa abrangeu 680,6km (BR - 116/324 BA), cujo leilão foi realizado em 2009, resultando na previsão de investimentos de R\$ 1,9 bilhão (a preços de 2005) durante o período de 25 anos (prazo da concessão). Até o momento, a rodovia encontra-se em fase de trabalhos iniciais, mediante a eliminação de problemas emergenciais e dotação de requisitos mínimos de segurança e conforto aos usuários.

Foram iniciados os procedimentos preparatórios para a terceira etapa de concessões, que, em sua fase I, abrangeu 2.230km (BR 040/DF/GO/MG e BR-116/MG). Já a fase II da terceira etapa, que prevê a concessão de 475,9km (BR 101/ES/BA), foi alvo de audiências públicas em 2010 para colher contribuições relativas às minutas de edital e contrato.

QUADRO COMPARATIVO DAS TARIFAS DE PEDÁGIO ENTRE AS CONCESSÕES DA PRIMEIRA E DA SEGUNDA ETAPA FASE I

Concessionária	Rodovia	Trecho	Extensão	Tarifa vigente	Tarifa Básica de Pedágio na data-base		Tarifa Básica de Pedágio
			(km)	(R\$)	(R\$)	Data-base	(R\$ - 09/1994)
1º ETAPA							
NOVADUTRA	BR-116/RJ/SP	Rio de Janeiro - São Paulo	402	8,8	2,39	34820	2,05277
PONTE	BR-101/RJ	Ponte Rio / Niterói	13,2	4	0,78	34578	0,78
CONCER	BR-040/MG/RJ	Rio de Janeiro - Juiz de Fora	179,9	7,5	1,91	34790	1,68036
CRT	BR-116/RJ	Rio de Janeiro - Teresópolis - Além Paraíba	142,5	9	2,46	35004	1,90091
CONCEPA	BR-290/RS	Osório - Porto Alegre	121	7	0,75	34639	0,71984
ECOSUL	BR-116/293/392/RS	Pólo de Pelotas	623,8	7,2	2	36434	1,20708
Média				7,25	1,715		1,39016
2º ETAPA - FASE I							
AUTOPISTA PLAN-ALTO SUL	BR-116/PR/SC	Curitiba - Div. SC/RS	412,7	2,9	2,54	39234	0,89273
AUTOPISTA LITORAL SUL	BR-376/PR - BR-101/SC	Curitiba - Florianópolis	382,3	1,2	1,028	39234	0,36131
AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT	BR-116/SP/PR	São Paulo - Curitiba (Régis Bittencourt)	401,6	1,5	1,364	39234	0,4794
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte - São Paulo (Fernão Dias)	562,1	1,1	0,997	39234	0,35041
AUTOPISTA FLUMINENSE	BR-101/RJ	Ponte Rio-Niterói - Div. RJ/ES	320,1	2,6	2,258	39234	0,79361
TRANSBRASILIANA	BR-153/SP	Div.MG/SP - Div. SP/PR	321,6	2,8	2,45	39234	0,86109

Concessionária	Rodovia	Trecho	Extensão	Tarifa vigente	Tarifa Básica de Pedágio na data-base		Tarifa Básica de Pedágio
			(km)	(R\$)	(R\$)	Data-base	(R\$ - 09/1994)
RODOVIA DO AÇO	BR-393/RJ	Div. MG/RJ - Entr.BR-116 (Dutra)	200,4	3,4	2,94	39234	1,03331
MÉDIA				2,21	1,93957		0,6817

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Os resultados apresentados no setor, entre 2003 e 2009, podem ser expressos em termos de produção de transporte ferroviário; índice de acidentes; investimentos públicos e privados realizados; e evolução da frota.

Nesse período houve redução significativa do índice de acidentes, que passaram de 36 milhões de trem x km, em 2003, para 15 milhões de trem x km em 2009.

ÍNDICE DE ACIDENTES POR MILHÃO DE TREM X KM

Concessionárias	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
América Latina Logística Malha Norte S.A. (ALLMN)	7	10	84,6	68,5	20	11,8	21,6	11,3
América Latina Logística Malha Oeste S.A. (ALLMO)	151	188	302,3	261,4	67,5	46,7	27,2	41,8
América Latina Logística Malha Paulista S.A. (ALLMP)	27	33	24,8	33,7	26,1	26,9	27,5	25,5
América Latina Logística Malha Sul S.A. (ALLMS)	19	15	16,2	13,8	10,4	15,6	17	21,6
Estrada de Ferro Carajás. (EFC)	6	6	5,2	7,4	4,4	6,6	5,5	5,5
Estrada de Ferro Vitória a Minas. (EVFM)	15	10	10,5	5,8	4,1	2,8	3,8	3,8
Ferroeste	3	5	0	0	5,9	22,8	4	0
Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA)	67	43	26,2	20,5	17,9	18,1	22,8	21,3
Ferrovia Norte Sul. (FNS)	-	-	-	-	-	14,1	2,7	9,9
Ferrovia Tereza Cristina S.A. (FTC)	13	13	10	10,2	15,3	10	11,5	6,5
MRS Logística S.A. (MRS)	23	16	8,5	7	6,3	4,3	4,6	4,8
Transnordestina Logística S.A. (TNLSA)	307	354	328,1	149,7	114,5	174,1	167,8	197,9
Total	36	32	31,8	23	14	14	15	16

FONTE: ANTT

*Dados referentes a 2010 consolidados até setembro

INVESTIMENTO E INVERSÃO

Discriminação	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*		Total
								RAP	ORÇ	
Sector Ferroviário	37.598	107.464	230.172	333.816	519.163	918.212	998.385	994.220	1.019.946	5.158.976

Fonte: Ministério dos Transportes

* até outubro

INVESTIMENTOS REALIZADOS POR CONCESSIONÁRIA (PREÇO CORRENTE) EM MILHARES DE R\$

6	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	Acumulado
ALLMN	56.835	53.007	96.379	142.853	103.246	118.275	149.921	150.612	871.128
ALLMO	3.083	9.875	34.364	37.697	48.640	58.179	56.428	159.063	407.329
ALLMP	6.439	30.543	58.421	81.375	149.871	205.453	189.293	226.041	947.436
ALLMS	74.076	89.147	143.504	209.945	464.229	286.802	262.947	267.943	1.798.593
EFC	152.157	396.553	754.905	684.375	716.301	1.174.141	780.853	357.062	5.016.347
EFVM	521.167	494.104	1.035.966	524.489	300.168	640.239	515.108	196.461	4.227.702
FERROESTE	58	248	108	-	18	371	146	80	1.029
FCA	116.954	472.004	572.355	199.829	147.533	204.246	171.070	144.779	2.028.770
FNS	-	-	-	-	-	77.240	11.912	24.309	113.461
FTC	3.783	3.771	4.912	3.790	3.938	5.050	3.614	2.034	30.892
MRS	113.786	277.206	397.958	501.156	659.618	1.194.365	422.843	395.895	3.962.827
TNLSA	23.633	63.172	93.133	73.278	98.185	232.524	205.447	894.307	1.683.679
Total	1.071.971	1.889.630	3.192.005	2.458.785	2.691.746	4.196.886	2.769.583	2.818.586	21.089.193

FORNTE: ANTT
*até setembro

PRODUÇÃO DE TRANSPORTE POR CONCESSIONÁRIA EM BILHÕES DE TKU

Produção de Transporte

Bilhões de TKU

Concessionárias	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
ALLMN	2,1	2,3	8	7,4	9,4	11,3	13,9	10,6
ALLMO	1,2	1,2	1,3	1,4	1,2	1,3	1,3	1,3
ALLMP	9,2	9,5	2,3	2,2	1,9	3,1	3	3,0
ALLMS	13,9	14,2	15,4	18,4	17,1	17,4	17,2	13,2
EFC	52,4	63,6	69,5	76,7	83,3	87,5	83,9	65,3
EFVM	60,5	64,8	68,6	73,4	75,5	72,8	57,9	54,0
FERROESTE	0,4	0,3	0,3	1	0,6	0,7	0,5	0,2
FCA	7,5	9,5	10,7	9,1	14,2	15,1	14,2	11,8
FNS	—	—	—	-	-	1	1,2	1,3
FTC	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
MRS	34,5	39,4	44,4	47,7	52,6	55,6	51,3	42,8
TNLSA	0,8	0,8	0,8	0,7	1	0,9	0,7	0,6
Total	182,7	205,8	221,5	238,2	257	266,9	245,3	204,2

FORNTE: ANTT

EVOLUÇÃO DA FROTA DE LOCOMOTIVAS E VAGÕES EM UNIDADES

EVOLUÇÃO DA FROTA - LOCOMOTIVAS

Concessionárias	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010**
ALLMN	98	134	177	194	205	239	260	359
ALLMO	71	69	54	70	70	58	49	75
ALLMP	159	159	180	123	119	141	155	143
ALLMS	442	479	463	403	408	437	483	511
EFC	91	110	119	150	176	197	211	218
EFVM	235	247	348	313	319	321	318	311
FERROESTE	17	5	-	0	1	11	14	14
FCA	459	437	621	526	514	671	593	515
FNS	-	-	-	-	-	4	7	8
FTC	10	10	10	11	11	11	11	11
MRS	323	382	329	473	523	597	675	682
TNLSA	82	93	93	122	129	130	126	132
TOTAL	1.987	2.125	2.394	2.385	2.475	2.817	2.919	2.979

** até setembro

EVOLUÇÃO DA FROTA - VAGÕES

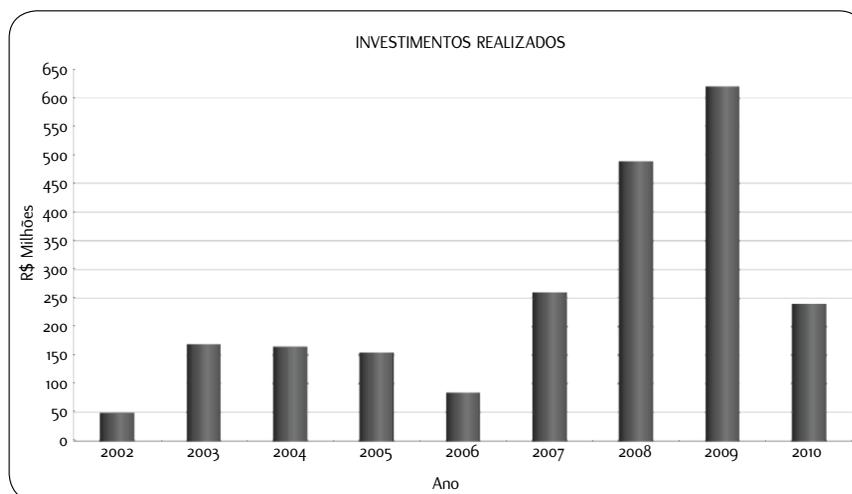
Concessionárias	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
ALLMN	2046	1636	6756	3849	4231	4196	4372	5.495
ALLMO	2121	1962	3440	2459	2366	2465	2566	3.097
ALLMP	6011	8249	11255	6430	6629	7505	7672	9.033
ALLMS	12075	12716	12806	14676	14445	14237	14450	14.746
EFC	5115	6893	8316	8915	9724	10902	11983	11.829
EFVM	11807	16225	19857	12316	20028	20077	19076	19.095
FERROESTE	266	-	-	409	111	119	97	95
FCA	10486	12069	12609	12208	13297	11525	10667	10.976
FNS	-	-	-	-	-	367	495	528
FTC	449	449	449	379	380	380	358	369
MRS	10631	11498	12928	14356	14925	16641	17681	19.550
TNLSA	1925	1703	1703	2212	2211	2294	2237	2.239
TOTAL	62.932	73.400	90.119	78.209	88.347	90.708	91.654	97.052

Fonte: ANTT
*até setembro

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Até 2003, existiam apenas quatro estruturas adequadas para o transporte seguro de cargas e passageiros na região

amazônica. Entre 2003 e 2010, foi dada prioridade à melhoria da infraestrutura da região amazônica. Ao final de 2010, segundo o Dnit, 37 novos terminais estarão concluídos, um aumento de quase dez vezes na infraestrutura existente, provendo transporte hidroviário digno para aproximadamente um milhão de pessoas e garantindo as condições necessárias para o fornecimento de bens e serviços aos municípios da região amazônica. Observa-se também que, a partir de 2003, houve crescimento expressivo no valor investido anualmente pelo Governo Federal na área hidroviária. O gráfico a seguir apresenta o investimento realizado entre os anos de 2002 e 2010. No ano de 2010, apenas estão computados os investimentos realizados até o mês de julho.



Fonte: Ministério dos Transportes.

No campo regulatório, foram emitidas autorizações para a construção de duas estações de transbordo de cargas, tendo como foco o incremento do transporte na navegação interior. Foram também concedidas outorgas para a operação de 68 empresas em 2009, incremento de 1.260% sobre as cinco outorgas concedidas em 2003. Esse dado da Antaq demonstra a aceleração no processo de regularização do transporte fluvial operado antes de forma clandestina, notadamente na região amazônica.

FOMENTO À INDÚSTRIA NAVAL

Entre 2003 e setembro de 2010, foram contratados 406 projetos, representando um total de R\$ 19,33 bilhões em financiamentos. No ano de 2002, esse valor foi de R\$ 493,4 milhões, elevando-se para R\$ 2,34 bilhões, em média, nos anos seguintes. Nesse mesmo período, foram entregues 209 empreendimentos, tendo sido desembolsados, para a execução de contratos, R\$ 8,8 bilhões. Em 2002, o valor era de R\$ 246,5 milhões, contra uma média de R\$ 1,1 bilhão nos anos seguintes. O aquecimento da indústria naval, resultado direto da política governamental de fomento, possibilitou a criação de mais de 40 mil postos de trabalho no setor durante o período. Estão em carteira, priorizados pelo CDFMM, 184 projetos, em fase de análise junto aos agentes financeiros, para execução de obras nos próximos anos, totalizando R\$ 16,7 bilhões, de acordo com informações do Departamento do Fundo da Marinha Mercante e do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

Veja em www.balancodegoverno.presidencia.gov.br, tabelas relativas aos resultados deste item.

INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

O Índice de Desempenho Logístico, elaborado pelo Banco Mundial (LPI, em inglês), avalia o desempenho dos países em seis áreas que representam os aspectos mais importantes da logística atual de transportes (o índice final atribui notas que variam de 1 a 5). No primeiro relatório do LPI, apresentado em 2007, o Brasil obteve a nota de 2,75, ocupando assim o 61º lugar. Na classificação geral de 2010, o País ficou na 41ª posição, com nota 3,2, subindo 20 posições no *ranking* de 155 países.

De 2002 a 2009, a movimentação geral de cargas nos portos públicos e terminais de uso privativo cresceu ano a ano. A exceção foi o exercício de 2009, devido aos reflexos da crise econômica mundial, conforme se observa nos dados publicados no

Anuário Estatístico Portuário, editado pela Antaq (em milhões de toneladas): 2002 (529t), 2003 (571t), 2004 (621t), 2005 (649t), 2006 (693t), 2007 (755t), 2008 (768t) e 2009 (733t). Verifica-se um incremento de aproximadamente 38,5% da movimentação de cargas. Para 2010, a Antaq estima crescimento de 3,8% em relação a 2009, com previsão de movimentação de 760 milhões de toneladas, aproximando-se do pico histórico de movimentação em 2008.

A seguir é apresentada a tabela contendo os resultados já obtidos no Programa Nacional de Dragagem (PND).

COTAS DE DRAGAGEM

Portos		Antes Dragagem	Pós Dragagem
Fortaleza – CE		Entre 9,5 e 12,5 metros	14 metros
Natal - RN		10 metros	12,5 metros
Cabedelo - PB	Canal Externo	4,20 a 11,90 metros	11 metros
	Canal Interno	entre 5,5 e 8 metros	11 metros
	Bacia de Evolução	entre 5 e 8 metros	11 metros
Recife - PE		Entre 6,5 e 10 metros	11,5 metros
Suape – PE	Canal Externo	Entre 16 e 17 metros	20 metros
Salvador - BA	Canal e Bacia Ponta Sul	entre 9 e 11 metros	12 metros
	Canal e Bacia Ponta Norte	12 metros	15 metros
Aratu – BA		12 metros	15 metros
Vitória – ES		Entre 10 e 13 metros	14 metros
Rio de Janeiro – RJ	Área 1 (Canal de Acesso Principal - Cais do Caju)	13 metros	15 metros
	Área 2 (Ligação dos Cais Caju - São Cristóvão)	5 metros	13 metros
	Área 3 (Cais de São Cristóvão)	7 metros	9 metros
	Área 3A (Cais de Passageiros)	9 metros	9,5 metros
	Área 4 (Cais da Gamboa)	entre 6 e 10 metros	11 metros
Itaguaí - RJ		14,5 metros	17,5 metros
Angra dos Reis - RJ		9,5 metros	10 metros
Santos - SP		12 metros	15 metros
Paranaguá - PR	Alfa (Canal de Acesso Externo)	15 metros	16 metros
	Bravo I (Canal de Acesso Interno)	14 metros	15 metros
	Bravo II (Canal de Acesso Interno)	13 metros	15 metros
	Charlie I, II e III (Bacia de Evolução)	Entre 11 e 12 metros	14 metros
	Delta (Canal Paranaguá / Antonina)	8 metros	10 metros
S. F. do Sul - RS		13 metros	14 metros
Rio Grande - RS	Canal Externo	14 metros	18 metros
	Canal Interno	10 metros	16 metros

Fonte: Secretaria de Portos

Para o acompanhamento dos resultados alcançados com o PND, a Secretaria de Portos definiu o Índice de Custo Portuário (ICP) (custo unitário por hora do navio médio – média do porte dos navios que frequentaram o porto em dado mês – durante sua estadia no porto, que permite quantificar a evolução do Custo de Utilização dos Portos Dragados). Para as dragagens já concluídas em 2010, Recife e Rio Grande, o ICP demonstra queda do custo de utilização desses portos da ordem de US\$ 200 mil no primeiro semestre, com referência ao mês de janeiro de 2010. Esse impacto é ainda maior quando se consideram também as margens de lucro praticadas pelos armadores e os ganhos de escala na viagem. A redução de custos deve ser percebida mais fortemente à medida que tais portos passam a fazer parte da escala internacional de navios de maior porte.

Conforme detalhamento do quadro, verifica-se crescimento no volume transacionado do setor portuário:

VALORES LIQUIDADADOS NOS EXERCÍCIOS

Discriminação	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Setor Portuário	55.235	175.878	249.017	290.005	604.080	489.863	837.214	1.761.883	4.463.175

Fonte: Secretaria de Portos

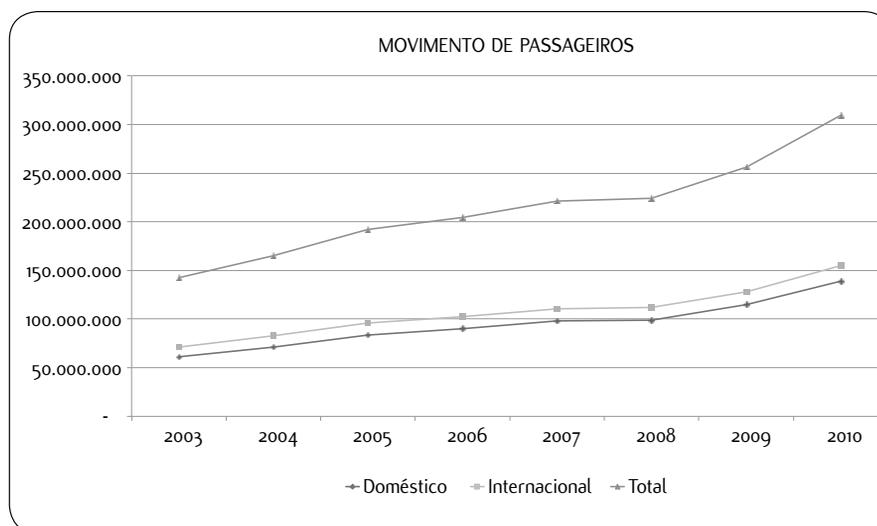
No campo regulatório, o setor portuário contabilizou, no período referenciado, a emissão de 81 outorgas de autorização para a construção e exploração de terminais marítimos de uso privativo. Em relação aos portos públicos existentes, foram aprovadas 13 iniciativas para a licitação de arrendamentos de terminais especializados dentro dos portos organizados. Na navegação marítima, foi ampliado o número de outorgas para que empresas brasileiras de navegação (EBN) passem a operar no longo curso, na cabotagem, no apoio marítimo e no apoio portuário. De 2007 a 2009, por exemplo, o total de outorgas passou de 285 para 316, acréscimo de 11%.

Como consequência do cenário reportado, verificou-se aumento significativo na movimentação de cargas em instalações portuárias públicas e privadas, de 571 milhões de toneladas, em 2003, para 760 milhões de toneladas em 2010, representando incremento de 33%, segundo dados da Antaq.

AVIAÇÃO CIVIL E INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Movimento de passageiros

O mercado de transporte aéreo brasileiro tem crescido, nos últimos anos, a taxas que superam em muito o PIB nacional, refletindo a vitalidade da economia brasileira e o dinamismo de um setor que tradicionalmente figura como um dos principais vetores de desenvolvimento dos países. Entre 2003 e 2009, houve aumento de 80% no movimento de passageiros, o que corresponde a um crescimento médio anual de aproximadamente 10,5%. Perante tal expansão, a capacidade da infraestrutura aeroportuária é posta em prova diante do desafio de atender ao novo nível de demanda sem prejuízo da adequação e da qualidade dos serviços prestados aos passageiros.



Fonte: Ministério dos Transportes.

Tarifas

Dentre os fatores que contribuíram para tal expansão da demanda está a queda nos valores das passagens aéreas. A

tarifa média nas rotas monitoradas em 2002, em valores atuais, era de R\$ 425,42, contra R\$ 339,43 em 2009. Em 2010, de janeiro a junho, tal valor chegou a R\$ 266,97 – uma redução de 39,5% no valor médio das passagens aéreas nesse período. Isso tem contribuído para a inserção de novos consumidores no mercado de transporte aéreo, fazendo das classes C e D um novo público-alvo das companhias aéreas nacionais.

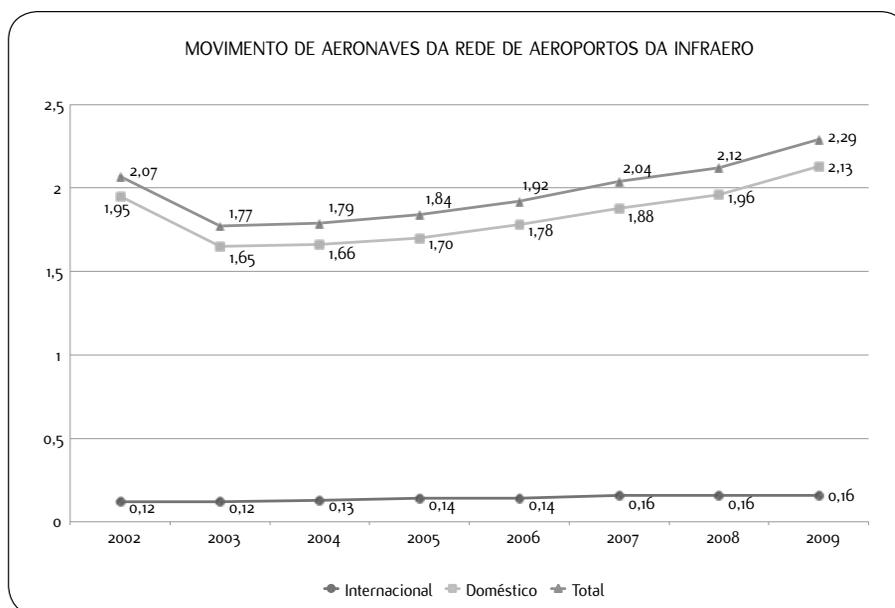
TARIFA MÉDIA

Ano	Tarifa Média (R\$) (corrigida pelo IPCA)
2002	425,42
2003	514,12
2004	512,74
2005	515,26
2006	474,48
2007	339,6
2008	442,4
2009	339,43
2010	266,97

Fonte: ANAC
Elaboração: SPI

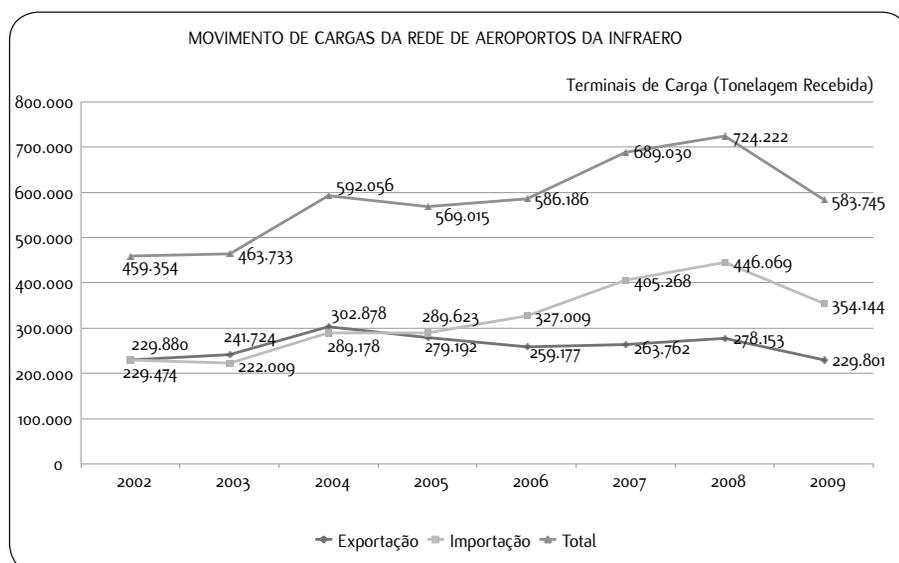
Movimento de aeronaves

A mesma tendência de crescimento é observada no movimento de aeronaves. Em 2003, os aeroportos movimentaram cerca de 1,77 milhão de aeronaves. Em 2009, com um crescimento acumulado de 30%, o movimento de aeronaves nos aeroportos já superava 2,29 milhões.



Movimento de cargas

Observa-se a tendência crescente de movimentação de carga importada e exportada até o ano de 2008, quando se superou a marca de 724.222 toneladas movimentadas. A tendência se reverte, tendo em vista os impactos da crise internacional iniciada em 2008 que diminuíram acentuadamente o comércio internacional.



Segurança

A taxa de acidentes fatais envolvendo passageiros para a aviação civil brasileira tem mostrado grande volatilidade, alternando períodos com nenhum acidente e períodos com até três acidentes. Aliada a isto, a pouca disponibilidade de dados (amostra pequena) resulta na não definição clara de uma tendência. No entanto, vale ressaltar que, pela primeira vez desde o biênio 1999-2000, não ocorreram acidentes fatais na aviação regular por dois anos consecutivos.

TAXA DE ACIDENTES

