



# LULA PRESIDENTE

Programa Setorial de Transportes  
2007 / 2010





**LULA PRESIDENTE**

---

**Programa Setorial de Transportes  
2007 / 2010**

## Sumário

---

1. INTRODUÇÃO

2. SITUAÇÃO DO SETOR DE  
TRANSPORTES NOS ÚLTIMOS ANOS

3. AÇÕES DO GOVERNO LULA - 2003/2006

4. DIRETRIZES E AÇÕES PARA 2007-2010



## Introdução

O principal objetivo deste programa é propor medidas de continuidade das ações que o Governo LULA tem implementado de forma decisiva, em seu primeiro mandato, para o desenvolvimento e retomada do crescimento do Brasil, fundamental para reduzir as enormes desigualdades existentes em nosso país.

Pretende servir de instrumento para ampliar o debate com diversos setores envolvidos no sistema de transportes, buscando soluções capazes de aperfeiçoar a matriz de transporte de cargas e passageiros no Brasil.

## SITUAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTES NOS ÚLTIMOS ANOS

Nos primeiros anos da década de 1990, o então governo federal dá início à redução da participação do Estado na economia. Empresas e instituições públicas foram extintas e suas atribuições foram transferidas para a iniciativa privada, visando ajustar o país à globalização. Este processo, acentuado pelo governo de FHC, resultou no desmonte da estrutura do Estado e, principalmente, das funções de planejamento e de formulação de políticas públicas para o setor, extinguindo órgãos

como a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e a empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS, sem que suas funções primordiais fossem preservadas em novas instâncias. Restou o vazio. O Ministério dos Transportes, que era responsável pela formulação da política global, e pelo planejamento, execução e acompanhamento dos programas e projetos para o setor de transportes, perde todas as condições para exercer estas funções.

Além disso, os governos anteriores deixaram uma infra-estrutura precária, submetida a investimentos públicos reduzidos e pontuais, comprometendo o desenvolvimento do país.

A matriz de transporte é expressivamente concentrada no modal rodoviário, cuja participação representa quase 62% da movimentação de cargas e 93% do transporte de passageiros de todo o país. A expressiva dependência desta matriz gera gargalos logísticos, aumento dos custos operacionais, dos tempos de deslocamento e dos fatores de insegurança, além de agravar os problemas ambientais e energéticos. Esse quadro resulta em demanda reprimida e redução da competitividade para os produtos nacionais no comércio interno e externo, prejudicando a competitividade nacional.

### 2.1 A herança recebida

Investimentos em poucas obras rodoviárias, em detrimento da manutenção da malha exis-

tente em precário estado de conservação;

Ausência de controle do excesso de peso dos caminhões na malha rodoviária federal: apenas três balanças em funcionamento em todo o país;

Ausência de um programa de sinalização rodoviária;

Limitação da malha ferroviária, inúmeros gargalos, baixa eficiência operacional de algumas concessionárias e investimentos limitados;

Ausência de uma política de investimentos nos principais portos brasileiros, especialmente para obras de acessos aquaviários e terrestres, dificultando a atracação de navios de grande porte e a eficácia do escoamento da produção até os terminais portuários;

Limitação dos investimentos dos recursos arrecadados com a CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico a apenas 35%;

Ausência de instrumentos de regulação e fiscalização para a aviação civil;

Ausência de investimentos para a reforma e ampliação dos aeroportos;

Ausência de estímulo e mecanismos que facilitassem a ação de investidores na Indústria Naval, que passou vinte anos sem produzir navios de grande porte.

## AÇÕES DO GOVERNO LULA 2003/2006

O governo Lula concentrou esforços e reuniu ministros, técnicos, gestores, empreendedores e trabalhadores, para discutir e propor ações prioritárias e emergenciais. Diagnósticos foram elaborados e foram definidas diretrizes. Deste esforço, foram construídos e implementados programas tais como o Plano de Recuperação de Rodovias, o Plano de Revitalização das Ferrovias, lançado em 2003, e a Agenda Portos, em 2004. Para incrementar os escassos recursos federais disponíveis, o Governo Federal desenvolveu instrumentos para alcançar um novo padrão de investimentos públicos em infra-estrutura: o PPI – Plano Piloto de Investimentos e as PPP – Parcerias Público-Privadas.

### 3.1 Um Novo Padrão de Investimentos

Os investimentos cresceram. Em 2004, foram R\$ 2,5 bilhões, passando para R\$ 5,7 bilhões em 2005 e cerca de R\$ 6 bilhões em 2006, o que permitiu a recuperação e ampliação da malha rodoviária federal, e a expansão da infra-estrutura portuária, ferroviária, aeroportuária e hidroviária.

Também em 2004, o governo federal sancionou a lei que garante o repasse de 29%

dos recursos da CIDE para os Governos Estaduais e Municipais, destinados aos investimentos em infra-estrutura de transportes.

Em relação a fontes de financiamento para a infra-estrutura, o Governo Federal enviou ao Congresso um projeto de Lei, concretizando a possibilidade de financiamento de obras e serviços de infra-estrutura através de Parcerias Público-Privadas – PPP e lançou o edital do primeiro Projeto, a BR 116/BA.

O Projeto Piloto de Investimentos (PPI) representa um novo padrão de investimento público ao deslocar recursos que, normalmente, iriam constituir o superávit primário, para investimentos em obras de infra-estrutura, criteriosamente selecionados, que proporcionam resultados macroeconômicos superiores aos obtidos com o superávit primário. Foi definido o montante de R\$ 10 bilhões para o período 2005-2007, cabendo à área de transportes entre R\$ 7,2 a R\$ 7,5 bilhões.

### 3.2. Retomada do planejamento

A ação mais importante para a retomada do planejamento no setor de transportes foi a elaboração do Plano Nacional de Logística e Transportes, ora em desenvolvimento. Esse plano significa a retomada da função de planejamento do setor de transportes de longo prazo. A metodologia utilizada disponibilizará produtos importantes, a saber:

base de dados atualizada de forma permanente; sistema de informações geo-referenciadas em transportes; atualização do estudo de eixos estratégicos para cargas e passageiros; introdução da técnica de cenários, necessária para planejamentos de longo prazo; e avaliação ambiental estratégica, como poderoso instrumento que deve facilitar a obtenção de licenças ambientais. Outro aspecto importante é a introdução de diretrizes estratégicas como: desenvolvimento regional; integração nacional; integração sul-americana; acolhimento de projetos de interesse dos governos estaduais; e da iniciativa privada.

### 3.3 Rodovias

Dos 43,7 mil quilômetros de rodovias pavimentadas sob a responsabilidade do governo federal, foram recuperados 10,7 mil quilômetros e, até o final de 2006, o objetivo é o de atingir 16 mil quilômetros.

No setor rodoviário, os investimentos foram concentrados em obras de ampliação de capacidade (terceiras-faixas, duplicações), em rodovias estratégicas como a BR 101 Nordeste (entre Natal/RN e Palmares/PE), a BR 101 Sul (entre Palhoça/SC e Osório/RS), na duplicação da BR 050 (entre Uberaba e Uberlândia), na duplicação da BR 381 (entre Belo Horizonte e São Paulo e ampliação de capacidade entre Belo Horizonte e Governador Valadares), a duplicação da BR 040/MG (entre Juiz de Fora e Belo Horizon-

te) e da BR 060 (entre Brasília e Anápolis).

Para responder mais rapidamente ao péssimo estado de conservação encontrado nas principais rodovias federais, foi lançado o PETSE - Programa Emergencial de Trafegabilidade e Segurança nas Estradas, que possibilitou a recuperação, em seis meses, de 22 mil quilômetros de rodovias.

Em meados de 2006, o Governo Federal lançou o PROSINAL, que garantirá a revitalização e implantação de sinalização vertical e horizontal em 48 mil quilômetros da malha rodoviária federal.

O Governo retomou o controle do excesso de peso dos caminhões para evitar a deterioração da malha rodoviária, contando com 49 postos de pesagem operando normalmente, sendo 15 postos operando com balanças fixas e 34 postos com balanças móveis. Outros 20 postos entrarão em operação até Dezembro de 2006.

Em 2006, foi lançado o edital dos primeiros Projetos de PPP rodoviária, o da BR 116/BA e o da BR 324/BA e encontram-se em fase final de estudos as obras do Ferroanel em São Paulo, do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, da Variante Ferroviária de Guarapuava/Ipiranga e da BR 163 MT/PA.

### 3.4 Ferrovias

O Plano de Revitalização das Ferrovias definiu ações visando a expansão da malha, a melhoria da eficiência e a eliminação de gargalos, com projetos e obras de contornos de áreas urbanas, entre as quais São Félix e Cachoeira, na Bahia. Em meados de 2006, foi iniciada a implantação da ferrovia Transnordestina, ligando Eliseu Martins à Salgueiro, com a derivação de dois ramais para os portos de Pecém e Fortaleza - CE e o porto de Suape – PE. Essa etapa resultará na construção de novecentos quilômetros de via e a modernização de novecentos e sessenta quilômetros de vias existentes.

Dando continuidade às obras da Ferrovia Norte-Sul, o Governo Lula construiu 150 km de via e lançará, ainda em 2006, a licitação de sub-concessão, que possibilitará a expansão da malha ferroviária de Açailândia-PA a Palmas-TO, num total de 720 km. Concluiu ainda as obras do pátio multimodal de Aguiarnópolis, que faz parte do complexo Norte-Sul.

Foram definidos como prioridades de PPP, ora em fase de estudos de viabilidade, o Anel Ferroviário de São Paulo (tramo norte e sul) e a Variante Guarapuava – Ipiranga, no Paraná. Outra importante medida do governo federal foi o estudo de engenharia financeira para o saneamento da concessionária holding Brasil Ferrovias, que culminou com a venda do controle acionário da empresa à América Latina Logística - ALL.

Devido aos investimentos do governo fede-

ral e das concessionárias, o modal ferroviário teve um aumento significativo de produção de transporte, subindo de 170,1 milhões de TKU em 2002 para 221,6 milhões em 2005. O aumento na frota de locomotivas foi de 1.895 em 2002 para 2.394 em 2005 e no número de vagões de 67.795 em 2002 para 90.119 em 2005.

O governo federal abriu uma linha de crédito para o financiamento da produção industrial de vagões para o transporte de cargas, viabilizando a retomada da indústria ferroviária e autorizou a desoneração de impostos sobre a importação de trilhos e locomotivas, e vem incentivando a implantação de trens turísticos e regionais, através da assinatura de convênio de cooperação técnica com a indústria ferroviária, induzindo o retorno dos trens regulares de passageiros.

### 3.5 Portos

A “Agenda Portos” instituída em 2004, definiu ações e recursos para os onze principais portos exportadores brasileiros, responsáveis por 89% do comércio exterior. Os portos de Itaquí, Salvador, Aratu, Vitória, Rio de Janeiro, Itaguaí (ex-Sepetiba), Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande foram contemplados com investimentos em obras de dragagem, derrocamentos, acessos rodoviários e ferroviários, pavimentação e implantação de pátios reguladores de caminhões, instalações fitossanitárias, complexos

administrativos. Outros dezessete portos marítimos receberam investimentos para adaptação das instalações portuárias às normas internacionais de segurança, o ISPS – Code, além de promover diversas ações buscando eficiência da fiscalização, em todo o sistema portuário.

### 3.6 Aeroportos

Desde 2003 está em desenvolvimento um audacioso plano de obras nos principais aeroportos do país, visando modernizar a infra-estrutura aeroportuária para os próximos anos, tanto para os passageiros como para o desenvolvimento do setor de cargas aéreas nacionais e internacionais, pois os principais produtos de valor agregado são exportados e importados via aérea.

Os investimentos foram planejados de forma a garantir à infra-estrutura aeroportuária condições de atender com conforto e segurança as expectativas de aumento da demanda, fruto da melhoria das condições econômicas do país, que geram aumento das viagens internas e externas, de lazer e de negócios.

Essas reformas e ampliações geraram mais de 50 mil novos empregos, e possibilitaram o crescimento do fluxo de passageiros e cargas para os mais diversos destinos do país.

A capacidade instalada de nossos aeroportos passou de 97,7 milhões para 113,4 milhões de passageiros por ano.

Obras de reforma, ampliação e modernização estão concluídas nos Aeroportos de Recife, Guarulhos, Santos Dumont, Campinas Grande, Porto Velho, Maceió, Petrolina, Navegantes, Viracopos de Campinas, Brasília, Joinville e Uberlândia. Já foi iniciada a segunda etapa das obras de ampliação de capacidade dos aeroportos de Brasília, Santos Dumont, Congonhas e Guarulhos. Estão em andamento as obras em Vitória, Macapá, Goiânia e Cuiabá. Em Natal, está sendo construído um novo complexo aeroportuário, de São Gonçalo do Amarante.

O movimento de passageiros no transporte aéreo cresceu de 74,9 milhões em 2002 para 95,1 milhões em 2005 (domésticos de 56,3 milhões para 83,5 milhões – internacionais de 8,6 milhões para 12,6 milhões), demonstrando o acesso de mais brasileiros a esse modal de transporte.

O movimento de cargas cresceu na importação de 229.474 toneladas em 2002 para 289.822 toneladas em 2005 e na exportação de 229.880 toneladas em 2002 para 279.192 toneladas em 2005.

### 3.7 Indústria Naval

O Governo Federal fomentou a construção de embarcações através do Fundo de Marinha Mercante. Entre 2003 e 2006, foram liberados cerca de R\$ 2,1 bilhões para a renovação e a ampliação da frota nacional de

navios. A forte injeção de recursos resultou no lançamento e entrega de 134 embarcações, destinadas tanto ao transporte marítimo de cargas quanto às atividades de apoio à exploração de petróleo. A execução desses projetos gerou mais de 100 mil postos de trabalho, contribuindo com os esforços do conjunto do governo para reduzir as taxas de desemprego.

Atualmente, 43 novas embarcações estão sendo construídas em estaleiros brasileiros e outros 62 projetos estão sob análise pelo corpo técnico do Fundo de Marinha Mercante. Além disso, o FMM tem R\$ 3,5 bilhões em carteira para novos financiamentos.

Deve-se destacar a instituição de novos agentes financeiros para a construção naval, além do BNDES, a ampliação dos valores do Fundo da Marinha Mercante creditado na conta vinculada de cada empresa armadora e a extensão dos recursos do Fundo da Marinha Mercante às empresas brasileiras.

Com esse reordenamento, o Brasil avançará na redução do valor de pagamento da conta frete e do aluguel de navios estrangeiros, despesa que envolve, hoje, cerca de U\$ 8 bilhões ao ano.

A atenção dada pelo governo federal a este setor vai ao encontro da firme determinação de garantir a base exigida pelo ciclo de desenvolvimento econômico que o Brasil vem construindo nos últimos anos. Privilegiado pela grande oferta de rios navegáveis e uma

extensa costa marítima, viabilizando a navegação de cabotagem, o país poderá beneficiar-se do transporte hidroviário, opção que atende às necessidades de redução de custos, aumento de escala e competitividade. Neste contexto, o resgate da indústria naval terá papel fundamental para oferecer os instrumentos exigidos por um setor produtivo cada vez mais globalizado e em expansão.

## 4. DIRETRIZES E AÇÕES PARA 2007-2010

Dois grandes eixos devem nortear as ações para o próximo mandato:

Consolidar a recuperação, modernização e expansão da infra-estrutura de transportes, promovendo a progressiva racionalização da matriz de transportes, para impulsionar o desenvolvimento sustentável, a integração regional, a geração de emprego e renda e a inclusão social;

Fortalecer as instituições federais para consolidar a retomada das funções de promoção do planejamento e da regulação.

É imprescindível consolidar a função de planejamento no governo federal, vinculado ao planejamento do território, à integração regional, nacional e sul-americana e associado ao combate às desigualdades regionais e sociais e ao equilíbrio ambiental.

As PPPs deverão ser a base para a implementação de projetos de envergadura, articulando investimentos públicos e privados, conferindo-lhes maior eficiência sistêmica.

A atualização do marco regulatório, a modernização das estruturas governamentais e a valorização da capacidade de gestão administrativa do serviço público são essenciais neste processo. O uso de contratos com avaliação de desempenho, apoiados na transparência, participação e controle social, garantirá o aumento da eficiência de gestão, a efetiva redução dos custos e a melhoria dos serviços oferecidos à população.

Será necessário dar continuidade às ações de fiscalização e controle, apoiadas na disseminação da tecnologia e na democratização do acesso à informação, com vistas à redução de acidentes, preservação das infra-estruturas e eficiência dos serviços.

### 4.1 Recuperação e Expansão da Infra-Estrutura e Serviços de Transportes.

Consolidar a recuperação, modernização e expansão da infra-estrutura de transportes, promovendo a progressiva racionalização da matriz de transportes, para impulsionar o desenvolvimento sustentável, a integração regional, a geração de emprego e renda e a inclusão social.

### 4.1.1 Setor Rodoviário

Os investimentos e as novas definições de políticas para o setor foram decisivos para se atingir a atual situação favorável da malha rodoviária federal, mas é necessário dar continuidade e acelerar os investimentos para se chegar ao padrão desejável. As principais ações para os próximos quatro anos são:

Dar continuidade às obras de recuperação da malha rodoviária, com a celebração dos novos contratos de restauração e conservação;

Criar mecanismos que garantam a conservação e manutenção contínua da malha rodoviária;

Dar continuidade às obras de duplicação e aumento de capacidade das rodovias estratégicas como as BR`s 101, 153, 381, 040, 050 e a 060;

Dar continuidade às obras de pavimentação de rodovias regionais importantes, como a BR 163, ligando Cuiabá/MT a Santarém/PA, a BR 364, a BR 158, a BR 116/BA e a BR 324/BA, estas duas últimas através de Parceria Público-Privada;

Dar continuidade ao Programa de Concessões Rodoviárias, para rodovias de alto volume de tráfego;

Executar as obras de construção Arco Rodoviário do Rio de Janeiro;

Montar um banco de estudos e projetos, visando proporcionar condições para o aumento de capacidade das rodovias, a eliminação de pontos críticos, a expansão da malha e demais estudos relacionados à operação da logística de transportes;

Implantar o Sistema de Controle de Velocidade na malha rodoviária federal;  
Aprimorar o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC, a fim de melhorar as informações para uma melhor adequação e desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas;

Implantar sistema Informatizado do Transporte Rodoviário de Cargas – TRC, visando o controle total da circulação de caminhões, controlando o excesso de peso, além de servir de ferramenta de controle e fiscalização da Receita Federal, das Receitas Estaduais e da Secretaria de Segurança Pública;

Estimular a renovação da frota de caminhões com mais de 25 anos de fabricação, promovendo seu sucateamento e adotar medidas para impedir a circulação de caminhões com mais de 35 anos de fabricação;

Implantar programas de incentivo à redução do consumo de combustível e utilização de novos combustíveis como o Biodiesel, que além de ser um elemento de redução da po-

lução ambiental é um programa de geração de emprego e renda.

#### 4.1.2 Setor Ferroviário

Faz-se necessário dar continuidade às ações definidas no Plano de Revitalização das Ferrovias, que tem como prioridade a integração e adequação operacional, ampliação da capacidade dos corredores de transporte, expansão e modernização da malha ferroviária e o resgate do transporte de passageiros.

As ações prioritárias para o setor ferroviário são:

Dar continuidade à implantação da Ferrovia Norte-Sul em direção a Palmas-TO no tramo norte e de Porangatu – GO, no tramo sul;

Dar continuidade às obras de construção da Transnordestina em direção aos portos de Suape, em Pernambuco e de Pecém e Fortaleza no Ceará;

Fiscalizar o cumprimento do Termo de Ajuste de Conduta, assinado com a Companhia Ferroviária do Nordeste, para a execução das obras de recuperação da ligação ferroviária Recife-Salvador;

Dar continuidade às obras de construção de contornos, adequar e retificar traçados ferroviários e possibilitar soluções para os cruzamentos em nível, em corredores que

propiciem o aumento da produção de transportes, buscando o aumento da velocidade média comercial;

Implantar o projeto do Ferroanel de São Paulo (trechos sul e norte) e da variante Guaruva-Ipiranga, no Paraná, em parceria com a iniciativa privada;

Prosseguir no apoio à implantação de trens de passageiros de finalidade turística; Promover e incentivar a implantação dos trens regionais de passageiros e de alta velocidade;

Incentivar a retomada de produção de trilhos pela indústria siderúrgica nacional;

Implementar no âmbito do PPI, os investimentos para a superação dos gargalos ferroviários nos acessos aos portos de São Francisco do Sul, especialmente os contornos ferroviários de São Francisco do Sul e Joinville, e Aratu, com a construção dos contornos no Recôncavo Baiano;

Incentivar parcerias internacionais, visando possibilitar o acesso de nossas cargas a centros de consumos e portos de outros países da América do Sul, em específico àqueles situados na costa do Pacífico;

Incentivar a preservação do patrimônio histórico e cultural ferroviário, com a criação de museus.

#### 4.1.3 Setor Portuário

Terá prioridade a expansão da infra-estrutura portuária e a continuidade dos projetos da Agenda Portos, visando tornar a infra-estrutura portuária capaz de responder à demanda mundial e de crescimento da economia do país.

O Governo Lula dará continuidade às ações em execução e promoverá novas ações, assim distribuídas:

Dar continuidade às obras de expansão da infra-estrutura portuária, como dragagens, derrocamentos e acessos rodoviários e ferroviários aos principais portos do país;

Dar continuidade ao incentivo de projetos de transporte por cabotagem, com operação pela iniciativa privada e financiamento via AFRMM;

Dar continuidade à inovação tecnológica, investimentos em aparelhamento portuário, formação profissional e sistema eletrônico de transferência de dados;

Ampliar as áreas operacionais dos portos, organizados principalmente para movimentação de contêineres, visando atender a demanda de crescimento do país;

Implementar as Perimetrais Rodoviárias do Porto de Santos, nas margens esquerda e direita;

Promover a implantação de Terminais Intermodais e Zonas de Apoio Logísticos nos

principais portos do país, em sintonia com os governos Estaduais e Municipais, visando a formulação de um Programa Nacional de Plataformas Apoio Logístico;

Estabelecer uma política de dragagem para a manutenção aquaviária, especialmente para os portos e vias navegáveis, visando garantir a manutenção da profundidade necessária; Revisão da legislação de fomento à indústria naval, criando as condições para incentivar os armadores a encomendarem novas embarcações aos estaleiros brasileiros.

#### 4.1.4 Setor Aeroportuário

Os investimentos do Governo Federal no setor aeroportuário foram importantes para propiciar o crescimento de fluxo de passageiros e de cargas, bem como a facilidade de oferecer rotas turísticas e de negócios para o país. São prioridades:

Acelerar as ações de adequação e ampliação da infra-estrutura aeroportuária em geral, visando atender as demandas de crescimento do país;

Modernizar e ampliar a infra-estrutura do controle do tráfego aéreo;

Estimular o crescimento do setor aéreo de transporte de cargas de alto valor agregado, modernizando e ampliando os atuais terminais de cargas;



Revisar o marco regulatório da aviação civil, possibilitando redução dos custos operacionais, desburocratização e facilidades operacionais, além do desenvolvimento de uma política de aviação regional, que permita uma maior integração do país por meio deste modal;

Promover a integração dos aeroportos com os municípios e/ou regiões produtivas, objetivando a criação de pólos de desenvolvimentos, integração nacional, intermodalidade, dentre outros.

#### 4.1.5 Setor Hidroviário

O incremento do uso dessa modalidade poderá representar significativa contribuição para a redução dos custos de transporte no país. A seguir apresentam-se as principais ações propostas para o setor de vias navegáveis:

Dar continuidade ao Programa de Melhorias de Terminais Fluviais;

Estabilizar e executar a manutenção dos canais de navegação nos rios Amazonas, Madeira, Purus, Juruá, Parnaíba e outros do Nordeste e nos rios Tocantins, Araguaia, Teles Pires, Tapajós, São Francisco, Paraná-Tietê e rio Grande, Paraná-Paraguai, e nos rios do Sul (Taquari e Jacuí);

Executar obras de reforma e recuperação dos

Terminais Interiores de Pirapora no rio São Francisco e de Santa Vitória do Palmar na Lagoa Mirim;

Elaborar e implementar um Plano Nacional de Desenvolvimento da Navegação Interior.

#### 4.2 Fortalecimento Institucional

Para prover o setor de transportes de capacidade institucional, que lhe permita desempenhar plenamente suas atribuições, se faz necessária a reestruturação e o fortalecimento dos diversos órgãos e instituições componentes do Sistema Nacional de Transportes e Infra-estrutura. Uma ação institucional centrada nos seguintes objetivos:

Consolidar a função de planejamento do Estado no setor de transportes, estruturando dados confiáveis, pesquisas e outras atividades de apoio;

Monitorar e avaliar a implementação do Plano Nacional de Logística de Transporte; Reformular e fortalecer a estrutura organizacional do Ministério dos Transportes, resolvendo conflitos de atribuições, reforçando as estruturas e o quadro insuficiente;

Implantar uma política permanente de formação de quadros e capacitação técnica no setor de transportes;

Retomar para o Ministério dos Transportes

as funções de outorga e definição da política de normatização dos serviços de transportes, conforme prevê projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional;

Reestruturar o DNIT e capacitá-lo para uma gestão profissionalizada, eficiente e transparente, voltada ao desenvolvimento e a implementação de projetos de qualidade para os sistemas rodoviário, ferroviário, portuário e hidroviário;

Concluir o processo de liquidação RFFSA, dando uma solução para a situação da empresa, de seu patrimônio, redistribuindo seus empregados por sucessão trabalhista, além de dar destinação ao Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF e à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER;

Desenvolver e implementar um novo modelo de gestão para o setor aquaviário, instituindo critérios de avaliação de desempenho e de controle social e promovendo a revisão do arcabouço legal existente, inclusive da Lei 8.630, permitindo um novo desenho institucional compatível com as metas de alta produtividade e desempenho;

Fortalecer as companhias hidroviárias dotando o DNIT dos instrumentos necessários à supervisão eficiente das atividades desse modal, criando uma legislação apropriada à atividade nos terminais fluviais interiores, revisando e atualizando normas que estimulem a inserção de novos empreendedores na navegação fluvial;

Unificar o trabalho das agências reguladoras de transporte, resolvendo as sobreposições, em uma ação integrada de execução das políticas públicas, em consonância com o PNLT e de acordo com o PL 3.337/04, que dispõe sobre a gestão, a organização e o controle social das agências, a ser aprovado pelo Congresso Nacional, implementando o contrato de gestão e constituindo o Conselho Consultivo;

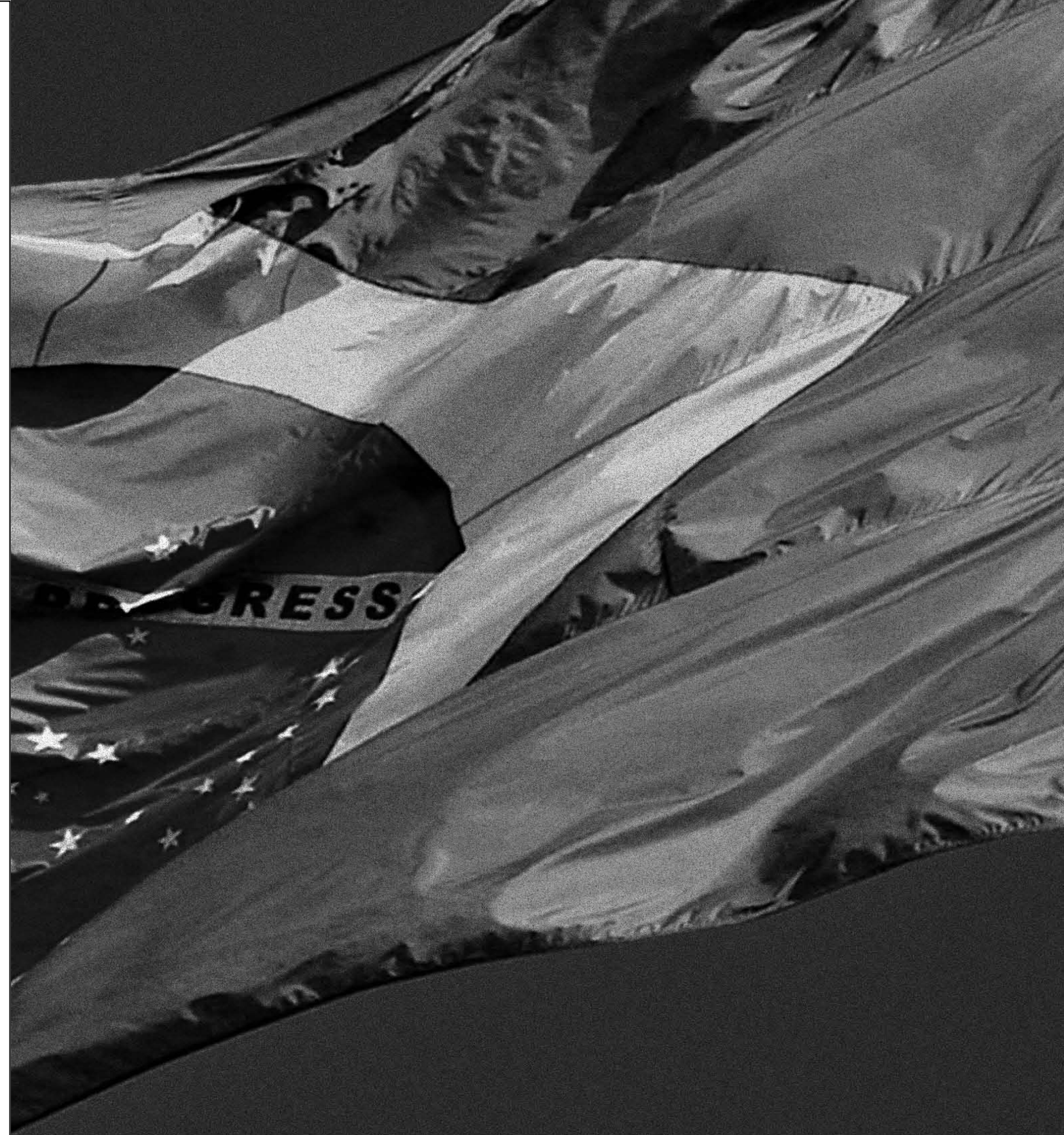
Instituir o Conselho Nacional de Infra-estrutura e Transportes – CONIT;

Dar continuidade às práticas de gestão que privilegiam o diálogo e a participação da sociedade civil nas decisões envolvendo políticas públicas para o setor de transportes.

**Comissão Temática de Transportes**  
Edson Dias Gonçalves (Secretário Executivo)  
José Augusto Sá Fortes  
Rômulo Dante Orrico Filho

**Equipe de Apoio**  
Bruno Gaspar  
Cilene Antonioli

**Coordenação do Programa de Governo**  
Marco Aurélio Garcia (Coordenador)  
Dilermando Toni  
Glauber Piva  
Juarez Guimarães  
Miriam Belchior  
Renato Rabello  
Valter Pomar





VICE JOSÉ ALENCAR • COLIGAÇÃO A FORÇA DO POVO • PT • PCdoB • PRB



# LULA

DE NOVO COM A FORÇA DO POVO