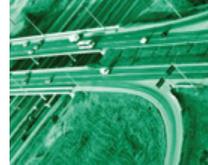




IV – INFRAESTRUTURA PARA TODOS:  
DESENVOLVIMENTO E QUALIDADE DE VIDA





## IV – INFRAESTRUTURA PARA TODOS: DESENVOLVIMENTO E QUALIDADE DE VIDA

### 1. Energia

#### a) Energia Elétrica

Ao longo de 2011, o Governo deu prosseguimento ao amplo conjunto de ações no setor de energia elétrica comprometidas com a segurança no abastecimento, a modicidade tarifária e a geração de energia limpa, a fim de dotar o País de uma infraestrutura energética capaz de trazer melhoria de vida aos brasileiros e de sustentar as taxas previstas de crescimento do PIB. Parte desse esforço reside na implementação continuada dos projetos estratégicos de geração, transmissão e universalização incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o que, além de lhes conferir vantagens do ponto de vista fiscal e de financiamento, permite seu monitoramento intensivo por parte do Governo.

Os indicadores de energia de 2011 mostram que a matriz energética brasileira continua com alta participação de fontes renováveis, acima de 45%, o que a caracteriza como uma das mais limpas do mundo, considerando a área do País. Especificamente no setor de energia elétrica, as fontes renováveis respondem por 80% da capacidade instalada de geração. De fato, é uma matriz que contrasta fortemente com a matriz dos países ricos, que possuem apenas 7% de participação de energia proveniente de fontes renováveis, com a média mundial de 13%.

As vantagens de o Brasil possuir uma matriz energética limpa se traduzem em baixos indicadores de emissões de CO<sub>2</sub> pelo uso de energia. Enquanto no País, conforme dados de 2011, o indicador é de 1,4 tCO<sub>2</sub> por cada tep (tonelada equivalente de petróleo) consumida, no mundo e nos países ricos esse indicador é de 2,4 tCO<sub>2</sub>/tep (mais de 70% superior).

Em relação à geração de energia elétrica, várias usinas foram implementadas em 2011, proporcionando incremento de 4.199,37 MW de capacidade instalada, sendo 1.575,48 MW de fonte hidráulica, 2.125,54 MW de fonte térmica, 498,35 MW de fonte eólica e 409,50 MW de usinas do Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa). No que tange à transmissão, foram incorporados 2.672 km de novas linhas e 10.758 MVA de transformação no sistema em 2011.

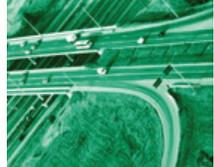
Já para o ano de 2012, a previsão de expansão da oferta de geração é de aproximadamente 7.600 MW e ao sistema de transmissão deverão ser adicionados mais 5.100 km de linhas, que ampliarão a integração energética entre as diversas regiões brasileiras e atenderão também à integração de novas usinas programadas para entrar em operação.

#### a.1) Geração

As usinas que entraram em operação em 2011 ampliaram a capacidade instalada de geração e a disponibilidade de energia elétrica no País, especialmente baseada em fontes limpas e renováveis. Destacam-se: a Usina Hidrelétrica (UHE) Estreito, localizada nos Estados do Maranhão e Tocantins, que entrou em operação produzindo 543,5 MW e que atingirá 1.087 MW quando as quatro máquinas restantes iniciarem sua operação até janeiro de 2013; a UHE Dardanelos (MT), com 261 MW; a UHE Rondon II (RO), com 73,5 MW; a UHE São José (RS), com 51 MW; o Complexo Eólico Cerro Chato (RS), com 90 MW – usinas 1 a 3; o Complexo Eólico de Mangue Seco (RN), com 104 MW – usinas 1, 2, 3 e 5 e a Usina Termelétrica (UTE) do Atlântico (RJ), a gás de processo, com 490 MW.

Em dezembro de 2011 foi iniciada a operação, em fase de teste, da primeira unidade geradora da UHE Santo Antônio, uma das usinas do Complexo do Rio Madeira que terá ao final da obra, previsto para 2016, 3.150 MW de capacidade instalada.





Outro ponto relevante das realizações de 2011 foi o início da construção da UHE Belo Monte, com 11.233 MW, localizada no Estado do Pará; das UHEs Teles Pires e Colíder, com 1.820 MW e 300 MW, respectivamente, localizadas no Estado do Mato Grosso; da UHE Santo Antônio do Jari, com 373,4 MW, localizada nos Estados do Amapá e Pará; da UHE Ferreira Gomes, com 252 MW, localizada no Estado do Amapá; e da UHE Garibaldi, com 177,9 MW, localizada no Estado de Santa Catarina.

Em 2011, investimento de cerca de R\$ 1,25 bilhão possibilitou a execução física de 11,5% da usina termonuclear Angra 3, que fechou o ano com 18% da obra concluída.

Para 2012 está previsto um acréscimo na capacidade de geração de energia elétrica no Brasil da ordem de 1.949,6 MW de fonte hidráulica, 4.428 MW de fonte térmica e 1.251,2 MW de fonte eólica, totalizando aproximadamente 7.600 MW de potência instalada em novos empreendimentos.

Dentre os principais empreendimentos de geração previstos para 2012, destaca-se a entrada em operação de diversas usinas eólicas, totalizando aproximadamente 1.200 MW. Isso permitirá maior diversificação da matriz de geração de energia elétrica brasileira por meio de fontes limpas e renováveis. Ressalta-se também a previsão de entrada em operação de nove unidades geradoras da UHE Santo Antônio.

### a.2) Transmissão

O sistema de transmissão de energia elétrica tem como principal função a transmissão da energia gerada pelas usinas para os centros de carga e, no Brasil, como a base de geração de energia elétrica é hidráulica, o sistema de transmissão permite a interligação entre regiões com características hidrológicas heterogêneas.

Em 2011 foram adicionados ao sistema 10.758 MVA de potência de transformação e 2.672 km de novas linhas de transmissão, e a rede básica (acima de 230 kV) alcançou a extensão total de 104.000 km.

Destacamos a entrada em operação da SE Piratininga II345/138/88 – 1.200 MVA que melhorará significativamente a confiabilidade e a qualidade do suprimento à região metropolitana de São Paulo. Destacam-se também a entrada em operação das Subestações Ilha Solteira 2 (SP), de 1.350 MVA, Forquilha (SC), de 300 MVA, e Narandiba (BA), de 100 MVA.

Entre as linhas de transmissão construídas em 2011, destacam-se o conjunto Chapadão-Inocência-Ilha Solteira – 230 kVC1, C2 e C3 com 742 km no total, e o empreendimento Juiná-Brasnorte – 230 kV C1 e C2 totalizando 430 km. A primeira obra permitirá o escoamento das usinas termoeletricas a biomassa Unidade de Bioenergia Costa Rica, com 79,80MW, e Porto das Águas, com 70 MW, aumentando a confiabilidade de atendimento à região Centro-Oeste. A segunda promove a transmissão da energia gerada pela Usina Hidrelétrica Dardanelos (MT), que entrou em operação em agosto de 2011. Além disso, foi concluída a linha Nova Mutum-Sorriso-Sinop – 230 kVC2 com 222 km, aumentando a segurança eletroenergética de Mato Grosso e futura integração entre os subsistemas do Sistema Interligado Nacional (SIN).

A entrada em operação da linha de transmissão Coletora Porto Velho-Porto Velho, primeira fase do complexo de obras denominado Integração do Madeira, permitirá o início da operação da Usina Hidrelétrica Santo Antônio. Este empreendimento proporcionará aumento da confiabilidade de suprimento à região da capital de Rondônia e permitirá redução dos custos com a geração térmica local e os testes das usinas e do sistema de transmissão do Madeira.





Destaca-se também a conclusão da linha Foz do Iguaçu-Cascavel Oeste 500 kV, com 125 km de extensão. Essa obra melhora o escoamento da energia gerada pela Usina Hidrelétrica de Itaipu para os centros de carga do Sudeste e do Sul.

Para o ano de 2012, destacam-se as obras de dois importantes empreendimentos para o País:

- **Interligação Tucuruí-Manaus-Macapá:** circuitos 1 e 2, sendo, para cada circuito, 1.512 km em 500 kV e 314 km em 230 kV. A continuidade desse empreendimento permitirá a interligação dos sistemas isolados de Manaus e Macapá com o restante do SIN, reduzindo o consumo de derivados de petróleo e, conseqüentemente, os subsídios da Conta de Consumo de Combustíveis Fósseis (CCC). Após essa interligação os sistemas isolados representarão apenas 0,9% da energia consumida no País. Por se tratar de uma obra complexa e realizada predominantemente na floresta amazônica, foi definido um projeto compatibilizado com as orientações do órgão ambiental federal, com alternativas de tecnologias modernas mitigando os impactos decorrentes da construção, tais como alteamento de torres, uso de estruturas autoportantes e baixa supressão vegetal para permitir o lançamento de cabos. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 3,4 bilhões, com estimativa de conclusão em 2013;
- **Interligação Madeira:** terão continuidade as demais fases das obras de transmissão dos dois bipolos de corrente contínua, com 2.375 km de extensão cada um, para escoamento da energia gerada pelas usinas do Rio Madeira (Jirau e Santo Antônio), em Rondônia. Dos 6.900,4 MW gerados pelas usinas, cerca de 800 MW serão destinados para o suprimento dos Estados do Acre e Rondônia, atendendo às demandas locais, e o restante será transmitido para a região Sudeste do País. A estimativa de investimentos para o empreendimento como um todo é da ordem de R\$ 7,2 bilhões. É uma construção histórica, constituindo-se na maior obra de transmissão já posta em andamento no País, com previsão de conclusão em 2013, bipolo 1, e 2014, bipolo 2.

Para atender à expansão do Sistema Interligado Nacional (SIN), no ano de 2011 foram licitados 4.995 km de linhas de transmissão e 30 subestações, que acrescentarão 14.587 MVA de transformação, incluindo importantes obras para aumentar a segurança eletroenergética nas capitais Cuiabá, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, e o sistema de transmissão, em 500 kV, que interligará ao SIN a cidade de Boa Vista, Estado de Roraima. Esse empreendimento estratégico proporcionará a interligação da única capital brasileira que hoje não integra o SIN e contribuirá para reduzir o consumo de combustíveis fósseis na região Norte do Brasil.

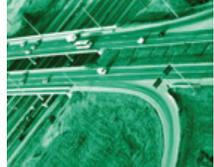
### a.3) Distribuição e Tarifas de Energia Elétrica

#### a.3.1) Redes Elétricas Inteligentes – *Smart Grid*

A distribuição é o estágio final que permite o acesso da população à energia elétrica. Trabalhos desenvolvidos em 2011, como a conclusão do estudo do conceito de Redes Elétricas Inteligentes, além de estudos econômicos básicos e a abordagem das tecnologias envolvidas no sistema, proporcionarão uma evolução dos sistemas de distribuição.

Para 2012 está prevista a realização de seminário sobre tecnologias nas redes de transmissão e distribuição, com foco em *Smart Grid* e a constituição de grupo para propor as diretrizes para elaboração de políticas públicas para a implantação das Redes Inteligentes. Com a implantação das Redes Inteligentes espera-se que os consumidores possam gerenciar o próprio consumo em tempo real, evitar desperdícios e melhorar o perfil de consumo, bem como utilizar nova geração de aparelhos domésticos mais inteligentes, dentre outros.





### a.3.2) Tarifa Social de Energia Elétrica

A Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, introduziu inovações para o enquadramento de consumidores que poderão ser beneficiários de desconto na conta de energia elétrica. Tal inovação se assenta no aperfeiçoamento dos critérios para a concessão de subsídio endereçado aos consumidores classificados como de baixa renda, adicionando os parâmetros consumo e renda, além de instituir progressividade ao benefício.

A partir desse novo diploma legal, passam a ser beneficiadas as unidades consumidoras classificadas na Subclasse Residencial Baixa Renda, desde que atendam a pelo menos uma das seguintes condições: i) seus moradores deverão pertencer a uma família inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico), com renda familiar mensal per capita menor ou igual a meio salário mínimo nacional; ii) tenham entre seus moradores quem receba o benefício de prestação continuada da assistência social; e iii) unidade consumidora habitada por família inscrita no CadÚnico e com renda mensal de até três salários mínimos, que tenha entre seus membros portador de doença ou patologia cujo tratamento ou procedimento médico pertinente requeira o uso continuado de aparelhos, equipamentos ou instrumentos que, para o seu funcionamento, demandem consumo de energia elétrica.

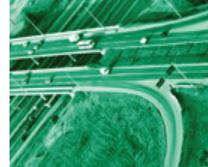
Para eficácia plena desses comandos, em 2011, foi publicado o Decreto nº 7.583, de 13 de outubro, regulamentando o uso dos recursos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para atendimento à subvenção econômica da tarifa social de energia, e editada, no âmbito do Programa Melhor em Casa, Portaria Interministerial dos Ministros da Saúde e de Minas e Energia disciplinando os procedimentos para a concessão do benefício às unidades nas quais são utilizados os referidos equipamentos eletrointensivos para tratamento de saúde.

### a.4) Leilões de Geração e de Linhas de Transmissão

Foram outorgados 76 empreendimentos de geração de energia elétrica em 2011, decorrentes dos seguintes leilões:

- O 3º Leilão de Energia de Reserva: realizado em 25 de agosto de 2010, contratou energia elétrica proveniente de fontes renováveis com início de suprimento a partir de 2011, 2012 e 2013. Foram contratados 445 MW médios que serão fornecidos por duas Pequenas Centrais Hidrelétricas, 11 usinas térmicas a biomassa e 20 usinas eólicas;
- O 2º Leilão de Fontes Alternativas (A-3 de 2010, entrega da energia três anos após a realização do leilão): realizado em 26 de agosto de 2010, contratou 714 MW médios de energia elétrica gerada a partir de fontes renováveis: cinco Pequenas Centrais Hidrelétricas, uma usina térmica a biomassa e 50 usinas eólicas (644 MW médios);
- O 11º Leilão de Energia Nova (A-5 de 2010) de fonte hidráulica: realizado em 17 de dezembro 2010, contratou energia de duas usinas hidrelétricas que comercializaram 968 MW médios, dentre as quais a UHE Teles Pires, localizada nos Estados do Mato Grosso e Pará, com 1.820 MW de capacidade instalada e 915 MW médios, que comercializou 778 MW médios ao preço de R\$ 58,35 por Megawatt-hora, o menor preço de energia elétrica adquirida por meio dos leilões de energia nova. Os investimentos estimados na Usina são da ordem de R\$ 3,3 bilhões e sua construção gerará 3,5 mil empregos diretos;
- O 12º Leilão de Energia Nova (A-3 de 2011): realizado em 17 de agosto de 2011, contratou 1.543 MW médios de energia elétrica para início de suprimento a partir de 2014, provenientes da ampliação da UHE Jirau (209 MW médios), de duas usinas térmicas a gás natural (866 MW médios), de quatro usinas térmicas a biomassa (58 MW médios), e de quarenta e quatro usinas eólicas (410 MW médios);





- O 4º Leilão de Energia de Reserva: realizado em 18 de agosto de 2011, contratou 460 MW médios de energia elétrica de fontes renováveis com início de suprimento a partir de 2014. Foram contratadas sete usinas termelétricas a biomassa (38 MW médios) e 34 usinas eólicas (422 MW médios), aumentando a participação destas fontes na matriz elétrica nacional, em conformidade com a política setorial de incentivo às fontes renováveis;
- O 13º Leilão de Energia Nova (A-5 de 2011), realizado no dia 20 de dezembro de 2011, com o objetivo de suprir a demanda projetada das empresas distribuidoras para o ano de 2016 resultou na contratação de 42 projetos de geração de eletricidade, com capacidade instalada total de 1.211,5 megawatts (MW). O preço médio ao final do certame foi de R\$ 102,18/MWh, alcançando um deságio médio de 8,77%.

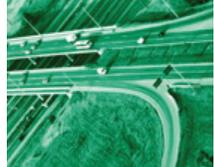
Em 2011, foram contratadas usinas eólicas no total de 1.928 MW por meio de leilões de compra de energia elétrica para o Ambiente de Contratação Regulada, totalizando 7.098 MW de geração eólica contratados para o Sistema Interligado Nacional (SIN) com entrada em operação até 2014, quando representará cerca de 5,2% da matriz elétrica nacional.

Os preços médios da energia elétrica fornecida por centrais eólicas no Brasil têm apresentado uma forte tendência de redução desde 2005, quando o Proinfa contratou ao preço médio atualizado de R\$ 301,65/MWh. Nos leilões 2009, 2010 e 2011 os preços médios foram R\$ 164,11/MWh, R\$ 131,55/MWh e R\$ 99,41/MWh, respectivamente.

Foram outorgadas em 2011 as concessões de 4.297 km de linhas de transmissão e 27 subestações, com capacidade de transformação de 11.597 MVA, licitadas nos leilões:

- Leilão de transmissão nº 08/2010: realizado em 9 de dezembro de 2010, contratou 489,5 km de linhas de transmissão e nove subestações com capacidade total de transformação de 1.647 MVA, abrangendo os sistemas de 230 kV e 345 kV. Estão estimados investimentos de R\$ 762,7 milhões a serem realizados nos Estados de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará e Rio Grande do Sul, que criarão cerca de 4 mil empregos diretos durante a fase de construção. As instalações de transmissão licitadas entrarão em operação a partir de 2012;
- Leilão de transmissão nº 01/2011: realizado em 10 de junho de 2011, contratou 489 km de linhas de transmissão e seis subestações com capacidade total de transformação de 3.050 MVA, abrangendo os sistemas de 230 kV e 500 kV, que irão reforçar a Rede Básica do SIN nos Estados da Bahia, Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, incluídas as Instalações de Transmissão de Interesse Exclusivo de Centrais de Geração para Conexão Compartilhada (ICG) que possibilitarão a conexão de usinas eólicas que comercializaram energia elétrica nos Leilões de Energia de Reserva nº 05/2010 e de Fontes Alternativas nº 07/2010. Os investimentos estão estimados em R\$ 756 milhões, com geração de 4,5 mil empregos diretos durante a fase de construção;
- Leilão de transmissão nº 04/2011: ocorrido em 2 setembro de 2011, contratou 2.976 km de linhas de transmissão e 12 subestações, que acrescentarão 6.900 MVA de transformação ao SIN, em sistemas de 230, 345 e 500 kV, a serem implantados nos Estados de Alagoas, Amazonas, Bahia, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Roraima e São Paulo, com entrada em operação comercial prevista para o ano de 2013. Os investimentos, estimados em R\$ 2,8 bilhões, gerarão 11,6 mil empregos diretos durante a fase de construção;
- Ainda em 2011, foi realizado o Leilão de Transmissão nº 06/2011, em 16 de dezembro, que licitou 1.529,577 km de linhas de transmissão de energia elétrica e 12 subestações, totalizando 4.565 MVA de transformação, cujas concessões serão outorgadas em 2012.





### a.5) Expansão da Geração e de Linhas de Transmissão

Estão previstos cinco leilões de linhas de transmissão e subestações para o ano de 2012: dois leilões com base na consolidação de obras de rede básica do período 2012/2014, abrangendo todas as regiões brasileiras e ampliando a capacidade de transmissão do Sistema Interligado Nacional, em especial das regiões Norte-Nordeste e Sul-Sudeste, totalizando sete subestações com 1.880 MVA de transformação e 3.383 km de linhas de transmissão, com investimento previsto na ordem de R\$ 3 bilhões; um leilão de ICG associado ao Leilão de Energia A-3 nº02/2011 e LER nº 03/2011, que será composto por quatro subestações com 2.300 MVA de transformação e 339 km de linhas de transmissão; um leilão para reforço no sistema interligado nacional, devido à interligação das usinas do rio Teles Pires, que será composto por sete subestações seccionadoras com 2.825 MVA de compensação reativa e 2.610 km de linhas de transmissão, com investimento previsto na ordem de R\$ 3,6 bilhões; e, por fim, um leilão de reforços direcionados ao período da Copa do Mundo FIFA 2014, que totalizará investimentos da ordem de R\$ 325 milhões em linhas de transmissão e subestações de forma a garantir o bom funcionamento do sistema.

No ano de 2012 está previsto um leilão de energia A-3 em 22 de março (Portaria nº 554, de 23/09/2011) e um leilão A-5 de compra de energia elétrica proveniente de novos empreendimentos de geração, com o objetivo de atender à demanda declarada pelas distribuidoras a partir de 2015 e 2017, respectivamente. Também está previsto um leilão para a contratação da energia existente (Leilão A-1).

### a.6) Planejamento do Setor Elétrico

Em 2011 foi publicado o Plano Decenal de Expansão de Energia 2020 (PDE 2020), após consulta pública, que indica os principais empreendimentos que devem entrar em operação no período decenal para manter a segurança energética nacional ao mínimo custo econômico, social e ambiental. O referido Plano serve ainda como base para a melhoria da confiabilidade e qualidade do suprimento energético, bem como para a criação de um quadro favorável ao investimento no setor energético. Também foram iniciados, com o apoio da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), os estudos do Plano Decenal de Expansão de Energia 2021 (PDE 2021) a ser publicado em 2012.

### a.7) Programa de Incentivo às Fontes Alternativas (Proinfa)

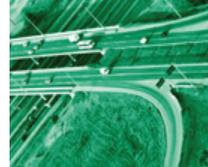
O Proinfa teve papel estratégico na inserção das centrais eólicas, das termelétricas a biomassa e das Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH) na matriz elétrica nacional. Concluído em 2011, o Programa colocou em operação, durante o seu período de execução, 132 empreendimentos que geram energia elétrica a partir de fontes renováveis e que totalizaram a potência instalada de 2.888,71 MW. Foram 51 usinas eólicas, totalizando 1.181,72 MW, 21 usinas térmicas a biomassa, somando a capacidade de 550,34 MW, e 60 pequenas centrais hidrelétricas correspondentes a uma capacidade instalada de geração de 1.156,65 MW.

### a.8) Eficiência Energética

O Governo aprovou o Plano Nacional de Eficiência Energética (PNEf) – Premissas e Diretrizes Básicas. O documento orienta as ações a serem implementadas no sentido de atingir metas de economia de energia no contexto do Planejamento Energético Nacional.

O principal objetivo do PNEf é alcançar a meta estabelecida pelo Plano Nacional de Energia 2030, no qual 10% do consumo de energia elétrica em 2030 será atendido por programas de Eficiência Energética. Para isso, serão fortalecidos o Programa





Brasileiro de Etiquetagem (PBE), o Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica (Procel) e o Programa Nacional de Racionalização do Uso dos Derivados do Petróleo e do Gás Natural (Conpet), além de outras ações inovadoras. O PNEf permitirá a inserção da eficiência energética no planejamento do setor energético de forma explícita e sustentável, orientando as ações dos diversos entes públicos e privados no combate ao desperdício de energia e na construção de uma economia energeticamente eficiente.

No âmbito das regulamentações para os níveis mínimos de eficiência energética, consoante determinado pela Lei nº 10.295, de 17 de outubro de 2001, concluiu-se um importante ciclo com a publicação das Portarias Interministeriais relativas aos Programas de Metas para evolução dos níveis a serem alcançados para cada equipamento anteriormente regulamentado. Incluem-se nesse escopo alguns dos principais equipamentos consumidores de energia no Brasil: motores elétricos; refrigeradores e congeladores; condicionadores de ar; fogões e fornos a gás; lâmpadas fluorescentes compactas e aquecedores de água a gás. Estimativas preliminares indicam que essas regulamentações contribuirão, no mínimo, com cerca de 20% das metas preconizadas pelo PNEf. Acrescente-se a isso a relevante economia que será proporcionada pelas restrições impostas às lâmpadas incandescentes, cujo escalonamento de restrição ao uso iniciar-se-á em 1º de julho de 2012.

### a.9) Regulação e Fiscalização do Setor Elétrico

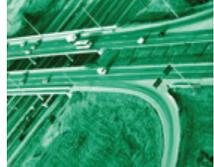
Em 2011 merece destaque a aprovação da metodologia e dos procedimentos gerais para realização do Terceiro Ciclo de Revisões Tarifárias Periódicas das Concessionárias de Distribuição, concretizada com a publicação da Resolução Normativa Aneel nº 457, de 08 de novembro de 2011. Também o quesito qualidade dos serviços prestados terá reflexo na tarifa, o que motivará novos investimentos na melhoria dos serviços prestados pelas distribuidoras de energia.

Foram realizados, também em 2011, os Reajustes Tarifários em 94 distribuidoras (56 concessionárias e 38 permissionárias). As Revisões Tarifárias de sete distribuidoras previstas para 2011 foram postergadas, dada a necessidade de consolidação prévia da nova metodologia. Para 2012, estão programados 50 Reajustes Tarifários (38 concessionárias e 12 permissionárias), 58 Revisões Tarifárias de distribuidoras (32 concessionárias e 26 permissionárias) e 13 Revisões Tarifárias periódicas de 13 concessionárias de transmissão de energia elétrica.

No âmbito da fiscalização dos serviços de energia elétrica foram realizadas 1.868 fiscalizações. Está programada para 2012 a realização de 1.674 fiscalizações, com priorização para os empreendimentos constantes do PAC, de instalações e serviços de geração, transmissão e distribuição, abrangendo os aspectos econômicos e financeiros das concessões, e dos projetos de pesquisa e desenvolvimento e eficiência energética. As fiscalizações serão realizadas principalmente pela Aneel, contando com serviços de apoio de empresas credenciadas, e por delegação, pelas agências reguladoras estaduais conveniadas.

Na área econômico-financeira, destaca-se, em 2011, a continuidade das ações de fiscalização sobre a gestão de fundos e encargos setoriais, em especial da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), da Reserva Global de Reversão (RGR) e da Conta de Consumo de Combustíveis Fósseis (CCC). Essas fiscalizações propiciam medidas preventivas e corretivas, com vistas ao uso eficiente desses recursos em prol do interesse público e da modicidade tarifária. Em 2011, foi iniciado o primeiro ciclo de fiscalização periódica das permissionárias de distribuição – cooperativas de eletrificação rural – que foram recentemente regularizadas, tornando-se agentes do setor elétrico. Para 2012, estão previstas 16 fiscalizações de ativos para composição da Base de Remuneração, em subsídio aos processos de revisões tarifárias programadas para o exercício, somadas à aferição dos itens da Conta de Variação da Parcela A (CVA) em 63 concessionárias.





No âmbito da atuação da Ouvidoria, serão mantidos os serviços da central de teleatendimento aos consumidores da Aneel e as atividades de análise desenvolvidas, por delegação, pelas agências estaduais conveniadas, que proporcionam no triênio 2009-2011 um total de atendimento médio anual de cerca de 1,5 milhão de solicitações, buscando sempre ampliar os índices de qualidade desse atendimento.

Referente à participação pública na agenda regulatória, merecem destaque o aprimoramento e a ampliação das consultas e audiências públicas, visando fortalecer o relacionamento e diálogo com a sociedade no processo de regulação. Destacam-se, ainda, a realização de pesquisas de opinião pública, buscando avaliar as expectativas dos agentes setoriais, a satisfação dos consumidores e a qualidade do serviço de energia elétrica prestado pelas distribuidoras.

Em 2011, foram realizadas 90 audiências e consultas públicas à sociedade. A previsão para 2012 é de que sejam realizadas cerca de 70 audiências e consultas públicas reforçando a transparência das ações regulatórias.

### **a.10) Licenciamento Ambiental dos Projetos do Setor Elétrico**

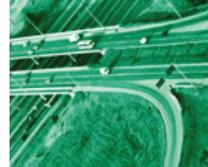
No sentido de propiciar a orientação técnica para a otimização dos procedimentos de licenciamento ambiental dos sistemas de transmissão de energia elétrica e subestações associadas, como resultado do debate técnico interministerial foi publicada a Portaria nº 421/2011, do Ministério do Meio Ambiente, que dispõe sobre o licenciamento e a regularização ambiental federal de sistemas de transmissão de energia elétrica.

As ações de monitoramento alcançam 471 empreendimentos outorgados ou autorizados do setor elétrico, sendo 135 linhas de transmissão/subestações; 27 Usinas Hidrelétricas; 12 Pequenas Centrais Hidrelétricas; 215 Usinas Eólicas e 82 Usinas Termelétricas. Para os projetos na fase de planejamento está sendo realizado o acompanhamento de quatro Estudos de Inventário Hidrelétrico, 32 Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e 21 Estudos de Impacto Ambiental dos projetos planejados, com vista ao seu licenciamento ambiental.

Em 2011, o monitoramento referente ao processo de licenciamento ambiental indicou a emissão de cerca de 99 licenças para os empreendimentos de geração e transmissão de energia elétrica, emitidas de acordo com autorizações e exigências dos órgãos competentes e envolvidos no respectivo processo. Dentre os empreendimentos de geração hidrelétrica, destacam-se as Licenças Prévias para UHE São Roque, com capacidade instalada de 135 MW, localizada em Santa Catarina e UHE Castelhana, com 94 MW, localizada entre o Maranhão e o Piauí; as Licenças de Instalação para UHE Teles Pires, com 1.820 MW, situada no Mato Grosso e Pará, UHE Belo Monte, com 11.233 MW, situada no Pará, UHE Santo Antonio do Jari, com 373 MW, situada no Amapá e Pará, UHE Garibaldi, com 178 MW, localizada em Santa Catarina e UHE Ferreira Gomes, com 252 MW, situada no Amapá; e a Licença de Operação para a UHE Santo Antônio do Complexo Madeira, com 3.150 MW, situada em Rondônia.

Dentre os empreendimentos de transmissão de energia elétrica, destacam-se a Licença Prévia da Linha de Transmissão 230 kV Jauru-Porto Velho-Rio Branco (Circuito 3 do Pré-Madeira) com extensão de 989 km interligando os Estados de Rondônia e Mato Grosso; as Licenças de Instalação emitidas para a Linha de Transmissão 600 kV do circuito 1 da Interligação Madeira-Porto Velho- Araraquara, com extensão de 2.381 km, atravessando 81 Municípios em Rondônia, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e São Paulo, e para a Linha de Transmissão Rio Branco-Porto Velho, com extensão de 487 km interligando os Estados de Rondônia e Acre; e as Licenças de Operação emitidas para a Linha de Transmissão Juína-Brasnorte, que permitiu a operação da Usina Hidrelétrica da UHE Dardanelos, para a Linha de Transmissão Coletora Porto Velho-Porto Velho (Circuito 1, 230 kV), implantada a partir da Subestação Coletora Porto Velho 500/230 kV até a Subestação do Porto Velho, e Subestação Coletora Porto Velho, localizada no Município de Porto Velho, em Rondônia.





## b) Petróleo, Gás e Biocombustíveis

### b.1) Reservas, Exploração e Produção

Até 2020, o Brasil deve entrar no rol dos países detentores das maiores reservas de petróleo, fato que se apresenta como uma grande oportunidade de desenvolvimento para o País. As reservas brasileiras, cujo incremento recente está especialmente relacionado às descobertas no Pré-Sal, podem alcançar, com a contribuição dos blocos exploratórios já licitados, entre 25,3 bilhões e 33,8 bilhões de barris de óleo equivalente (boe). Grande parte desses blocos ainda está em processo de avaliação, no entanto, as reservas brasileiras provadas de petróleo e gás natural atingiram a marca de 16,91 bilhões de boe em 2011.

Em um cenário de grande demanda mundial de energia, estima-se que a produção brasileira de petróleo e gás irá aumentar aproximadamente 45% até 2015 e mais do que duplicar a atual produção até 2020, saindo dos atuais 2,5 milhões de boe/dia para 3,7 milhões de boe/dia em 2015 e mais de 6,0 milhões de boe/dia em 2020. O petróleo e gás extraídos do Pré-Sal corresponderão a mais de 40% da produção, e os quase 60% restantes das reservas maduras do Pós-Sal e demais bacias marítimas e terrestres. Para atingir esses níveis elevados de produção, serão necessários fortes investimentos em exploração, produção e refino, já previstos nos planos de negócio da Petrobras, responsável por 90% da produção nacional.

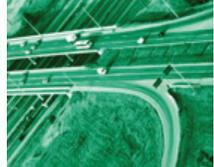
No tocante à exploração e produção de petróleo e gás natural, até dezembro de 2011 foram registradas 139 descobertas, sendo 62 em terra e 77 em mar, das quais 26 se relacionam a blocos marítimos na província do Pré-Sal. Em 2011, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) recebeu oito declarações de comercialidade, que são as notificações do concessionário à ANP declarando uma jazida como descoberta comercial na área de concessão. Destacam-se ainda, nesse ano, a conclusão de 398 poços e a perspectiva de investimentos por parte das empresas privadas, no período de 2011-2015, de US\$ 36 bilhões para explorar e produzir petróleo no País. No que diz respeito às sondas de perfuração, sete já estão com contrato de afretamento assinado pela estatal brasileira e 21 estão em processo licitatório.

Foram iniciadas as obras, em maio de 2011, de oito navios do tipo FPSO (Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência) que serão utilizados pela Petrobras na área do Pré-Sal, para o desenvolvimento da produção nas áreas de Lula (antigo Tupi), Carioca, Iara e Sapinhoá (antigo Guará). Em agosto, entrou em produção a plataforma semissubmersível P-56, no campo de Marlim Sul. Projetada para processar 100 mil barris de petróleo por dia, a plataforma está instalada em lâmina d'água de 1.670 metros. O casco da plataforma foi integralmente construído no Brasil e, juntamente com a construção dos módulos integrados (*topside*), contribuiu para que o índice de conteúdo nacional da P-56 chegasse a 73%.

Em abril foi iniciado o Teste de Longa Duração (TLD) da área de Lula Nordeste, na Bacia de Santos, no antigo bloco exploratório BM-S-11 no Pré-Sal da Bacia de Santos, a cerca de 300 km da costa do Rio de Janeiro. O TLD está sendo realizado no FPSO BW Cidade de São Vicente, ancorado na profundidade de 2.120 metros. As informações obtidas neste teste subsidiarão os estudos para o desenvolvimento do projeto do segundo sistema definitivo de produção a ser instalado no campo de Lula, chamado de Piloto de Lula Nordeste.

Em outubro de 2011, foi iniciado o TLD na área de Carioca Nordeste. O poço foi perfurado em lâmina d'água de 2.151 m, a 275 km da costa de São Paulo. A estimativa é de que o sistema opere por cerca de seis meses.





A produção brasileira de gás natural, até o mês de novembro de 2011, totalizou 65,45 milhões de m<sup>3</sup>/dia em 2011, um incremento de 2.69 milhões m<sup>3</sup>/dia em relação à média diária do ano anterior, decorrente do aumento da produção dos campos de Canapu, Cachalote, Baleia Franca, Peroá e do início do escoamento de gás da FPSO P-57 no Parque das Baleias, no Espírito Santo. Além disso, o término da adequação da Unidade de Processamento de Gás da Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), em Cubatão (SP), possibilitou o incremento da produção do campo de Lagosta, na Bacia de Santos. A Petrobras é responsável por 97% da produção de gás natural no Brasil.

Em abril de 2011, foi iniciada a produção da Plataforma de Mexilhão (PMXL-1), uma plataforma fixa instalada na Bacia de Santos, a uma distância de 137 km da costa, em lâmina d'água de aproximadamente 172 m. Com altura total de 227m, a PMXL-1 é a mais alta plataforma fixa da estatal brasileira. Sua capacidade de produção é de 15 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia.

Além do campo de Mexilhão, em continuidade à implementação dos projetos previstos no Plano de Antecipação da Produção de Gás (Plangás) na Bacia de Santos, a Petrobras iniciou o escoamento do gás dos campos de Uruguá e Tambaú. Em complemento, a produção do campo de Lula começou a ser escoada, o que confirma a trajetória ascendente da oferta de gás para o atendimento à demanda do mercado.

Estão previstos ainda para iniciar a produção em 2012, quatro empreendimentos: o navio FPSO Anchieta, no campo de Baleia Azul e Pirambu, com capacidade de produzir até 100 mil barris por dia de petróleo e 2,5 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural; o navio FPSO Itajaí, que será utilizado no campo de Tiro e Sidon, na Bacia de Santos, e terá a capacidade de produzir 80 mil barris por dia de petróleo e 2 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural; a Plataforma P-55, que será utilizada no campo de Roncador – Módulo 3 a partir do quarto trimestre de 2012, cujo casco foi construído no Estaleiro Atlântico Sul (PE) e atualmente encontra-se em preparação para recebimento do *topside* no Estaleiro Rio Grande (RS), que terá capacidade para produzir 180 mil barris por dia de petróleo e 6 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural; e a entrada em produção do Piloto de Guará, cujo projeto prevê a perfuração e completação (preparação do poço para produção) de 13 poços e a interligação de mais 15 poços ao FPSO Cidade de São Paulo, com capacidade de tratamento de 120 mil barris/dia de petróleo e processamento de 5 milhões de m<sup>3</sup>/dia de gás natural.

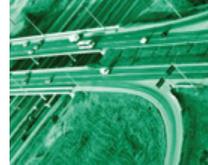
## b.2) Marco Legal do Setor de Petróleo e Gás

Desde o fim de 2010, foi incorporado ao marco regulatório já existente para a exploração e produção de petróleo e gás natural um novo regime de contratação. A Lei nº 12.351, promulgada em 22 de dezembro de 2010, estabeleceu no País, para as áreas não licitadas do polígono do Pré-Sal e outras áreas estratégicas, o regime de partilha da produção. Para todo o restante do território, cerca de 98% da área total das bacias sedimentares brasileiras, continua em vigor o regime de concessão estabelecido pela Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

Outras duas leis complementam a nova regulação do setor: i) a Lei nº 12.276, de 30 de junho de 2010, que autorizou a União a ceder onerosamente a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) uma área com o equivalente a cinco bilhões de barris de petróleo. Em contrapartida, a participação total do Estado brasileiro (União, BNDESPar, BNDES, Fundo de Participação Social e Fundo Soberano) aumentou de menos de 40% para 47,8% do capital social, preservando a participação majoritária do Estado na companhia; e ii) a Lei nº 12.304, de 2 de agosto de 2010, que criou a empresa estatal Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA, a qual representará a União nos consórcios para exploração e produção no Pré-Sal.

Com esse novo arcabouço legal para a exploração e produção sob o regime de partilha de produção, espera-se que a partir de 2012 possa ser realizada a primeira licitação nesse novo modelo, uma vez que se encontram em fase de elaboração as





minutas do Estatuto da PPSA, do Edital e do Contrato de Partilha de Produção, e em fase de discussão no Congresso Nacional os critérios para a distribuição das parcelas de royalties e participação especial entre Estados e Municípios produtores e não produtores e a União.

A atual legislação para o setor de gás prevê a elaboração e contínua atualização do Plano Decenal de Expansão da Malha de Transporte Dutoviário de Gás Natural (Pemat) que deverá conter, para um horizonte de dez anos, os gasodutos e demais componentes da infraestrutura de transporte de gás, que serão construídos ou ampliados. A previsão é de que a primeira edição do Plano seja publicada em 2012.

Em 2011 foram publicados pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) normativos versando sobre:

- Procedimentos gerais para a declaração de utilidade pública das áreas necessárias à implantação dos gasodutos concedidos ou autorizados e de suas instalações acessórias, em consonância com a Lei nº 11.909, de 4 de março de 2009;
- Procedimentos gerais para instrução de processo com vistas à declaração de utilidade pública, conforme a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, das áreas necessárias à exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural, construção de refinarias, dutos e terminais, para fins de desapropriação e instituição de servidão administrativa;
- Registro de autoprodutor e autoimportador, previsto no Decreto nº 7.382, de 2 de dezembro de 2010;
- Autorização da prática da atividade de comercialização de gás natural, dentro da esfera de competência da União;
- Registro de agente vendedor, previsto no Decreto nº 7.382, de 2 de dezembro de 2010; e
- Registro de contratos de compra e venda de gás natural.

Em maio de 2011, a ANP divulgou a relação dos gasodutos de transporte autorizados, em licenciamento ambiental e de transferência em processo de conversão para gasodutos de transporte. A relação de gasodutos de transporte poderá ser utilizada para o planejamento dos agentes da indústria do gás natural e para a elaboração do Pemat, além de atender aos princípios de transparência e publicidade.

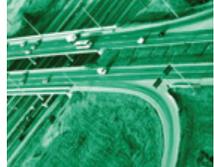
Destacam-se ainda, em 2011, a publicação do Boletim Mensal de Acompanhamento da Indústria de Gás Natural, compilando as informações mais relevantes do setor, e a conclusão dos estudos sobre queima de gás natural no Brasil e no mundo, com objetivo de propor uma nova política pública para o tema.

### **b.3) Contrato de Cessão Onerosa**

A Lei nº 12.276, de 30 de junho de 2010, autorizou a União a ceder onerosamente à Petrobras o exercício das atividades de pesquisa e lavra de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos de que trata o inciso I do art. 177 da Constituição Federal. O respectivo contrato prevê que seja feita uma revisão dos volumes e valores após quatro anos de sua assinatura, bem como que sejam repactuados os valores percentuais para o conteúdo local de bens e serviços associados ao contrato de Cessão.

Em novembro de 2011, a Petrobras informou que o primeiro poço perfurado após a assinatura do contrato de cessão onerosa comprovou a extensão dos reservatórios de óleo localizados a noroeste do poço descobridor da área de Franco, no Pré-Sal da Bacia de Santos. A descoberta foi comprovada por meio de amostragens de petróleo de boa qualidade. O poço ainda está em fase de perfuração com o objetivo de atingir a base dos reservatórios com óleo.





#### **b.4) Rodadas de Licitações de Blocos**

Estão previstas para 2012 a 11ª Rodada de Licitações de blocos exploratórios para petróleo e gás natural, segundo o modelo de concessão, e a 1ª Rodada de Licitações de blocos, segundo o modelo de partilha da produção.

#### **b.5) Política para Empresas de Pequeno e Médio Porte**

Em 2011 foram elaborados estudos sobre o setor de Exploração e Produção de Petróleo (E&P), associados às empresas de pequeno e médio porte (EPM), com vistas ao estabelecimento de política e medidas específicas visando ao aumento da participação dessas empresas nas atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural.

#### **b.6) Planejamento, Desenvolvimento e a Manutenção das Atividades Exploratórias de Petróleo e Gás Natural – Zoneamento Nacional de Recursos de Óleo e Gás**

Foi criado o Projeto Zoneamento Nacional de Recursos de Óleo e Gás, de modo a constituir base de informações a serem utilizadas no processo de planejamento do setor. Serão projetadas zonas de interesse a depender da importância relativa das diversas áreas do território brasileiro para a definição de áreas estratégicas, aproveitamento racional das reservas e o desenvolvimento do setor de petróleo e gás natural, tanto no âmbito de exploração & produção (*upstream*) e de refino (*midstream*), quanto no de abastecimento (*downstream*).

#### **b.7) Refino e Petroquímica**

Com o objetivo de atender ao abastecimento interno e à demanda do mercado externo vêm sendo realizados investimentos para ampliação e modernização de refinarias e petroquímicas. Devido ao grande porte dos investimentos requeridos, essa expansão exige planejamento no horizonte de médio e longo prazo.

No setor de refino, prevê-se a continuidade em 2012 da implantação dos empreendimentos das novas refinarias (Nordeste, Comperj e Premium I e II), cujas capacidades de refino totalizarão 1.460 mil barris por dia (bpd), o que representa 80% da carga fresca processada atualmente no País.

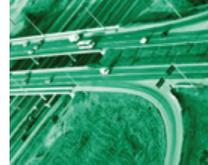
A refinaria Nordeste, também denominada refinaria Abreu e Lima (PE), com investimentos na ordem de R\$ 26,7 bilhões, encontra-se na fase de implantação e tem previsão de partida em 2012. A refinaria Premium I (MA), com investimentos na ordem de R\$ 40 bilhões, encontra-se na fase de terraplanagem e tem previsão de partidas para 2016 e 2019. A refinaria Premium II (CE), com investimentos previstos de R\$ 19,7 bilhões, obteve a emissão de licença prévia e possui partida prevista para 2017.

No setor petroquímico, por sua vez, destaca-se a continuidade dos empreendimentos do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) e da Petroquímica Suape (PE), com investimentos da ordem de R\$ 28 bilhões.

Todos os investimentos supracitados estão alinhados com o objetivo de melhorar a qualidade dos combustíveis e dos derivados de acordo com as exigências internacionais e ambientais. Nesse sentido, busca-se a produção de combustíveis com baixos teores de enxofre, conforme estabelece o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve).

A fase seguinte desse Programa teve início em janeiro de 2012 e exige o fornecimento, em todo o País, de diesel S50 (a letra “S” representa o símbolo químico do enxofre e o número “50” representa o teor dessa substância em “partes por milhão – ppm”).





O fornecimento do óleo diesel S50 teve início em 2009, nos Municípios de São Paulo e Rio de Janeiro, para o uso nas frotasativas de ônibus urbanos, e em 2011 foi ampliado para as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Baixada Santista, Campinas, São José dos Campos, e nos Municípios de Belém, Fortaleza, Recife, Curitiba, Salvador, Porto Alegre e Belo Horizonte.

Para 2013, está prevista a entrada, no mercado nacional, de um diesel ainda mais limpo: o diesel S10, com 10 ppm de enxofre. Esse diesel, o S10, substituirá o diesel S50 em sua totalidade. E já a partir de 2012, todos os novos veículos pesados, que consumirão o diesel S50 e posteriormente o diesel S10, já estarão equipados com tecnologia cuja função é auxiliar na diminuição das emissões dos veículos pesados.

No tocante à logística de transporte marítimo de petróleo e derivados, o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) vem desempenhando papel fundamental na revitalização da indústria naval brasileira, o que possibilitou que o número de trabalhadores empregados diretamente no setor alcançasse 56 mil, em 2011. Isso foi possível devido ao estabelecimento de política de conteúdo local associada ao crédito. Entre 2011 e 2014, está prevista a disponibilização de R\$ 36,7 bilhões em financiamento pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). O Promef ampliará expressivamente a frota de transporte marítimo de petróleo e derivados com a construção de 49 navios com capacidade de cerca de 4,0 milhões TPB (Tonelagem de Porte Bruto). Na 1ª fase – Promef I, serão acrescentados 2,7 milhões de TPB e, na 2ª fase – Promef II, 1,3 milhão de TPB. Esses novos navios representam 138% da capacidade atual de 2,9 milhões de TPB, e deverão gerar, aproximadamente, 40 mil empregos diretos e outros 160 mil indiretos. As premissas do Programa são de que os navios sejam construídos no Brasil, com a garantia de um índice de nacionalização de 65% no Promef I e de 70% no Promef II. Até dezembro de 2011, 41 navios foram licitados, com investimentos superiores a R\$ 9,9 bilhões.

## **b.8) Infraestrutura de Transporte de Gás Natural**

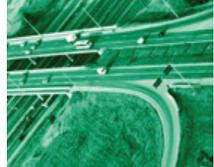
A construção de 17 novos gasodutos nos últimos anos entre 2007 e 2011 ampliou a malha de transporte de gás natural do País em 3.970 km, passando de 5.519 km para 9.489 km, um crescimento da ordem de 42%. A expansão da malha possibilitou a interligação das Regiões Nordeste e Sudeste (Gasene), permitiu o aproveitamento do gás produzido em Urucu (AM), por meio do gasoduto Coari-Manaus, e deu maior flexibilidade e segurança no atendimento do mercado de gás. Vale destacar, em 2011, a conclusão dos gasodutos Caraguatatuba-Taubaté, Gasan II e Gaspal II, com 96 km, 38 km e 60 km de extensão, respectivamente. Esses gasodutos estão levando o gás proveniente da Bacia de Santos para os mercados de São Paulo e Rio de Janeiro.

### **b.8.1) Implantação de Terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL)**

Em 2010, os projetos de GNL estavam sendo avaliados em paralelo com outras possíveis alternativas para escoamento do gás do Pré-Sal. Após diversas análises, o projeto do Gasoduto do Pré-Sal – Rota 3 foi escolhido como a alternativa mais viável e passou a incorporar, a partir de 2011, a carteira prioritária de investimento do Governo no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O Terminal de Liquefação de Gás Embarcado continua em estudo como uma alternativa de longo prazo.

No que tange à regaseificação de GNL, estão previstas para iniciar em junho de 2012 as obras do Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBahia). O projeto do terminal é constituído por um píer, um gasoduto de 49 km interligando o terminal ao gasoduto Cacimbas-Catu e um navio com capacidade para regaseificar 14 milhões de m<sup>3</sup>/dia.





### b.8.2) Fertilizantes Nitrogenados

O agronegócio representa 30% do PIB nacional, sendo o Brasil o 3º maior exportador de produtos agrícolas e o 4º maior consumidor de fertilizantes de macronutrientes NPKS (Nitrogênio, Fósforo, Potássio e Enxofre). O Brasil importa cerca de 73% do fertilizante nitrogenado para atender à demanda interna. Os chamados fertilizantes nitrogenados utilizam como matéria-prima gás natural e água, produzindo amônia, ureia e outros compostos ricos em nitrogênio.

Para reduzir a dependência externa de fertilizantes nitrogenados, iniciou-se em 2011 a construção da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados (UFN III), em Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul. A UFN III será a maior unidade de fertilizantes nitrogenados da América Latina. A partir de 2014, esta unidade ofertará ao mercado 1,21 milhão de t/ano de ureia e 81 mil toneladas/ano de amônia, com investimento total de cerca de R\$ 3,96 bilhões.

Com conclusão prevista para 2012, a unidade de produção Arla32 da Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados (Fafen), localizada no Estado da Bahia, está sendo implanta com o objetivo de agregar valor à ureia. Esta unidade irá produzir o Agente Redutor Líquido de NOx Automotivo e aumentar a produção de sulfato de amônio. Em 2011, foram concluídas as obras de infraestrutura do empreendimento e foram entregues os principais equipamentos.

### b.9) Prominp e Conteúdo Local de Bens e Serviços

O Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp) é formado por múltiplas iniciativas conectadas no sentido de potencializar o desenvolvimento da indústria nacional. É um fórum de discussão e articulação entre o Governo, empresas de petróleo e gás natural e indústria supridora de bens e serviços, para que as oportunidades geradas pelos investimentos do setor sejam, tanto quanto possível, atendidas pelo mercado nacional, gerando riqueza, emprego e renda no País.

Dentre os resultados alcançados pelo Programa, merecem destaque os seguintes:

- Formação de mais de 80 mil alunos por meio do Plano Nacional de Qualificação Profissional (PNQP), desde o início do Programa (setembro de 2006 até o final de 2011), com índice de empregabilidade de 80,7%;
- Conclusão da proposta de implantação de metodologia de avaliação ambiental no planejamento da outorga dos blocos exploratórios, buscando o aperfeiçoamento e maior previsibilidade do licenciamento ambiental;
- Definição de proposta de índices para os diversos itens das tabelas de Conteúdo Local a serem previstos nos contratos a serem celebrados sob o regime de partilha de produção, de forma a dar cumprimento ao Inciso I, art. 9º, da Lei nº 12.351, de 2010, que determina que o ritmo de oferta pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) de blocos sob o regime de partilha de produção deverá estar vinculado à capacidade de fornecimento de bens e serviços pela indústria nacional; e
- Identificação de gargalos produtivos e tecnológicos a serem superados pela indústria nacional com vistas ao desenvolvimento da cadeia produtiva do petróleo e gás natural, atualmente objeto de discussão no âmbito do Programa Brasil Maior e no fórum do Prominp de políticas governamentais.





## b.10) Hidrogênio

No que tange ao acompanhamento das atividades relativas ao uso do hidrogênio como insumo energético, destaca-se o Projeto do Ônibus a Hidrogênio, que tem como partícipes o Ministério de Minas e Energia, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP), o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e a Agência Brasileira de Cooperação, ligada ao Ministério das Relações Exteriores (ABC/MRE), e recursos da Financiadora de Estudos e Pesquisas (Finep) e da Global Environment Facility (GEF). Em fevereiro de 2011, foi concluído com sucesso o protocolo de testes com passageiros do protótipo de ônibus a célula a combustível hidrogênio, percorrendo cerca de 900 km, no Corredor Metropolitano São Mateus-Jabaquara, na Grande São Paulo, em 23 dias de operação e transportando 1.047 usuários. O consumo médio de Hidrogênio no período foi de 10,24 kg/100 km, o que pode ser considerado como um excelente resultado. Releva destacar, ainda, a estação de produção e abastecimento de hidrogênio, construída nas instalações da EMTU/SP, em São Bernardo do Campo (SP), e que atualmente encontra-se em fase de comissionamento e início de operação.

## b.11) Biocombustíveis

No ano de 2011, o Brasil deu importante passo ao aprovar a Lei nº 12.490, de 16 de setembro, reconhecendo e incluindo, na legislação, os biocombustíveis como bem energético fundamental para o País, razão pela qual a garantia de seu fornecimento em todo o território deve ser um dos objetivos da política energética nacional. As alterações têm como escopo dispor que os biocombustíveis sejam tratados como combustíveis, o que de fato são, com tratamento uniforme em relação aos demais e não apenas como produto agrícola inserido na matriz energética. Esse entendimento é reforçado pela crescente utilização do etanol e do biodiesel, no Brasil e no mundo.

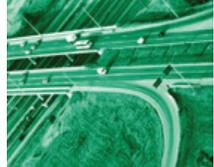
O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) passa ter a atribuição de estabelecer diretrizes para a importação e exportação de biocombustíveis, assim como hoje já possui para os combustíveis derivados de petróleo, a exemplo da gasolina, do diesel e do querosene de aviação. A citada Lei ainda corrige distorções de competências legais na esfera de atuação da ANP, que poderá, agora, regular e fiscalizar as indústrias do petróleo e dos biocombustíveis, igualmente. As atividades de produção, importação, exportação e transporte de etanol, por exemplo, passarão a ser reguladas e fiscalizadas pela ANP, do mesmo modo como já se faz atualmente com o biodiesel.

Além disso, com a nova Lei, o Poder Executivo poderá elevar o percentual de etanol anidro na gasolina até o limite de 25% ou reduzi-lo a 18%, dependendo das condições de oferta e demanda. Antes, a faixa de variação era entre 25% e 20%.

Igualmente importante, o Brasil tem divulgado ativamente sua longa e bem-sucedida experiência na produção e uso em larga escala de biocombustíveis, compartilhando-a com países interessados em incluí-los em suas matrizes energéticas.

Em 2011, destacam-se as atividades realizadas no âmbito das cooperações bilaterais com os Estados Unidos, Argentina, Senegal, Moçambique e Guiné Bissau. Na atuação brasileira perante organismos internacionais, o Brasil tem contribuído no *Bioenergy Implementing Agreement*, da Agência Internacional de Energia (IEA), e na revisão crítica de documentos, inclusive do *World Energy Outlook 2011*, principal publicação dessa entidade no contexto energético mundial, incluindo os biocombustíveis. No âmbito do Mercosul, o Grupo *Ad Hoc* sobre Biocombustíveis completou sua VII reunião em 2011, com o objetivo de trocar experiências e informações e realizar estudos e levantamentos visando a desenvolver harmonicamente os biocombustíveis nos países membros.





Também em 2011, no âmbito do Programa de Apoio do Brasil aos demais Países em Desenvolvimento na Área de Energias Renováveis (Prorenewa), o Brasil atuou na organização e realização de cursos de capacitação em nosso País. Discussões específicas para o desenvolvimento de biocombustíveis sustentáveis também foram conduzidas no *Global Bioenergy Partnership* (GBEP). Recentemente os países membros do GBEP aprovaram o relatório *The Global Bioenergy Partnership Sustainability Indicators for Bioenergy*, o qual inclui os textos metodológicos referentes aos 24 indicadores voluntários de sustentabilidade para a produção e o uso de bioenergia. Esse avanço é importante para harmonizar os critérios de sustentabilidade em nível mundial, permitindo a implementação de políticas públicas sustentáveis para a bioenergia.

O Brasil pretende continuar na vanguarda da produção de biocombustíveis e isso vale também para o desenvolvimento do mercado de um novo biocombustível – o bioquerosene de aviação (BioQAV). Nesse sentido, destaca-se a celebração de parceria entre Brasil e Estados Unidos para o desenvolvimento de biocombustíveis de aviação, durante a visita do presidente norte-americano ao Brasil, em 2011.

Para 2012, prevê-se a organização de um *workshop* internacional na área de biocombustíveis, atendendo simultaneamente a diversos acordos bilaterais e multilaterais firmados pelo País nesta área, e na realização da reunião do *Task 39 – IEA Bioenergy* da Agência Internacional de Energia (IEA) no Brasil. A reunião anual da *Clean Energy Ministerial* (CEM) também terá participação brasileira.

### **b.11.1) Biodiesel**

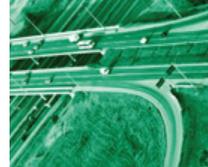
O Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB), lançado oficialmente em dezembro de 2004, teve como objetivo inicial introduzir o biodiesel na matriz energética brasileira, com enfoque na inclusão social e redução de desigualdades regionais.

Desde seu lançamento, as diretrizes do Programa vêm sendo observadas, quais sejam o aproveitamento das oleaginosas de acordo com as diversidades regionais, a segurança de abastecimento para o novo combustível, a garantia de qualidade para o consumidor e a busca da competitividade frente ao diesel de petróleo.

A mistura de biodiesel ao diesel fóssil teve seu percentual sucessivamente ampliado pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), até atingir 5% em janeiro de 2010, antecipando em três anos a meta estabelecida pela Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005. De forma a atender o suprimento para a mistura compulsória, foram realizados, desde o início do Programa, 24 leilões de compra de biodiesel. Em 2011, registrou-se uma demanda de aproximadamente 2,5 bilhões de litros de biodiesel frente à de 1,6 bilhão de litros em 2008, verificada no início da mistura obrigatória de 2% de biodiesel ao diesel fóssil. Esse avanço credenciou o Brasil, num curto espaço de tempo, como o segundo maior consumidor do mundo, atrás apenas da Alemanha. Para 2012, projeta-se um consumo brasileiro de biodiesel superior a 2,6 bilhões de litros.

Dados ainda não consolidados de dezembro de 2011 mostram que o País possui 57 usinas autorizadas a produzir e comercializar biodiesel, totalizando uma capacidade de produção nominal instalada da ordem de 6 bilhões de litros por ano. Essa capacidade se mantém nos últimos anos em mais do que o dobro da demanda do mercado interno. Por um lado, isso é um fator positivo, seja porque os investimentos foram estimulados por um ambiente de segurança regulatória, seja porque existe um potencial excedente para que o Brasil inicie exportações de biodiesel. Por outro lado, promover e estimular um melhor equilíbrio entre a capacidade produtiva e a demanda interna coloca-se como um importante desafio para 2012.





No médio prazo, podem ser destacados dois desafios. O primeiro é a diversificação das matérias-primas, reduzindo-se a participação relativa da soja e ampliando-se o uso de outras oleaginosas que, no momento, ainda não possuem escala produtiva compatível com a demanda energética. São exemplos dessas matérias-primas a canola, o girassol, a palma de óleo (dendê) e a mamona, dentre outras. O segundo desafio de médio prazo continua sendo o de consolidar a participação e a competitividade da agricultura familiar e das regiões mais carentes de maneira mais efetiva.

Com vistas a fazer um balanço geral do PNPB, a Comissão Executiva Interministerial do Biodiesel promoveu, em 2011, um ciclo de audiências com todos os elos da cadeia produtiva do biodiesel, colhendo sugestões para aprimorar o Programa. O objetivo é conciliar a progressão do percentual de mistura para teores acima de 5% (B5) com maior competitividade do biodiesel frente ao diesel fóssil e com o fortalecimento da inserção da agricultura familiar e das regiões carentes na cadeia produtiva desse biocombustível.

Isto porque, além dos benefícios ambientais, o biodiesel gera externalidades positivas no campo social, por meio do Selo Combustível Social que prevê a inclusão da agricultura familiar no fornecimento de insumos. Em dezembro de 2011, cerca de 75% da capacidade de produção nominal instalada era formada por 375 empresas detentoras desse certificado. Em 2011, mais de 100 mil famílias de pequenos produtores rurais estavam diretamente envolvidas e integradas à cadeia produtiva do biodiesel. Espera-se que esse número cresça em 2012 com a intensificação das ações de assistência técnica e extensão rural, com o Programa Polos de Biodiesel e a com a atuação da Petrobras Biocombustível.

O biodiesel também vem contribuindo para reduzir importações de diesel fóssil. Desde o lançamento do PNPB até o fim de 2011, o Brasil deixou de importar cerca de 8,2 bilhões de litros de diesel, correspondente a um total de divisas da ordem de 5,4 bilhões de dólares. Esse processo de substituição de importações repercute ainda na geração de renda interna na cadeia produtiva do biodiesel.

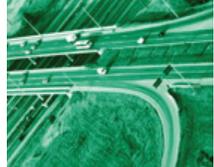
Em 2011, também foi importante a atuação da Petrobras Biocombustível (PBio) na sustentação da produção familiar, em especial no Nordeste, por meio de suas três unidades de biodiesel localizadas em Quixadá (CE), Candeias (BA) e Montes Claros (MG). Outras ações vêm sendo implementadas com vistas à ampliação de usinas e integração com esmagamento nas usinas, além de novos projetos.

### **b.11.2) Etanol**

Na atual safra, o setor sucroenergético apresenta retração na produção de etanol e açúcar motivada pela redução na disponibilidade de matéria-prima, apesar da pequena expansão da área plantada da cana em relação à safra anterior, que saiu de 8,05 milhões de hectares para 8,43 milhões de hectares. A queda no volume da matéria-prima disponível impactará na redução de 17,5% sobre os 27,36 bilhões de litros da safra anterior. O impacto na produção de açúcar ocasionará a redução de 2,2 milhões de toneladas em relação aos 38,1 milhões de toneladas da safra anterior.

Com a restrição na oferta de etanol, o preço do hidratado ao consumidor elevou-se a ponto de não ser competitivo frente à gasolina na maioria das cidades brasileiras. A demanda carburante desse biocombustível deverá atingir 20,5 bilhões de litros em 2011, com queda anual de 11,6%. Outra consequência foi o forte aumento no consumo de gasolina que inverteu a balança comercial brasileira desse produto. Em 2011, o Brasil importou 2.045 milhões de litros frente à exportação de 309 milhões de litros desse derivado de petróleo.





Diante das adversidades da atual safra, o Governo tem realizado encontros com representantes do setor privado para avaliar regularmente o suprimento de etanol e a retomada do crescimento do setor sucroenergético. As informações dessas reuniões serviram de subsídio para a decisão do Governo de reduzir o percentual de mistura de etanol na gasolina para 20%. O novo percentual de mistura, que passou a vigorar a partir de 1º de outubro de 2011, visa garantir o equilíbrio do suprimento de etanol na entressafra.

A Petrobras Biocombustível opera, em parceria, dez usinas, com capacidade de moagem de cana-de-açúcar de 24,8 milhões de toneladas/ano e de produção de etanol de 1.292 mil m<sup>3</sup>/ano. Por meio de suas coligadas, encerrará a safra 2011/12 com uma produção de 769 mil m<sup>3</sup> de etanol e 1,4 milhão de toneladas de açúcar, com exportação de 490 GWh de energia elétrica excedente. A meta da empresa é chegar em 2015 com uma produção de 5,6 milhões m<sup>3</sup>/ano de etanol em conjunto com suas coligadas.

O consumidor brasileiro precisa ter sempre o etanol disponível com qualidade, garantia de abastecimento e preço competitivo. Nesse sentido, outra ação importante é o aprimoramento contínuo dos mecanismos de regulação e combate à adulteração, à fraude e à sonegação. No que tange à garantia de abastecimento, a ANP publicou em 2011 duas regulamentações com o objetivo de iniciar um novo ciclo na regulação desse mercado, exercendo as competências a ela atribuídas pela Lei nº 12.490, de 16 de setembro de 2011.

Outra medida impactante ao abastecimento foi a edição da Medida Provisória nº 554, de 23 de dezembro de 2011, que autorizou a União a conceder subvenção econômica, sob a forma de equalização das taxas de juros, nas operações de financiamento para a estocagem de etanol combustível. A MP tem como objetivo reduzir a volatilidade dos preços do etanol combustível e contribuir para a estabilidade da oferta do produto.

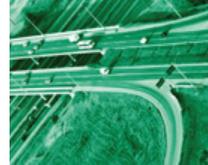
### **b.12) Regulação, Fiscalização e Expansão do Setor de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis**

O Governo regulamenta, fiscaliza e autoriza as atividades da indústria do petróleo, além da distribuição e revenda de derivados de petróleo, gás natural e biocombustíveis; gerencia contratos de concessão para exploração e produção de petróleo e gás natural; e promove estudos e levantamentos geológicos, geofísicos e geoquímicos para elevar o conhecimento sobre o potencial petrolífero das bacias sedimentares brasileiras. Dentre essas atribuições, o Governo identifica as bacias a serem estudadas, os tipos de estudos mais adequados e planeja os investimentos necessários, priorizando as áreas de fronteira exploratória, a fim de revelar novos potenciais e contribuir para o desenvolvimento regional. São previstos investimentos de R\$ 1,8 bilhão para estudos em 22 bacias sedimentares até 2015.

Do conjunto de investimentos realizados, em 2011 foram processados 100 mil pontos de dados de sísmicos, adquiridos 835 quilômetros lineares de dados sísmicos no Estado do Mato Grosso e coletados 800 testemunhos de fundo oceânico no Estado do Ceará. Nesse mesmo ano, foram contratadas a coleta de 900 registros de dados magnetotélúricos, a aquisição de 42 mil pontos de tiro de sísmica de reflexão bidimensional terrestre, a coleta de 3 mil amostras de solo para análise geoquímica e a coleta de mil testemunhos de fundo oceânico. Esses estudos serão realizados nos Estados de Roraima, Pará, Tocantins, Piauí, Maranhão, Bahia, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Paraná.

Para 2012, estão previstos, além da execução dos projetos contratados em 2011, a contratação de 4 mil km de sísmica 2D nas bacias do Paraná e dos Parecis, a coleta de 2 mil amostras de solo na Bacia dos Parecis e a perfuração de quatro poços estratigráficos, sendo um na Bacia do Paraná, um na Bacia de São Luís e dois na Bacia dos Parecis.





No tocante às cláusulas contratuais de Conteúdo Local, foi consolidada a metodologia de acompanhamento com a conclusão da fiscalização de 63 blocos, em 2011.

O processo de credenciamento das empresas certificadoras de Conteúdo Local foi aprofundado, havendo atualmente 20 empresas credenciadas, que contemplam as 21 possíveis áreas de atuação. Essas empresas são responsáveis pela certificação de Conteúdo Local de bens e serviços de exploração e produção (E&P), aplicando as regras contidas na Cartilha de Conteúdo Local. Em 2011, foram iniciados processos administrativos para a realização de auditoria nas certificadoras credenciadas.

Para 2012, tem-se como objetivo o refinamento da regulamentação de Conteúdo Local, reforço da divulgação das regras de certificação, incremento do quantitativo de empresas certificadoras e a consolidação do procedimento de auditorias. Além disso, será também fortalecida a comunicação com a sociedade, permitindo que a população compreenda o esforço que o Governo tem feito para garantir o desenvolvimento do País de forma soberana e sustentável.

No âmbito do monitoramento da qualidade dos combustíveis, o percentual de não conformidade ficou em torno de 2%, confirmando a tendência de declínio observada nos exercícios anteriores. Em 2011 foram analisadas 198.565 amostras de combustíveis. Cumpre destacar que desde 2005 todo o território nacional passou a ser contemplado pelo monitoramento da qualidade dos combustíveis.

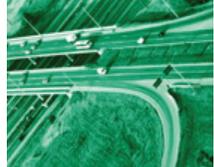
Em relação à gestão das concessões de blocos exploratórios, intensificar-se-ão, em 2012, as atividades de fiscalização que compreendem perfuração de poços exploratórios, execução de testes de formação, testes de longa duração (TLD), medição da produção, entre outras. Essas fiscalizações também se destinam a evitar acidentes operacionais dos quais podem resultar impactos ambientais que afetam a sociedade como um todo e podem comprometer o abastecimento nacional.

O Governo fiscaliza os agentes econômicos que atuam no setor de produção, distribuição e revenda de derivados de petróleo e biocombustíveis. Em 2011, foram realizadas 24.259 ações de fiscalização. O planejamento para 2012 prevê 25 mil ações no ano voltadas para diversos segmentos do abastecimento nacional de combustíveis, visando à ampliação da abrangência da fiscalização no mercado de etanol. Será dada continuidade à celebração de convênios de cooperação técnica com outros órgãos públicos, de modo a tornar a coerção de práticas lesivas ao consumidor mais célere.

A entrada de novos agentes econômicos no mercado de distribuição e revenda de derivados de petróleo e etanol combustível é feita mediante a outorga de autorizações. Por meio da análise de processos de solicitação e de vistorias *in loco*, são instruídos processos de autorização para entrada nesse mercado, que abrange mais de 90 mil agentes. Em 2011, foram outorgadas 9.402 autorizações de agentes econômicos. Em 2012, a expectativa é de outorgar 9 mil novos agentes que deverão entrar no mercado de combustíveis e outros derivados, tais como distribuidores, revendedores varejistas de combustíveis e de GLP.

As ações realizadas no âmbito das atividades de movimentação e transferência de petróleo, seus derivados e gás natural compreenderam, em 2011, 2.222 embarcações fiscalizadas por meio do convênio de cooperação assinado entre a ANP e o Departamento de Portos e Costas (DPC), além de 22 vistorias técnicas em instalações voltadas para essas atividades. Cabe ressaltar que em 2011 foram outorgadas 172 novas autorizações, possibilitando a ampliação, a construção e o funcionamento de instalações de movimentação e transferência de petróleo, seus derivados e gás natural. Para 2012 está prevista a outorga de 170 novas autorizações.





Também foram realizadas 27 ações de fiscalização, em 2011, em instalações de agentes econômicos produtores de combustíveis, quais sejam: Refinarias de Petróleo, Unidades de Processamento de Gás Natural (UPGN), Produtores de Biodiesel, Produtores de Solventes, Centrais de Matérias-Primas Petroquímicas e Formuladores de Combustíveis. Para 2012 a expectativa é que essas ações de fiscalização superem 40. Em 2011, foram outorgadas 38 novas autorizações, possibilitando a ampliação, a construção e o funcionamento de instalações de refino, de processamento de gás, gasodutos e de instalações de biodiesel. Em 2012 está prevista a outorga de 45 novas autorizações, como resultado da entrada de novos agentes para atendimento da demanda nacional de combustíveis e derivados de petróleo, além da ampliação da participação de biocombustíveis na matriz energética nacional.

Na área do biodiesel, as ações de regulação e fiscalização foram intensificadas, tanto no tocante ao cumprimento das disposições expressas na Resolução ANP nº 25/2008 visando acompanhar *pari passu* a implantação, ampliação, modernização e operação das unidades produtivas de biodiesel, quanto no campo da qualidade desse biocombustível comercializado e misturado ao diesel de petróleo.

### c) Geologia e Recursos Minerais

O Brasil é um importante produtor mineral, detendo a quarta posição no *ranking* mundial e destacando-se internacionalmente como produtor de minério de ferro, nióbio, bauxita, manganês e vários outros bens minerais. Os recursos minerais produzidos no Brasil são base para diversas cadeias produtivas e, portanto, devem ter seu aproveitamento otimizado com vistas ao benefício de gerações presentes e futuras.

Seguindo as tendências econômicas dos últimos anos, a mineração deverá ter uma participação muito importante no bom desempenho do Brasil no mercado mundial, devido às exportações de *commodities*, como minério de ferro e produtos agrícolas, que demandam fertilizantes minerais para sua produção em escala competitiva.

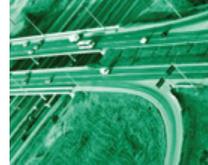
#### c.1) Gestão dos Recursos Minerais

A gestão pública do setor mineral, em 2011, consistiu-se em iniciativas que contribuíram para fortalecer o aproveitamento eficiente dos recursos minerais, a agregação de valor aos produtos minerais e a ampliação da participação do setor no desenvolvimento socioeconômico do País.

No plano normativo, a proposta de novo marco regulatório para o setor, em fase de avaliação pelo Poder Executivo, será encaminhada ao Congresso Nacional. A proposta foi elaborada com o intuito de assegurar governança pública eficaz para o setor mineral, e contempla mudanças nos regimes de outorga com inúmeras vantagens, tais como: maior segurança jurídica aos investidores; introdução de procedimentos mais eficazes de atuação do Estado para coibir especulações minerárias; a oneração de áreas improdutivas; a atuação mais eficiente do órgão fiscalizador; e políticas para a apuração e cobrança de royalties da mineração atualizada à nova realidade do País.

Com base no Plano Nacional de Mineração (PNM-2030), lançado em fevereiro de 2011, foi elaborado o Programa Gestão Estratégica da Geologia, da Mineração e da Transformação Mineral como parte do Plano Plurianual (PPA 2012-2015). Esse Programa apresenta nove objetivos que servirão de base para as políticas do Governo voltadas ao setor mineral no próximo quadriênio.





Os objetivos previstos nesse programa incluem: i) realização de levantamentos geológicos do Brasil e de províncias minerais e a difusão do conhecimento gerado; ii) implementação do zoneamento mineral do País que permitirá identificar áreas de interesse mineral; iii) promoção da ampliação das reservas e da produção de minerais estratégicos; iv) estabelecimento de parcerias e cooperação entre países, especialmente da América do Sul e da África; v) realização de estudos e projetos visando à implantação de Zonas de Processamento e Transformação Mineral (ZPTMs) associadas a Áreas de Relevante Interesse Mineral (ARIMs); vi) fortalecimento de atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica no setor mineral; vii) otimização do aproveitamento dos recursos minerais; viii) governança pública eficaz para o setor mineral; e ix) ampliação dos programas de formalização da atividade minerária e do fortalecimento de micro e pequenas empresas do setor.

O Programa Nacional de Formalização da Produção Mineral (Pronafor) e o Projeto de Extensionismo Mineral vêm desenvolvendo ações que permitiram a regularização de títulos minerários em diversos Estados e a capacitação a distância de pequenos e médios produtores, principalmente. Somente em 2011 foram capacitados em cursos a distância 5.021 profissionais, número bem acima da meta prevista.

### **c.2) Outorga de Títulos Minerários e Fiscalização**

A crescente produção mineral e a forte demanda por esta matéria-prima levou a um aumento da ordem de 20% no número de títulos minerários em 2011, comparativamente a 2010, alcançando quase 28 mil títulos. Paralelamente, o Governo tem buscado um progressivo aumento de eficiência nessa gestão, otimizando o aproveitamento dos recursos minerais e promovendo mecanismos para o desenvolvimento das atividades por meio de regulação, fiscalização e execução de projetos de produção e transformação mineral. No que se refere à arrecadação da Contribuição Financeira pela Exploração Mineral (CFEM), houve acréscimo de 42% no valor arrecadado em relação a 2010, totalizando a soma de R\$ 1,5 bilhão em 2011.

### **c.3) Carteira Prioritária de Investimento de Geologia e Recursos Minerais**

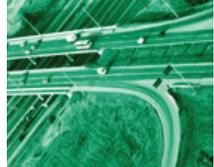
O aumento do conhecimento do potencial mineral brasileiro, base essencial à indústria mineral e ao desenvolvimento do País, é entendido como relevante para o desenvolvimento da infraestrutura nacional e continua presente na carteira do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Em 2011, foram investidos mais R\$ 71,5 milhões em levantamentos geológicos e de recursos minerais em todas as regiões do País, incluindo áreas oceânicas integrantes da Plataforma Jurídica Continental Brasileira. Com isso, estão concluídos levantamentos geológicos em cerca de 530 mil km<sup>2</sup> nas escalas 1:100.000 e 1:250.000, que correspondem a 39% da meta estabelecida até 2014 (1,4 milhão de km<sup>2</sup>). Também em 2011 houve investimentos em levantamentos aerogeofísicos, com objetivo de fornecer informações aerogeofísicas para estimular investimentos da iniciativa privada em prospecção e pesquisa mineral. Com essas ações, foram concluídos levantamentos aerogeofísicos em 785 mil km<sup>2</sup> do território nacional, perfazendo cerca de 49% da meta prevista até 2014 (1,6 milhão de km<sup>2</sup>).

Em 2012, o Governo continuará investindo na realização de levantamentos geológicos básicos, aerogeofísicos, em avaliação de recursos minerais, em levantamentos hidrogeológicos, na gestão da informação geológica e na ampliação da capacidade laboratorial de análises minerais realizadas por meio do Laboratório de Análises Minerais (Lamin).

Além de realizar os levantamentos, as diferentes aplicações dos mapas dependem das escalas em que são gerados, isto é, dependem do nível de detalhamento de cada produto. Como exemplo cita-se o mapeamento gerado para fins de indução à atividade exploração mineral, no qual os mapas devem ter escalas 1:250.000 ou 1:100.000, sendo esta última a ideal.





Em 2011, o Brasil atingiu 60% do território em escala 1:250.000, o que corresponde a mais de 5 milhões km<sup>2</sup>, e aproximadamente 22% com mapeamento em escala 1:100.000, num total de 1,924 mil km<sup>2</sup>. Esse refinamento de informações tem como alguns de seus objetivos indicar as Áreas de Relevante Interesse Mineral (ARIMs) e de áreas oportunas para a realização de levantamentos temáticos, sobretudo com foco em minerais estratégicos, planejamento de cidades e ordenamento territorial, e ainda subsidiar programas de pesquisa hidrogeológica, priorizando áreas com problemas de assentamentos rurais.

Ainda em 2012, serão realizados estudos e levantamentos de depósitos de minerais estratégicos, tais como lítio, terras raras, fosfato e potássio, bem como a implantação de sistema de informações e análises da disponibilidade e demanda de insumos minerais para construção civil.

Cabe ainda mencionar as propostas de implementação do Zoneamento Mineral do País (ZM) e das Zonas de Processamento e Transformação Mineral (ZPTMs). No ZM serão identificadas ARIMs que possibilitarão melhor integração entre os dados gerados pelos levantamentos geológicos básicos e temáticos e a efetiva maximização do aproveitamento dos recursos minerais. Por sua vez, as ZPTMs serão distritos industriais de incentivo com vistas ao desenvolvimento equilibrado do território e ao rompimento da rigidez locacional das reservas, com especial interesse à integração mineral sul-americana e ao desenvolvimento da indústria de base.

Nesse sentido, parte do desafio para os próximos anos será o de preparar as instituições para o novo modelo legal e institucional proposto, relativo a um setor cujo volume de investimentos privados está previsto em US\$ 68,5 bilhões até 2015, segundo estimativas de entidade representativa do setor produtivo.

## 2. Transportes

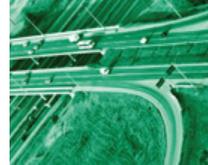
Em busca do desenvolvimento da infraestrutura de transportes no País, o Governo tem dado prosseguimento a diversas intervenções, de forma a reduzir os custos logísticos do setor produtivo e propiciar novos patamares de desenvolvimento social e econômico. O fortalecimento da produção e o desenvolvimento regional equilibrado dependem de uma rede integrada de transportes, que interligue as áreas de produção às de consumo e exportação. Essa rede integrada de transportes contribui ainda para a eficiência produtiva em áreas já consolidadas e induz o desenvolvimento em áreas de expansão das fronteiras agrícola, mineral e industrial.

Ao longo de 2011, foram implementadas medidas para o aumento da eficiência dos transportes, em especial no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O intuito é fomentar o inter-relacionamento dos meios de transportes, compartilhando e gerando economia em escala, capacidade no movimento de cargas e diferencial na oferta de serviços logísticos.

No modal rodoviário, a meta é recuperar toda a malha federal pavimentada, ampliar, pavimentar ou adequar os eixos estratégicos consolidados, conferindo-lhe adequada trafegabilidade, permitindo expandir a capacidade de escoamento das rodovias estratégicas para o transporte da produção, o turismo, a integração nacional e entre países da América do Sul.

No que diz respeito ao transporte ferroviário, o foco é a ampliação da malha ferroviária de bitola larga, bem como a eliminação de pontos críticos decorrentes das interferências com os aglomerados urbanos que limitam as possibilidades de expansão do modal. Também se dará especial atenção ao desenvolvimento de estudos para a implementação do transporte ferroviário de passageiros de alta velocidade.





Em relação ao transporte hidroviário, as ações se voltam para a realização de investimentos em sinalização, balizamento, dragagem e derrocamento, o que permitirá a navegabilidade em condições econômicas e seguras nos corredores hidroviários. A implantação de novos terminais na Amazônia dotará a região de infraestrutura portuária condizente às necessidades da população local, com a garantia de segurança no embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

No que se refere aos portos marítimos e fluviais, as políticas e diretrizes do Governo para o seu desenvolvimento contemplam medidas de desenvolvimento institucional, melhoria da gestão portuária e promoção de programas e projetos de apoio à recuperação da infraestrutura e estímulo à participação de investimentos privados, de modo a aumentar a capacidade portuária nacional.

Visando subsidiar o planejamento do setor transportes, pautado por planos multimodais de longo prazo, foram realizadas três pesquisas de tráfego em 2011 para auxiliar a atualização do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Tais estudos visam à coleta de dados, tratamento e consolidação das informações sobre tráfego diário médio anual nas rodovias federais e elaboração de matrizes de origem e destino de mercadorias e passageiros para atualização da base de dados georreferenciada do PNLT. Os dados coletados permitirão identificar os perfis dos usuários e das cargas, bem como as classes de veículos. A conclusão dos trabalhos das pesquisas está prevista para março de 2012. Também em 2011 foi concluída a primeira versão do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), projeto iniciado em 2010, estando prevista para 2012 a conclusão de 15 Planos Diretores Estratégicos para portos públicos marítimos de importância estratégica nacional.

Além disso, foram adotadas medidas de gestão para melhorar a eficiência na condução das obras do setor transporte, com a modernização de métodos de licitação e aumento da transparência, em sintonia com o trabalho que vem sendo realizado pela Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade.

Em 2011 também foram publicadas portarias interministeriais instituindo programa de regularização ambiental de portos e de rodovias com a finalidade de promover a elaboração e execução dos projetos e atividades necessárias para a regularização ambiental das rodovias federais e de apoio à regularização ambiental de portos marítimos.

## **a) Transporte Rodoviário**

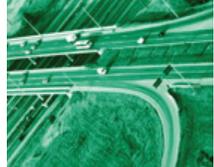
Os programas de investimentos desenvolvidos pelo Governo Federal nas rodovias propiciam a modernização da infraestrutura, a redução dos congestionamentos e dos riscos de acidentes e o decréscimo do tempo de viagem, com consequente redução dos custos do transporte rodoviário.

A operação das rodovias, englobando o melhoramento da cobertura do programa de manutenção de rodovias, o programa de segurança, a redução de conflitos rodoviários em ambientes urbanos e a reformulação do modelo de concessões rodoviárias integram a carteira principal de investimentos do modal rodoviário.

### **a.1) Manutenção de Rodovias**

Em 2011, as ações de manutenção da malha rodoviária tiveram seu foco no aumento da cobertura dos programas implementados. Por meio do Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas (Procrema) fica assegurada a manutenção das boas condições da rodovia por um prazo de dois anos com intervenções de caráter funcional (Crema 1ª etapa), ou de cinco anos com possibilidade de realização de intervenções mais substantivas em grandes extensões, associadas à manutenção das vias, o que garante a qualidade do pavimento por um prazo maior (Crema 2ª etapa).





Foram executados 29.300 km de conservação tradicional, 4.100 km de restauração tradicional, 19.410 km de Crema (1ª e 2ª Etapas) e 800 km com o Programa Integrado de Revitalização (PIR-IV), perfazendo 53.610 km de rodovias com contratos de manutenção.

Para o ano de 2012, está programada conservação de 19.800 km, restauração de 4.400 km por contratos tradicionais e manutenção de outros 29.600 km pelo Programa Crema (1ª e 2ª Etapas), totalizando 53.800 km. O intuito é aumentar a execução de contratos de manutenção por resultados para manter as condições de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários.

Em relação à sinalização, foi dado seguimento ao Programa de Sinalização Rodoviária (ProSinal), que tem como objetivo melhorar a sinalização da malha rodoviária federal, garantindo orientação adequada e segurança aos usuários. Em 2011, foram sinalizados 14.668,7 km de rodovias e, para o exercício de 2012, está prevista uma nova licitação para o ProSinal II de modo a garantir a sinalização das rodovias federais pavimentadas (55 mil km).

Ainda no campo da segurança viária, o Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais (Prodefensas) visa à redução da severidade dos impactos ao conter e redirecionar os veículos desgovernados, além de cooperar na orientação dos motoristas com a aplicação de materiais refletivos ao longo de sua extensão. Foram implantados 126 km de defensas metálicas em 2011 e há previsão para outros 294 km em 2012.

No Programa de Controle de Velocidade, foram licitadas a instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos, com coleta, armazenamento e processamento de dados estatísticos e dados e imagens de infrações de trânsito. O programa consiste na instalação de 2.696 equipamentos, que correspondem ao monitoramento de 5.392 faixas de trânsito, com o objetivo de reduzir o número de acidentes nas rodovias federais por meio de instalação de equipamentos de controle de velocidade, como barreiras eletrônicas e radares fixos. Em 2011, foram instalados 337 equipamentos e para 2012 a previsão é a instalação de 1.650 equipamentos.

Ainda no campo da operação rodoviária, o Governo está investindo em equipamentos de controle de peso, de forma a reduzir a degradação acelerada do pavimento. A colocação dos dispositivos de controle de cargas será distribuída nas principais rodovias federais, em pontos já identificados de ocorrência dessa prática irregular, destacando-se que 72 postos de pesagem já estão em pleno funcionamento.

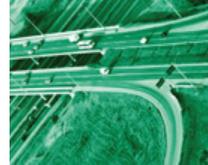
### a.2) Expansão da Malha e Adequação de Capacidade

Os investimentos realizados em 2011 voltados às ações de adequação e construção de rodovias constituem prioridade dentre os empreendimentos constantes da carteira do PAC, com foco estratégico para escoamento da produção, ampliação da fronteira agrícola, integração nacional e interligação com os países da América do Sul.

#### Região Norte:

- BR-364/AC, trecho Sena Madureira-Cruzeiro do Sul (349 km), concluídas cinco grandes pontes e executados 99,5 km de rodovias em 2011, com previsão para conclusão total em 2012;
- BR-163/PA, trecho da divisa MT/PA a Santarém (947 km), concluídas oito pontes e executados 216,5 km em 2011;
- BR-156/AP, construção da Ponte Internacional sobre o rio Oiapoque: obra-de-arte concluída em 2011;





- BR-156/AP, trecho Ferreira Gomes – Oiapoque (309 km), executados 12 km de pavimentação em 2011, com previsão de execução de 60 km para 2012;
- BR-429/RO, trecho Entroncamento BR-364 – Alvorada do Oeste-Costa Marques (304,3 km), executados 91,7 km de pavimentação em 2011, com previsão de conclusão da pavimentação para 2012;
- Para 2012 prevê-se a conclusão da adequação das travessias de Guaraí, Colinas e Miranorte, localizadas na BR-153/TO.

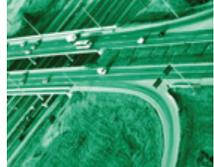
#### **Região Nordeste:**

- BR-020/PI, trecho São Raimundo Nonato-Divisa PI/BA (54,3 km), executados 16,5 km de pavimentação em 2011, com previsão de execução de 20 km em 2012;
- BR-101/RN, trecho Natal-Divisa RN/PB (81,0 km), obras de duplicação e modernização, executados 5,0 km de duplicação e quatro obras-de-arte especiais em 2011, com previsão de conclusão das vias marginais em 2012;
- BR-101/AL, trecho Divisa PE/AL-Divisa AL/SE (248,5 km), executados 11,1 km em 2011, com previsão de execução de 78 km em 2012;
- BR-101/PB, trecho Divisa PB/RN-Divisa PB/PE (129 km), executados 5,1 km em 2011, com previsão de conclusão da restauração em 2012;
- BR-101/PE, trecho Divisa PB/PE- Divisa PE/AL (199,0 km), executados 16,7 km e duas obras-de-arte especiais em 2011, com previsão de contratação das obras do contorno de Recife em 2012;
- BR-418/BA, trecho Caravelas-Entroncamento BR-101/BA (72,8 km), executados 8,4 km de pavimento e cinco pontes alargadas em 2011, com previsão de execução de mais 9 km em 2012;
- BR-235/BA, trecho Divisa SE/BA- Divisa BA/PI (664 km), executados 66 km da obra em 2011 e previsão de 30 km em 2012;
- BR-324/BA, construção de acesso rodoviário ao Porto de Salvador (4,3 km), concluído o canal do Rio das Tripas e executados 58% dos viadutos V-4, V-5, V-6 e V-7 e 10% dos viadutos V-8, V-9 e V-10 em 2011, com previsão de conclusão da obra em 2012;
- Para 2012 estão previstas ainda as construções dos contornos das cidades de Aracaju (BR-101/SE), Mossoró (BR-304/RN) e Campina Grande (BR-230/PB), além da construção da ponte do Rio Jaguaribe, em Aracati (BR-304/CE).

#### **Região Sudeste:**

- BR-364/MG, pavimentação Entroncamento BR-153/MG-Entroncamento BR-365(A) Divisa MG/GO (83,6 km), executados 35,0 km em 2011, com previsão de conclusão da obra em 2012;
- BR-050/MG, trecho Uberlândia-Araguari-divisa MG/GO (68,4 km), executados 32,3 km de duplicação e 16,5 km de restauração em 2011, com previsão de duplicação de 36,1 km e de restauração de 51,9 km da pista antiga em 2012;
- BR-146/MG, trecho Passos-Guaxupé (96,2 km), executados 39,0 km em 2011, com previsão de 9,7 km em 2012;
- BR-365/MG, trecho Uberlândia-Entroncamento BR-153 (Trevão) (95,3 km), executados 58,2 km de duplicação e 49,3 km de restauração na pista antiga em 2011, com previsão de execução de 18,5 km de duplicação e 30,0 km de restauração da pista antiga em 2012;





- BR-262/MG, trecho Betim-Nova Serrana (83,1 km): concluído em 2011;
- BR-265/MG, trecho Ilícinea-São Sebastião do Paraíso (159,7 km), executados 19,3 km em 2011, com previsão de conclusão da obra em 2012;
- BR-101/ES, adequação do contorno rodoviário de Vitória (25,5 km), executados 4,0 km em 2011, com previsão de conclusão da obra em 2012;
- BR-493/RJ, adequação do trecho Entroncamento BR-101 (Manilha)-Entroncamento BR-101 (Porto de Itaguaí) (97,0 km), executados 8,9 km de terraplenagem, 2 viadutos e 5 passagens inferiores;
- No Estado de São Paulo, ressalta-se a previsão de início das obras de construção do trecho norte do Rodoanel para o primeiro semestre de 2012.

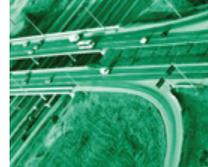
**Região Sul:**

- BR-101/RS, adequação do trecho da divisa SC/RS até Osório, concluída em 2011;
- BR-116/RS, obras complementares de adequação no trecho Dois Irmãos-Gravataí (36 km), concluídos o complexo viário de Canoas, a ponte sobre o Rio Gravataí e o viaduto do Rincão, executados 84% do viaduto Unisinos com previsão de conclusão em 2012;
- BR-448/RS, trecho Sapucaia-Porto Alegre (22,34 km), em execução os viadutos sobre a ferrovia EF-290, sobre as BR-116/RS, 448/RS, 386/RS, o viaduto de acesso à BR-290 e a ponte sobre o Arroio Sapucaia;
- BR-470/RS, trecho Barracão-Lagoa Vermelha (74,8 km), executados 14,4 km em 2011, com previsão de conclusão para 2012;
- Ainda no Rio Grande do Sul, tem-se previsto para concluir em 2012 a adequação de capacidade da BR-386, trecho Tabai-Estrela, bem como a entrega de 52 km de pavimentação da BR-392;
- BR-101/SC, duplicação do trecho Palhoça-Divisa SC/RS (249 km), executados 18,8 km em 2011, com previsão de duplicação dos últimos 46,0 km em 2012. Para a conclusão desse empreendimento, devem ser executados ainda os túneis do Morro dos Cavalos e do Formigão, além da ponte sobre o Canal das Laranjeiras, os quais apresentam data de conclusão somente para 2015;
- BR-376/PR, Contorno Rodoviário de Maringá, executados 4,2 km de pista simples, com previsão de execução de 4,8 km de pista simples e 11,1 km de duplicação em 2012;
- Na construção do Contorno Oeste de Cascavel, na BR-163/PR, foram executados 3,5 km em 2011, com previsão de conclusão da obra em 2012.

**Região Centro-Oeste:**

- BR-060/GO, duplicação do trecho Goiânia-Abadia de Goiás-Jataí (315,4 km); executados 111,44 km de pavimentação em 2011, com previsão de execução de 100 km de pavimentação para 2012;
- BR-153/GO – travessia Urbana de Anápolis, incluindo o Viaduto do Daia, executados 7,3 km de pavimentação e 2 viadutos em 2011, com previsão para 2012 de conclusão da travessia e início das obras do viaduto do Daia;





- BR-153/GO, trecho Aparecida de Goiânia-Itumbiara (Divisa GO/MG) (187 km), executados 60% da travessia urbana de Professor Jamil e 85% da travessia urbana de Hidrolândia em 2011, com previsão de conclusão das travessias para 2012 e início das obras de construção da 2ª Ponte sobre o rio Paranaíba, na divisa entre Goiás e Minas Gerais;
- BR-158/MT, trecho Ribeirão Cascalheira-Divisa MT/PA (481,4 km), executados 43,8 km de pavimentação em 2011;
- BR-242/MT, trecho Ribeirão Cascalheira-Sorriso (625,4 km), executados 18,0 km de pavimentação em 2011, e previsão de execução de 50 km de pavimentação em 2012;
- BR-163/MT, trecho divisa MT/PA-Guarantã do Norte/MT (53 km), executados 20,1 km, concluindo toda a pavimentação em 2011, com previsão de conclusão das obras complementares em 2012;
- BR-450/DF, trecho Granja do Torto-Entr. DF-051 (15,6 km): obra concluída em 2011;
- BR-020/DF, trecho Sobradinho-Divisa DF/GO (44,1 km): obra concluída em 2011;
- BR-070/GO, travessia urbana de Águas Lindas: obra concluída em 2011;
- BR-359/MS, trecho Entroncamento BR-163-Divisa MS/GO (225,8 km), executados 107,2 km em 2011, com previsão de conclusão da obra em 2012;
- BR-262/MS, Anel rodoviário de Campo Grande (46,1 km), executados 4,6 km de pavimentação em 2011, previsão de execução de 10 km para 2012.

### a.3) Concessões Rodoviárias

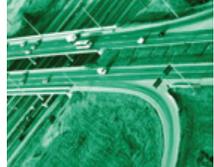
O Programa de Concessões de Rodovias Federais em sua 3ª etapa está dividido em Fase I e II. A Fase I é composta pelos trechos BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG e a Fase II pela BR-101/ES/BA (trecho até Mucuri). Em relação à Fase I, em 2011 foram realizadas audiências públicas dos projetos e planeja-se o leilão para 2012. Na Fase II, o projeto já foi submetido a audiências públicas e teve seus estudos aprovados pelo Tribunal de Contas da União (TCU), estando o leilão previsto também para 2012.

Destacam-se ainda diversas obras de grande relevância e que resultarão em grandes benefícios aos usuários das rodovias já concedidas, ao gerar melhoria das condições de fluidez do tráfego, segurança e conforto. Como exemplo, temos as seguintes obras:

- Construção do contorno de Florianópolis (BR-101/SC), a iniciar em 2012;
- Duplicação da rodovia entre Macaé e Campos (BR-101/RJ), iniciada em 2011;
- Construção do contorno norte da cidade de Curitiba (BR-116/PR), a iniciar em 2012;
- Duplicação da rodovia entre Curitiba e Mandirituba (BR-116/PR), a iniciar em 2012;
- Duplicação da rodovia da Serra do Cafezal (BR-116/SP), iniciada em 2011;
- Implantação do contorno de Betim (BR-381/MG), iniciado em 2011.

Assume importância também a aprovação da Resolução nº 3.651, de abril de 2011, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que apresenta a nova Metodologia de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro, trazendo para o cenário econômico atual os contratos de concessão firmados na década de 1990, garantindo assim maior justiça tarifária para o usuário.





#### a.4) Serviços de Transporte Rodoviário

Em relação ao Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (Propass Brasil), em 2011, foram concluídos os estudos técnicos e econômicos sobre os serviços com características rodoviárias, serviços semiurbanos do Distrito Federal e Entorno e os serviços de transporte internacional.

Para 2012 estão previstas audiências públicas para apreciação do processo de outorga, publicação dos editais e a adjudicação da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros.

No transporte rodoviário de cargas, o ano de 2011 apresentou a habilitação de 37 Operadores de Transporte Multimodal (OTM) com atuação nacional e internacional e sete com atuação Nacional, Internacional e no Mercosul. Nesse mesmo ano, foi concedida a primeira habilitação de OTM à empresa estrangeira, que atua exclusivamente em âmbito internacional, perfazendo um total de 421 OTM habilitados.

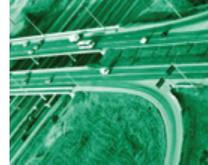
No Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) constam como regularmente registrados 641.600 transportadores, sendo 540.388 autônomos, 100.934 empresas e 278 cooperativas, somando uma frota total de 1.615.211 veículos registrados para operar no transporte rodoviário de cargas no território nacional.

Foi regulamentado em 2011 o pagamento de fretes do transporte rodoviário de cargas, que movimenta mais de R\$ 60 bilhões/ano, conforme previsto no art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, atingindo 93% do mercado de prestadores de serviço de transporte rodoviário de cargas. Com nova regulamentação o pagamento do frete será feito por meio de crédito em conta de depósitos, mantida em instituição bancária, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT. Espera-se com a medida promover a formalização da renda do transportador autônomo, facilitar o acesso aos programas de financiamento para renovação da frota, além de subsidiar a regulação do setor por meio da formação de banco de informações sobre o mercado de transporte rodoviário de cargas, como dados de origem e destino da carga, valor dos fretes praticados, principais transportadores, entre outros.

Em 2011 foram realizadas 14.430.962 fiscalizações no segmento transporte rodoviário de cargas, representando um aumento de 15,04% em relação ao mesmo período do ano anterior. Do total de fiscalizações realizadas, 14.250.104 referem-se à modalidade excesso de peso, tendo sido realizadas 14.235.814 fiscalizações em balanças rodoviárias e 14.290 fiscalizações por verificação de peso em documento fiscal. Com relação a 2010, houve acréscimo na ordem de 15,41% no total de fiscalizações do excesso de peso. Em 2011 foram fiscalizados 107.903 veículos quanto à regularidade no RNTRC. No que diz respeito ao Vale Pedágio Obrigatório, foram fiscalizados 28.443 veículos no ano de 2011. Outros 44.512 veículos foram fiscalizados quando da prestação de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, número 6,79% maior do que o total observado no ano passado. Deve ser dito ainda que no ano de 2011 foram lavrados 142.602 autos relativos a infrações no Transporte Rodoviário de Cargas, o que representa um aumento na ordem de 2,38%, em relação ao ano de 2010. Para o ano de 2012 a meta de fiscalização é de 11.811.499 veículos, número 5,0% superior à meta prevista para 2011.

No ano de 2011 foram fiscalizados 419.609 veículos do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP), o que corresponde a um aumento de 5,8% do resultado obtido no ano de 2010. Do total de fiscalizações do TRIIP, 384.947 referem-se a veículos fiscalizados em terminais rodoviários de embarque e desembarque de passageiros. Nos comandos em rodovias foram fiscalizados 27.510 veículos. Diante da reformulação do modelo de fiscalização técnico-operacional, e da manualização de procedimentos, foram fiscalizados, em 2011, 82 veículos nas garagens das empresas prestadoras de serviço. Por fim, outros 7.070 veículos foram fiscalizados em atendimento a ordens de serviço. Ressalte-se, ainda, que houve a lavratura de 30.049 autos de infração do TRIIP em 2011, número que supera em 18,06% o quantitativo de autos lavrados na modalidade durante o ano de 2010. Para o ano de 2012 foi estabelecida a meta de fiscalização de 372.666 veículos, número 5% superior à meta de fiscalização de 2011.





## b) Transporte Ferroviário

Com a construção de ferrovias estruturantes – Ferrovia Norte-Sul (FNS), Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), Nova Transnordestina e Ferronorte – o Governo Federal espera proporcionar redução de custos no transporte de cargas, geração de empregos, e promoção do desenvolvimento sustentável. O Governo Federal em 2011 deu continuidade à ampliação do sistema em bitola larga e de alta capacidade, à eliminação de pontos críticos e à recuperação de trechos defasados, complementando a malha de bitola estreita.

Os setores mais diretamente beneficiados serão os de mineração e agrícola, que passarão a contar com uma estrutura de transporte com maior eficiência, rapidez e de custo mais baixo para o transporte das riquezas produzidas quer para o mercado interno, quer para a exportação. Outro setor que se beneficia é o de transporte de cargas gerais, por meio de contêineres, visto que estes novos eixos ferroviários interligarão pólos de produção a pólos de consumo e portos.

### b.1) Expansão da Malha Ferroviária

A expansão ferroviária está fundamentada nos grandes eixos ferroviários, com bitolas de maior capacidade, de forma integrada com os demais modos de transportes. Dessa forma, o Brasil moderniza sua malha ferroviária, estruturando um sistema de alta capacidade para o transporte de cargas e passageiros, visando atender aos novos fluxos de transportes decorrentes da espacialização e do crescente grau de complexidade da estrutura produtiva nacional.

#### I – Ferrovia Norte-Sul:

- Trecho entre Aguiarnópolis (TO) e Anápolis (1.360 km), concluídos 202 km em 2011, referentes ao Tramo Sul Uruaçu (GO) - Anápolis (GO) e Tramo Central Palmas (TO) - Uruaçu (GO).

Para 2012 estão previstas as conclusões das obras do Tramo Sul, inclusive o túnel de chegada a Anápolis, e também do Tramo Central, com 620 km de extensão.

#### II – Extensão Sul da Ferrovia Norte-Sul

- Trecho Ouro Verde (GO) - Estrela d'Oeste (SP) (681 km), execução de 15% de infraestrutura em 2011.

Para 2012 está prevista a execução de 35,0% de infraestrutura, 15,0% de superestrutura e 40,0% de obras-de-arte especiais.

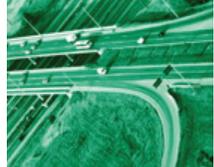
#### III – Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol)

- Trecho Ilhéus (BA) - Caetité (BA) (537 km), executados 5,2% de infraestrutura em 2011, com previsão para execução de 35,0% de infraestrutura, 15,0% de superestrutura e 30,0% de obras-de-arte especiais em 2012;
- Trecho Caetité (BA) - Barreiras (BA) (485 km), previsão de início das obras e execução de 25,0% de infraestrutura, 5,0% de superestrutura e 20,0% de obras-de-arte especiais em 2012.

#### IV – Ferrovia Nova Transnordestina:

- Trecho Missão Velha (CE) - Salgueiro (PE) (96 km), execução de 51% da superestrutura e 7% das obras-de-arte especiais;
- Trecho Salgueiro (PE) - Trindade (PE) (163 km), execução de 15% da superestrutura, 16% da infraestrutura e 15% das obras-de-arte especiais;





- Trecho Eliseu Martins (PI) - Trindade (PE) (420 km), execução de 24% da infraestrutura e 20% das obras-de-arte especiais;
- Trecho Salgueiro (PE) - Suape (PE) (522 km), execução de 6% da superestrutura, 30% da infraestrutura e 32% das obras-de-arte especiais.

#### V – Ferronorte:

- Trecho Alto Araguaia-Rondonópolis, segmento II (km 13-km 176) – Alto Araguaia-Itiquira, execução de 31,5% da infraestrutura e de 77,5% da superestrutura, em 2011, com previsão de conclusão para 2012.

Ainda em 2012 estão previstos o início e a conclusão do segmento III (km 176-km 260) – trecho Itiquira-Rondonópolis.

#### VI – Ferrovia de Integração do Centro-Oeste – Fico:

Encontra-se em etapa de elaboração de projetos. No trecho Campinorte (GO) - Água Boa (MT) (383,3 km), há a previsão de execução de 70% do projeto executivo em 2012, e no trecho Água Boa (MT) - Lucas do Rio Verde (517,7 km), a meta é a conclusão do projeto básico em 2012.

#### VII – Corredor Bioceânico – Atlântico/Pacífico

Foi concluído, em 2011, o estudo de viabilidade com revitalização, extensão e ampliação de capacidade de ferrovias para formar o Corredor Bioceânico – Atlântico/Pacífico. O estudo contou com a participação de representantes da Argentina, Paraguai e Chile.

### b.2) Adequações na Malha Ferroviária

As adequações na malha ferroviária, realizadas pelo Governo, visam dirimir pontos de comprometimento do fluxo de trens em áreas urbanas e reduzir o risco de acidentes, aumentando o nível de serviço da ferrovia, sua capacidade de transporte e sua velocidade média comercial.

Nesse sentido, ressalta-se a execução em 2011, com continuidade prevista para 2012, das obras de construção dos contornos ferroviários de São Francisco do Sul (SC) e de Araraquara (SP), com 11% de avanço físico. O Pátio de Tutóia, complementar ao contorno de Araraquara, com 45% de execução e previsão de conclusão também em 2012.

Na mesma linha, podem-se citar as obras de construção da passagem inferior em Paverama (RS), a transposição em Campos Altos (MG), a adequação da linha férrea e construção do pátio Anísio Braz em Barra Mansa (RJ), com 26% de adequação realizada em 2011 e a construção do terminal intermodal de Campo Grande (MS), que será concluído em 2012. Para 2012 ainda estão previstas as conclusões das seguintes construções: contorno ferroviário de Três Lagoas (MS) e o rebaixamento da linha férrea no Município de Maringá (PR).

Importante ainda ressaltar que o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Prosefer) teve seus estudos concluídos em 2011, indicando os principais pontos críticos da malha ferroviária contidos em 17 corredores, perfazendo um total de 14.948 km analisados. O programa visa reduzir gargalos e aumentar a produtividade do transporte sobre trilhos brasileiro.





### **b.3) Transporte Ferroviário de Passageiros**

No âmbito do planejamento ferroviário em 2011, destaca-se o início dos Projetos de Trens Regionais de Passageiros e Turísticos, os quais reativam o uso das estradas de ferro brasileiras em benefício direto de seus cidadãos com a retomada dos trens de passageiros em várias regiões do País. Os trechos de Trens Regionais de Passageiros que estão sendo estudados atualmente são: Caxias do Sul a Bento Gonçalves, no Estado do Rio Grande do Sul e Londrina a Maringá, no Estado do Paraná. Para o ano de 2012, está previsto o desenvolvimento de cinco estudos de viabilidade para implantação de Trens Regionais Turísticos de Passageiros.

Quanto ao Transporte Ferroviário de Passageiros em Alta Velocidade (TAV), foi dado prosseguimento às atividades relativas ao TAV Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas e apresentada nova proposta de implantação do projeto. Para tanto, estão sendo realizados estudos com vistas à formulação de nova modelagem de concessão em duas fases:

- Fase I: será objeto da licitação a concessão para operação e manutenção do sistema com a consequente definição da tecnologia de TAV a ser adotada (Concessão I);
- Fase II: a licitação selecionará o concessionário responsável pela implantação da infraestrutura, o qual terá também direito à exploração comercial das estações e áreas adjacentes (Concessão II).

No âmbito da Carta-Convênio de Cooperação Técnica, celebrada com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), para apoio à Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) na implantação de programa para a gestão do projeto do Trem de Alta Velocidade, estão sendo realizados estudos técnicos e socioambientais. A Fase II dos estudos ambientais, que visam à obtenção da licença ambiental prévia, será implantada com apoio de recursos financeiros de contrato de empréstimo junto ao BID, no valor de US\$ 50 milhões, em fase final de negociação.

Foi celebrado também o termo aditivo ao convênio, ampliando sua vigência até novembro de 2012, para contemplar estudos ambientais complementares e serviços jurídicos na formatação das bases do novo modelo de concessão e apoio durante a avaliação das propostas e a fase de licitação do projeto TAV.

Em 2012 estão previstas a realização de audiência pública das minutas de edital e contrato de concessão e a publicação do aviso de licitação da Concessão I, bem como a realização da sessão pública de leilão.

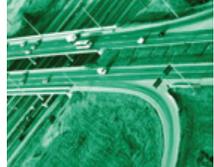
### **b.4) Regulação do Transporte Ferroviário de Carga**

Em 2011 foram implementados importantes ajustes no marco regulatório do setor ferroviário de transporte de cargas brasileiro. Para tanto, foram publicadas as Resoluções ANTT nºs 3.694/11, 3.695/11 e 3.696/11.

A Resolução ANTT nº 3.694/11 aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviários de Cargas (Reduf) e constitui-se em instrumento consolidador dos direitos e obrigações dos usuários e concessionárias, estabelecidos pelas Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 10.233, de 5 de junho de 2011, e nos contratos de concessão vigentes. Já a Resolução ANTT nº 3.695/11 aprova o regulamento das operações de direito de passagem e tráfego mútuo do subsistema ferroviário federal e estabelece as diretrizes técnicas e regulatórias para as operações ferroviárias sob a forma de interoperabilidade, visando aumentar a competitividade do setor.

Finalmente, a Resolução ANTT nº 3.696/11 aprova o regulamento para pactuar as metas de produção por trecho e as metas de segurança para as concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas, e estabelece instrumento de





melhoria do processo de regulação do serviço de transporte ferroviário de cargas, na medida em que permite a otimização do aproveitamento da malha ferroviária.

As alterações do marco regulatório estão previstas para se tornarem efetivas a partir de 2012, possibilitando maior oferta de serviços tão logo novos usuários entrem nesse mercado que hoje é restrito às concessionárias e a grandes empresas exportadoras.

### c) Transporte Hidroviário

O aumento da participação do modal hidroviário na matriz logística brasileira propiciará não apenas maior competitividade aos produtos brasileiros, por meio da redução dos custos logísticos, como maior sustentabilidade ambiental, através da redução da emissão de gases poluentes. Nesse sentido, os investimentos previstos pelo Governo, tanto na carteira do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) quanto nas demais ações de manutenção de corredores hidroviários, visam propiciar a infraestrutura necessária ao aproveitamento pleno do potencial hidroviário do País.

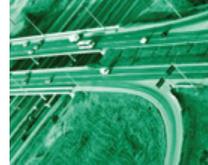
Em continuidade às Diretrizes da Política Nacional do Transporte Hidroviário, foi garantida em 2011 a manutenção de mais de 6 mil km de vias navegáveis nos principais rios federais, por meio de intervenções como sinalização, destocamentos e retiradas de obstáculos. Além disso, foram retomados e concluídos projetos importantes que garantirão nos próximos anos o crescimento sustentável da matriz de transportes aquaviária. Dentre eles temos, por exemplo, o modelo hidrodinâmico para dragagem no rio Paraguai, na região da ponte ferroviária Gaspar Dutra, e a atualização da sinalização náutica e das cartas no rio Paraguai, entre as cidades de Cáceres e Ladário, em MT.

No âmbito do PAC, os empreendimentos organizam-se em torno das principais hidrovias do País, por meio de diversas intervenções, prevendo-se adequações e melhoramentos específicos nos corredores das hidrovias do Madeira, Amazonas, Tapajós, São Francisco, Tietê-Paraná, Paraguai e Mercosul. Em 2011, destacam-se a realização de dragagem em Ilha do Mendonça, Amarra Couro e Fazenda Carrapicho, no rio São Francisco, e de sinalização na hidrovia Paraná, nos trechos entre a UHE Itaipu e UHE Jupia e entre a UHE Ilha Solteira e São Simão. Destaca-se também a conclusão do projeto básico de dragagem de manutenção no trecho de Cáceres até Barra Norte da Ilha do Taimã do rio Paraguai, nos Estados do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul.

Para 2012 está previsto o início da execução das obras de dragagem e sinalização na hidrovia do Madeira; de dragagem do rio Taquari na hidrovia do Mercosul; e de dragagem de manutenção no trecho de Cáceres até Barra Norte da Ilha do Taimã e de dragagem do trecho do Passo do Jacaré, ambas na hidrovia do Paraguai. Ademais, está previsto o início da elaboração dos projetos de melhoramentos dos corredores das hidrovias do rio Madeira, do rio Amazonas/Solimões, do rio Tapajós, do rio São Francisco, do rio Paraná, do rio Paraguai, da hidrovia do Mercosul e do projeto de melhoria do terminal de Porto Velho; do projeto de sinalização do rio Tapajós; do projeto de dragagem na hidrovia do rio Amazonas; e do projeto executivo para adequação do porto de Porto Velho, no Estado de Rondônia.

Outro destaque das obras do transporte hidroviário, o empreendimento da hidrovia do Tietê será executado por meio de recursos oriundos de cerca de 60% do Governo Federal (R\$ 900,00 milhões) e 40% do Governo do Estado de São Paulo (R\$ 600,00 milhões), conforme Protocolo de Intenções assinado em 2011. O empreendimento é composto por diversas intervenções, algumas previstas para serem concluídas em 2012, como a ampliação dos vãos das pontes da SP-425 e SP-333 e a proteção de pilares da ponte sobre a SP-255 e aprofundamento do canal de Igarapu; e outras com data de conclusão prevista após 2014, como a implantação de barragem e eclusa próximas a Santa Maria da Serra, a implantação da 1ª barragem e respectiva eclusa em Anhembi, a construção do terminal de Ártemis, em Piracicaba, a modernização do terminal hidroviário de Araçatuba, e estudos e projetos para extensão da hidrovia até a cidade de Salto.





A construção de terminais portuários, principalmente nos Municípios da Região Norte onde o modal hidroviário é preponderante, representa importante medida de caráter socioeconômico, visto que esses empreendimentos permitem a circulação regional de pessoas, melhoram o transporte de mercadorias e promovem qualidade de vida.

Nesse quesito, serão iniciadas em 2012 as obras de construção dos terminais de Apuí (Prainha) e Japurá, no Estado do Amazonas. Para 2012 também está prevista a inauguração de 16 terminais nos Municípios de Barreirinha, Berurí, Boa Vista do Ramos, Canutama, Carauari, Careiro da Várzea, Codajás, Eirunepé, Guajará, Ipixuna, Iranduba, Itamarati, Itapiranga, Manicoré, São Gabriel da Cachoeira e Tapauá, no Estado do Amazonas, e três terminais nos Municípios de Augusto Corrêa, Monte Alegre e Santarém, no Estado do Pará.

Além disso, serão licitadas, em 2012, as obras dos terminais Itacoatiara e Manaus Moderna, no Estado do Amazonas.

Por fim, encontram-se também no PAC, em etapa preparatória, os projetos dos terminais hidroviários das cidades de: Abaetetuba, Belém, Bragança, Cametá, Conceição do Araguaia, Juruti, Óbidos, Oriximiná, São Miguel do Guamá, Viseu e Tucuruí, no Estado do Pará; além de Alvarães, Anamá, Anori, Envira, Parintins, Silves, Maraã, Juruá e Capiranga, no Estado do Amazonas, e Guajará-Mirim, em Rondônia.

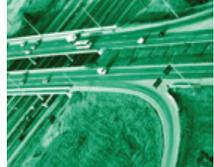
No que diz respeito às obras do Porto de Manaus, que permitirão melhorar a capacidade operacional do porto para a Copa do Mundo FIFA em 2014, o projeto executivo já se encontra na fase de licitação.

Com relação ao planejamento hidroviário, merecem destaque as preparações do Plano Hidroviário Estratégico (PHE) e do Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH). O PHE visa consolidar um banco de dados com informações e indicadores próprios ao transporte hidroviário, de forma a permitir que os instrumentos de planejamento sejam continuamente atualizados e incorporados ao Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Os estudos preliminares do PHE foram objeto de licitação em 2011, com apoio financeiro do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). Já o PNIH, em elaboração, tem como objetivo analisar potenciais cenários de utilização das hidrovias nacionais e servir de base para a confecção do Plano Geral de Outorgas (PGO). A data de conclusão do PNIH é setembro de 2012.

Para atender à competência institucional de regular e fiscalizar a prestação dos serviços de transportes aquaviários de apoio marítimo e de apoio portuário, e de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, foram realizadas 730 ações de fiscalização em 2011, que resultaram na celebração de 72 Termos de Ajuste de Conduta (TAC) com as empresas do setor regulado. Para o exercício de 2012 estão previstas 748 ações fiscalizatórias.

Adicionalmente, em 2011 foram realizados trabalhos educativos, campanhas e ações de combate à operação sem autorização na navegação interior e, como consequência, houve um acréscimo de 7% de regularidade nos transportes em relação a 2010. Para 2012 está prevista a verificação das condições operacionais da prestação do serviço com foco na qualidade, contemplando 100% do universo de operadores autorizados, enquanto que nos outros requisitos técnicos, jurídico-fiscais e econômico-financeiros contemplará 25% do total de operadores. Serão realizadas ainda 27 campanhas de conscientização perante os operadores e usuários visando à promoção da regularização das operadoras de transportes, com o intuito de elevar a qualidade da prestação de serviço e a divulgação dos direitos e deveres dos usuários e operadores.





#### d) Fomento à Indústria Naval

O fomento à modernização, renovação e ampliação da frota naval brasileira, além de contribuir para a geração de emprego e renda – o número de postos de trabalho nos estaleiros cresceu em mais de 3 mil vagas relativamente a 2010 –, é fundamental para o aumento da competitividade sistêmica da economia, por meio da redução de custos logísticos propiciada pelo desenvolvimento do modal aquaviário.

A carteira do Fundo da Marinha Mercante (FMM) é atualmente composta de 289 projetos contratados com os agentes financeiros, alcançando o montante de US\$ 9,1 bilhões. Desse total, 82 projetos estão em construção com valor correspondente a US\$ 3,5 bilhões, 77 embarcações (construção) e 5 estaleiros (construção, modernização e ampliação). Estes estão localizados em quatro diferentes unidades da Federação, a saber: São Miguel e Aliança, no Rio de Janeiro; Atlântico Sul, em Pernambuco; Wilson Sons, em São Paulo; e ERG2 no Rio Grande do Sul. Os 207 projetos restantes aguardam a entrada em eficácia dos seus respectivos contratos – 2 estaleiros e 205 embarcações –, representando um investimento total de US\$ 5,6 bilhões.

No decorrer de 2011 foram entregues 57 embarcações que utilizaram US\$ 923,3 milhões de recursos do FMM. Importante ressaltar também que o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, no exercício de 2011, priorizou a obtenção de financiamento com a utilização de recursos do Fundo da Marinha Mercante de investimentos no valor total de US\$ 14,6 bilhões, relativos a 579 projetos, distribuídos entre 23 estaleiros e 556 embarcações.

Além disso, durante o exercício de 2011, no âmbito do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef I, II e Promef Hidrovias), foi concluída a construção do navio petroleiro Celso Furtado e iniciada a de outras três embarcações, além da contratação de mais 108 projetos, que aguardam apenas o início da entrada em eficácia dos seus respectivos contratos.

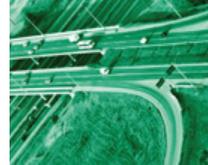
#### e) Transporte Marítimo

Os portos marítimos são importantes elos da cadeia logística da economia e desempenham papel-chave na estratégia de proporcionar ao País maiores ganhos de competitividade. Dessa forma, as políticas e diretrizes do Governo para o desenvolvimento do setor portuário contemplam tanto a promoção de programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos e terminais portuários marítimos quanto medidas de desenvolvimento institucional do setor e melhoria da gestão portuária.

Foi relevante o incremento nas outorgas na área da navegação marítima e de apoio em relação ao ano anterior, com a emissão de 53 outorgas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O aumento nessas autorizações pode ser explicado pela contínua expansão do setor, constatando-se um balanço positivo entre o número de entradas e eventuais saídas dos agentes no setor de transporte marítimo, em face da expectativa decorrente da exploração do Pré-Sal na plataforma continental brasileira.

Quanto às fiscalizações na navegação marítima e de apoio, em 2011 foram realizadas 242 fiscalizações em empresas brasileiras de navegação, o que correspondeu a 94% das fiscalizações previstas para o ano, num universo de 258 empresas autorizadas nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio portuário e apoio marítimo. Para 2012, prevê-se contemplar 100% das 276 empresas autorizada uma vez que a fiscalização eficiente e permanente da Agência garante a qualidade do serviço de transporte prestado ao usuário e impede que maus prestadores de serviço se aventurem na atividade, aumentando o risco de danos a terceiros, inclusive ambientais.





### e.1) Infraestrutura Portuária

A retomada do crescimento econômico do País na última década trouxe à tona a sobrecarga da capacidade do setor portuário brasileiro, demandando do poder público uma extensa carteira de obras com vistas a adequar a infraestrutura dos portos ao novo dinamismo do comércio internacional. Nesse sentido, as obras de infraestrutura portuária constantes no PAC buscam construir, ampliar e recuperar instalações de acostagem, de proteção à atracação e operação de navios, de armazenagem e de circulação nos portos públicos marítimos.

No ano de 2011, foi dada continuidade a diversos investimentos no setor portuário, impulsionados pelo PAC, sendo que alguns desses foram concluídos no decorrer do ano e outros seguem em andamento.

Nas obras de infraestrutura portuária, o Governo Federal concluiu a ampliação dos molhes do Porto do Rio Grande (RS) e as obras de reforço do berço 101 do Porto de São Francisco do Sul (SC). No Porto de Itaquí (MA), foram atingidos 84% da execução da construção do berço 100, do alargamento do cais sul e da ampliação do Porto, sendo que este empreendimento possui conclusão prevista para o ano de 2012. Também com término para 2012 estão previstas as obras de ampliação do píer principal do Porto de Vila do Conde (PA), com 85% de realização, a construção do acesso rodoferroviário do Porto de Suape (PE), que apresenta 28% realizados, e a construção de acesso provisório Alamoia/Saboó, da Avenida Perimetral Margem Direita do Porto de Santos (SP).

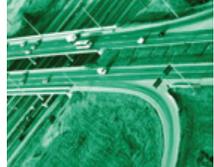
Encontram-se em fase final as obras de ampliação e adequação do Terminal Salineiro de Areia Branca (RN) (97% realizados) e a recuperação do berço 201 do Porto de São Francisco do Sul (SC) (95% realizados). Destaca-se também o início, em setembro de 2011, das obras de recuperação, alargamento e ampliação do cais comercial do Porto de Vitória (ES) (12% realizados) e a implantação da avenida Perimetral Margem Esquerda do Porto de Santos (SP) – Município do Guarujá 1ª fase (26% realizados).

Em fase de ações preparatórias para contratação, estão a construção do terminal de Múltiplo Uso 2 do Porto de Santarém (PA); a construção do berço 4 do Porto de Natal (RN); a construção do terminal de contêineres do Porto de Fortaleza (CE); a ampliação do quebra-mar no Porto de Salvador (BA); a construção do berço 108 do Porto de Itaquí (MA); a construção do terminal de granéis sólidos do Porto de Suape (PE); o alinhamento e reforço do berço 4 e obras de retroárea do Porto de Itajaí (SC); as obras de restauração do leito marítimo em área adjacente ao molhe leste do Porto do Rio Grande (RS); e a modernização do cais público do Porto Novo do Porto do Rio Grande (RS).

No Porto de Vitória (ES), encontram-se em fase de elaboração de ações preparatórias para contratação as obras do pátio de estocagem para carga pesada no cais comercial e a construção de berço nos dolphins do Atalaia. Já no Porto de Santos (SP), estão na mesma fase o reforço dos berços de atracação na Ilha de Barnabé; a construção de passagem inferior no Valongo (Mergulhão); o reforço do píer de acostagem no Alamoia; o projeto de implantação da Avenida Perimetral (Guarujá – 2ª fase – e Santos); o projeto de implantação de um píer com dois berços de atracação e ponte de acesso no terminal da Alamoia; e o reforço de cais para aprofundamento dos berços entre os armazéns 12A e 23.

Para o ano de 2012, programa-se o início de obras constantes do PAC, tais como: a ampliação do quebra-mar do Porto de Salvador (BA); a construção do terminal de múltiplo uso 2, no Porto de Santarém (PA); a execução dos reforços estruturais dos cais da Gamboa, no Porto do Rio de Janeiro (RJ); a construção do Berço 4 do cais do Porto de Natal (RN); a construção do Berço 108 do Porto do Itaquí (MA); o alinhamento e reforço do Berço 4 do Porto de Itajaí (SC); a modernização do Cais Público do Porto Novo e a restauração do leito marítimo em área adjacente ao Molhe Leste do Porto do Rio Grande (RS).





No que diz respeito às intervenções necessárias para a preparação do setor portuário para a Copa do Mundo FIFA 2014, foram iniciadas, em novembro de 2011, as obras para a construção do terminal marítimo de passageiros no Porto de Recife (PE), e estão em fase de contratação os empreendimentos de implantação de píer em formato de Y no Porto do Rio de Janeiro; o realinhamento do cais de Outeirinho no Porto de Santos; a implantação de terminal marítimo de passageiros no Porto de Fortaleza; e a construção dos terminais marítimos de passageiros nos portos de Natal e de Salvador.

No tocante às obras de dragagens e adequação da navegabilidade dos portos, destaca-se a conclusão em 2011 da dragagem nos portos do Rio de Janeiro (RJ) (1ª fase), de Itajaí (SC) e de São Francisco do Sul (SC). Também foi dado seguimento aos empreendimentos dos portos de Fortaleza (CE) (com 95% realizados); Natal (RN) (com 98% realizados); Cabedelo (PB) (87% realizados); Suape (PE) (Canal Externo – com 17% realizados); Barra do Furado (Canal das Flechas) (RJ) (obra contratada em fase de mobilização) e Santos (SP) (95% realizados da dragagem e 70% do derrocamento das pedras de Itapema e Teffé).

Para o ano de 2012 pretende-se dar continuidade ao Programa Nacional de Dragagem e concluir as obras de dragagem já contratadas, no PAC. No âmbito do Programa Nacional de Dragagem, está prevista a contratação de obras para os portos de Vitória (ES), Imbituba (SC), Luís Correia (PI), Areia Branca (RN), Maceió (AL), Barra do Riacho (ES), Rio de Janeiro (RJ), Itaguaí (RJ) Santos (SP), Paranaguá (PR) e Porto Novo de Rio Grande (RS).

## e.2) Licenciamento Ambiental

Em relação à questão ambiental do setor portuário, destacam-se no ano de 2011 dois conjuntos de ações do Governo: a adoção de providências necessárias à regularização ambiental das instalações portuárias e a promoção do gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos.

O Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP), instituído pela Portaria Interministerial nº 425, de 26 de outubro de 2011, tem por objetivo promover e apoiar de forma continuada a regularização ambiental de portos e terminais marítimos, bem como dos outorgados às Companhias Docas, no intuito de compatibilizar a necessidade de sua operação e manutenção às normas ambientais vigentes. Para implementar o Programa, foram firmados dois Termos de Cooperação Técnica e Financeira com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e a Universidade Federal da Bahia (UFBA), cujos trabalhos iniciaram em julho de 2011, para a elaboração dos estudos necessários à obtenção da licença ambiental de operação de oito portos administrados pelas Companhias Docas. Das sete Companhias Docas vinculadas à Secretaria de Portos, cinco aderiram ao PRGAP mediante termo de adesão, a saber: Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). A Companhia Docas do Pará (CDP) e a Companhia Docas do Ceará (CDC) não aderiram, pois seus portos já possuem licença ambiental de operação.

Quanto ao gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos, atividade ainda incipiente nos portos brasileiros, o Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, constante do PAC, tem como objetivo a implantação, em 22 portos marítimos brasileiros, do gerenciamento de resíduos sólidos e de efluentes líquidos, até dezembro de 2014. Com essa implantação, espera-se a erradicação da fauna sinantrópica nociva. A primeira etapa do Programa está sendo desenvolvida desde julho de 2011, por meio de cooperação técnica com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com previsão de término até junho de 2012.





### e.3) Gestão e Desenvolvimento Institucional Portuário

Com relação ao planejamento de longo prazo do setor portuário brasileiro, em setembro de 2011 foi recebida a primeira versão do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), projeto iniciado em 2010 e executado por meio de cooperação técnica com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). O PNLp contempla a análise do desempenho atual do setor, o diagnóstico das barreiras infraestruturais e de gestão e a definição do planejamento estratégico com alternativas de ações governamentais para o seu desenvolvimento no curto, médio e longo prazos. Para o ano de 2012 pretende-se concluir o PNLp e os 15 Planos Diretores Estratégicos – *Master Plans*– para Portos Públicos de importância estratégica nacional.

Por sua vez, o programa de inteligência logística portuária, constante da carteira de projetos do PAC, é composto pelos seguintes projetos: Concentrador de Dados e Portal de Informações Portuárias – Porto sem Papel; Sistema de Gerenciamento e Informações de Tráfego Marítimo – *Vessel Traffic Management Information System* (VTMIS); Cadeia Logística Inteligente e Sistemas de Apoio ao Gerenciamento da Infraestrutura Portuária – Gestão Portuária.

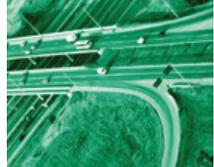
O Porto sem Papel consiste na criação de uma janela única – o Portal de Informações Portuárias – a qual permite a troca eletrônica de dados entre os intervenientes, a padronização de documentos com a conseqüente redução do tempo para as anuências, e, portanto, a diminuição dos custos e racionalização dos procedimentos que envolvem o manejo da carga pelos entes públicos que atuam nos portos. O projeto será executado em duas fases, sendo que a primeira, já concluída, resultou em sua implantação nos portos de Santos, em 01/08/2011, Rio de Janeiro, em 15/08/2011, e Vitória, em 01/09/2011. A segunda fase do Porto sem Papel trata da difusão da ferramenta tecnológica para os demais 32 portos marítimos brasileiros, no período de novembro de 2011 a dezembro de 2014.

O projeto VTMIS consiste na aquisição e instalação de sistemas de monitoramento de tráfego de embarcações com vistas a aumentar a eficiência dos portos, com base na ampliação da segurança da vida humana no mar, da segurança da navegação e da proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções. Para implementar esse projeto, foi estabelecido em 2011 um acordo de cooperação com a Agência para o Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos – *United States Trade and Development Agency* (USTDA) – para a contratação de empresa que realizará estudos técnicos que resultarão no termo de referência para o edital de licitação. Para o ano de 2012, pretende-se também concluir o estudo de viabilidade de implementação do VTMIS nos portos marítimos brasileiros e viabilizar a contratação de sua implantação nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Itaguaí, Vitória, Salvador e Aratu. A previsão de conclusão da implantação do sistema nesses seis portos brasileiros é dezembro de 2013.

O projeto Cadeia Logística Inteligente consiste no acesso às tecnologias de rastreamento de cargas selecionadas por parte dos agentes públicos intervenientes no processo portuário e agentes privados (operadores logísticos e embarcadores) com vistas a aumentar a eficiência logística nos portos. A previsão é implementar tal projeto em 12 portos até novembro de 2014. Para 2012 é prevista a conclusão do desenvolvimento do sistema de informação que gerencia o projeto Cadeia Logística Inteligente, e o processo licitatório de implantação do projeto nos portos de Paranaguá e Rio Grande, além do início da sua operação nos portos de Vitória, Santos e Rio de Janeiro.

Adicionalmente, com vistas a ampliar a participação do transporte hidroviário na matriz de transporte brasileira, o Poder Executivo está desenvolvendo o Programa de Incentivo à Cabotagem, cujo objetivo é eliminar as barreiras que impedem o pleno desenvolvimento desse setor no Brasil. Dentre as ações em curso, destacam-se: o Acordo de Assistência Técnica firmado com a Agência de Desenvolvimento de Informática e Telecomunicações de Singapura (*IDA International*), com o





propósito de dotar os portos brasileiros de um moderno sistema de informações voltado para integração e gestão dos processos relativos à cabotagem; e o Acordo de Cooperação Técnica com o Banco Mundial, com recursos do Fundo Espanhol para a América Latina e Caribe (SFLAC), que visa à realização de diagnóstico sobre a cabotagem no País, com a finalidade de subsidiar a proposição de políticas públicas para o setor em médio e longo prazo.

Ainda em relação ao fortalecimento institucional do setor, pretende-se, em 2012, institucionalizar o processo de profissionalização da gestão dos portos nacionais, de forma a aumentar a eficiência nos portos, aprimorar o plano geral de outorgas e aperfeiçoar o sistema de concessões públicas e arrendamentos portuários.

### 3. Aviação Civil e Infraestrutura Aeroportuária

A aviação comercial brasileira é um setor em franca expansão, com a adesão crescente de segmentos da população brasileira até então alijados deste meio de transporte, que desejam se deslocar de forma rápida e segura, pagando preços cada vez mais competitivos em relação a outros modos de transporte.

Considerando os 66 aeroportos pertencentes à rede da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), responsáveis por aproximadamente 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil, a demanda por transporte aéreo acumulou, de janeiro a setembro de 2011, comparado ao mesmo período do ano passado, 18,5% de crescimento no mercado doméstico e 13,8% no segmento internacional consideradas apenas as rotas operadas por companhias brasileiras. Em setembro de 2011, a demanda doméstica foi 9% superior à do mesmo mês de 2010.

#### a) Gestão Aeroportuária e dos Serviços Aéreos

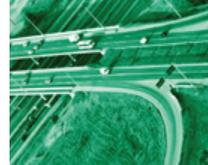
A gestão das atividades aeroportuárias e dos serviços aéreos está fundamentada na análise e reflexão sobre a conjuntura atual e as tendências futuras do setor de aviação civil. Entre as atividades que vêm sendo realizadas para subsidiar a definição de políticas para o setor, merecem destaque: i) a projeção de demanda para o setor de aviação civil em médio e longo prazos; ii) a elaboração de estudos de forma a mensurar e otimizar a capacidade de processamento de passageiros e cargas; iii) o planejamento da expansão da infraestrutura existente e a construção de novos aeroportos; e iv) o desenvolvimento de opções de financiamento ao desenvolvimento do sistema aeroportuário.

No ano de 2011, a redução do preço das passagens aéreas continuou a impulsionar o crescimento da demanda. Entre janeiro e setembro de 2011, o valor médio da tarifa aérea atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) foi 11% inferior ao total do ano de 2010. Adicionalmente, a maior competição entre empresas aéreas tem contribuído para a inserção de mais segmentos da sociedade brasileira nesse mercado, bem como para o crescimento do número de rotas aéreas entre cidades brasileiras.

A adoção de medidas que contribuam para o aumento da concorrência constitui-se em prioridade no âmbito das políticas públicas para a aviação civil brasileira. Nesse sentido, a redução ou eliminação de barreiras à entrada de novas empresas no mercado, em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), propiciará vantagens, como o aumento do número de localidades e rotas atendidas pelo transporte aéreo regular, a redução do preço das passagens aéreas e a geração de negócios e renda.

De forma a contribuir com esse objetivo, um dos principais desafios para as políticas públicas de desenvolvimento da aviação civil em um país das dimensões do Brasil é o aumento da quantidade de Municípios e rotas atendidas pelo transporte aéreo re-





gular. Na atualidade, dos 5.565 Municípios brasileiros, apenas cerca de 130 dispõem de transporte aéreo regular, concentrado especialmente em cidades de grande e médio porte ao longo do litoral do País. O atendimento a localidades de baixo e médio potencial de tráfego e com pouca acessibilidade por meios terrestres é um desafio que vem sendo enfrentado por meio de investimentos de recursos federais em aeroportos de interesse regional que supram o atendimento dessa demanda, no âmbito do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (Profaa).

O Plano Aeroviário Nacional (PAN), que deverá ser apresentado ao Conselho de Aviação Civil no ano de 2012, será o principal instrumento de planejamento do setor. Os Planos Aeroviários Estaduais, por sua vez, serão integrados ao plano federal à medida que forem sendo recepcionadas as intenções de investimentos estaduais nos principais aeroportos do País, formando, assim, uma rede de interesse nacional. Os Planos de Outorga, contendo os aeródromos que serão delegados ao poder público estadual ou municipal, assim como aqueles que serão concedidos ou autorizados à iniciativa privada, também serão incorporados ao Plano. O propósito desse planejamento integrado é promover a ordenação dos investimentos, estimulando a inversão privada e a racionalização das intervenções das três esferas de governo.

O desenvolvimento da aviação civil – com manutenção das tendências de crescimento da oferta e da demanda, redução dos preços de passagens, aumento da competição e melhoria dos índices de eficiência operacional – requer organização institucional capaz de atuar na formulação, implementação e avaliação de políticas públicas para o setor aéreo civil. É esse o contexto que requereu a criação pelo Governo, em 2011, da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

Em 2011 foi também instituída a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), responsável pela organização e coordenação das atividades de órgãos e entidades públicas que atuam nos aeroportos. Foram criadas Autoridades Aeroportuárias nos aeroportos de Brasília (DF), Confins (BH), Guarulhos (SP), Congonhas (SP), Galeão (RJ), Santos Dumont (RJ), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE) e Manaus (AM), com a finalidade de organizar, em nível local, as ações de gestão operacional. Integram as Autoridades Aeroportuárias a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), a Polícia Federal, a Receita Federal, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o operador aeroportuário e a Infraero, que as coordena. E para facilitar a resolução de problemas que impactam no fluxo do terminal de passageiros foram criados, em cada um dos aeroportos anteriormente citados, os Centros de Gerenciamento Aeroportuário (CGA).

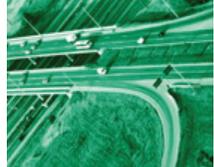
Foram estabelecidos em 2011, pela Anac, critérios transparentes para a fixação de tarifas aeroportuárias. Os novos critérios são baseados em reajustes anuais das tarifas reguladas, calculados pela inflação oficial, descontados ganhos estimados de produtividade e fatores de qualidade de serviço.

Com relação ao segmento internacional, destaca-se a ampliação dos acordos aéreos bilaterais. Só no primeiro semestre de 2011, foram revistos os acordos com México, União Europeia, Rússia, Canadá, Costa Rica e Cuba. Cada um deles trouxe incrementos à relação de aviação civil entre as partes, o que inclui ampliação de cidades atendidas e alterações de política tarifária. Atualmente, 1,5 mil voos partem todas as semanas do Brasil, sendo 78 os países com os quais o Brasil possui acordo aéreo bilateral.

Em 2011 foi publicada pela Anac a Carta de Serviços ao Cidadão, que contém informações sobre os principais serviços oferecidos, tais como legislação específica, unidade responsável, taxas, prazos e documentos.

As reclamações, críticas e comentários dos cidadãos, usuários e dos prestadores dos serviços aéreos ou de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica foram processados, no âmbito governamental, por meio da Ouvidoria da Anac. Em 2011, a Ouvidoria recebeu mais de seis mil registros, o que representa um aumento de aproximadamente 147% em relação ao ano de 2010, sendo que foram respondidas mais de mil manifestações recepcionadas no canal de comunicação “Fale com a Anac”.





## b) Segurança e Meio Ambiente

As ações relacionadas ao ambiente do entorno do aeroporto contribuem para garantir uma operação segura do tráfego aéreo, em harmonia com a dinâmica de desenvolvimento urbano das grandes cidades. As ocupações irregulares na periferia do sítio aeroportuário são uma fonte de apreensão, considerando-se a necessidade de ampliação dos sistemas de pistas, pátios e terminais de passageiros previstos nos Planos Diretores dos Aeroportos. Dessa forma, o monitoramento dos limites da propriedade do aeródromo e a articulação interinstitucional com os governos estaduais e municipais fazem parte da programação do planejamento estratégico.

A utilização de combustíveis alternativos e a tecnologia dos motores de aeronaves mais modernas devem ser fomentadas e analisadas no processo de planejamento das atividades, bem como a avaliação do impacto causado pelas emissões de carbono e particulados e de ruídos oriundos da operação das aeronaves.

No tocante à segurança, o Governo Federal atua por meio da certificação, fiscalização e divulgação de programas de segurança.

Dentre as ações realizadas, destaca-se o evento de Fadiga Humana na Aviação, que contou com a participação de 115 pessoas, profissionais da aviação civil, representantes de empresas aéreas e de outros segmentos relacionados ao setor. A iniciativa teve como objetivo iniciar discussões sobre a implementação do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana (PGRF), que objetiva conscientizar dirigentes e funcionários de empresas aéreas sobre os riscos de trabalhar em condições de fadiga, estado fisiológico de redução da capacidade de desempenho mental ou físico.

Outra ação de destaque para a segurança foi a Certificação Operacional do Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro – Guarulhos, em São Paulo, primeiro aeroporto brasileiro a obter esse certificado. Até o final de 2013, todos os aeroportos brasileiros com movimento superior a um milhão de passageiros por ano deverão obter a mencionada certificação que atesta o cumprimento dos requisitos estabelecidos pela regulamentação nacional e dos padrões de segurança para a operação aeroportuária.

Com o objetivo de contribuir para maior celeridade nas ações de fiscalização e apreensão de aeronaves, intensificar o combate ao contrabando, ao narcotráfico e a voos irregulares no espaço aéreo brasileiro, foi celebrado convênio entre a Anac e o Departamento da Polícia Federal (DPF) permitindo o acesso a informações sobre aeronaves e tripulação de maneira mais rápida e segura, com o objetivo de facilitar investigações.

As fiscalizações de segurança, periódicas e por demanda, bem como a vigilância continuada realizada pela agência sobre profissionais, empresas e aeronavegabilidade, foram realizadas dentro de um universo de mais de mil entidades provedoras de serviços aéreos, 40 mil profissionais de aviação civil, três mil aeródromos e quase 14 mil aeronaves.

Quanto à capacitação, o Governo ofereceu 914 bolsas para formação de mecânicos de manutenção aeronáutica em 2010. A graduação desses profissionais iniciou-se no ano de 2011, quando 321 alunos concluíram o curso, sendo 235 do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) de SC, 66 da Escola de Aviação Asas de Socorro em Anápolis (GO) e 20 do Aeroclub de Bauru. Os demais deverão se graduar até o encerramento do primeiro semestre de 2012.

## c) Expansão da Infraestrutura Aeroportuária

Importante política para o desenvolvimento da aviação civil brasileira é a concessão à iniciativa privada de parte da





infraestrutura aeroportuária, o que possibilitará aprimoramento e maiores investimentos, adequando a capacidade dos aeroportos ao crescimento da demanda atual e futura por transporte aéreo no País.

Nesse sentido, em 22 de agosto de 2011, foi realizado o leilão da primeira concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária à iniciativa privada: o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que atenderá a região da cidade de Natal, no Rio Grande do Norte. O consórcio vencedor ofereceu R\$ 170 milhões pelos direitos de construção e exploração do aeroporto por um período de 28 anos, valor mais que duas vezes superior ao mínimo exigido pelo edital de contratação. O começo das obras está previsto para o início de 2012, com investimento privado de aproximadamente R\$ 650 milhões, para construção, gestão e manutenção do aeroporto. Para garantir padrões internacionais de qualidade dos serviços, o contrato de concessão prevê gatilhos que exigem novos investimentos em caso de aumento da demanda. O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante está sendo planejado para se tornar um dos principais aeroportos do Nordeste, funcionando como *hub* regional para voos nacionais e internacionais. A expectativa é de que o aeroporto receba cerca de 3 milhões de passageiros em 2014 e quase 11,5 milhões em 2030.

Após a realização de diversos estudos, foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização (PND), três dos principais aeroportos brasileiros, que juntos respondem por cerca de 30% do tráfego de passageiros e 57% do tráfego de cargas no País: o Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, localizado no Município de Guarulhos, em São Paulo; o Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado no Município de Campinas, também em São Paulo; e o Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, localizado em Brasília, no Distrito Federal.

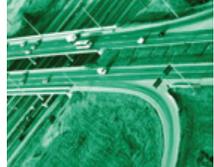
Os estudos técnicos e jurídicos necessários para viabilizar as concessões foram iniciados no primeiro semestre de 2011, e, em outubro, as minutas de edital e contratos foram submetidas à audiência pública. Posteriormente, foi publicado o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que estabelece as diretrizes do Governo para a delegação à iniciativa privada de infraestrutura aeroportuária por meio de concessão. O decreto regulamenta a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão, considerando as especificidades do setor de aviação civil, e será fundamental para a concretização das concessões em curso e para a regulamentação das próximas concessões de exploração de infraestrutura aeroportuária, inclusive das que poderão vir a ser realizadas por Estados e Municípios.

Com a finalidade de garantir adequada oferta de serviços nos próximos anos em todos os aeroportos da rede, bem como aumentar a quantidade de Municípios atendidos pela aviação civil, foi criado o Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) que receberá, dentre outros recursos, aqueles provenientes da contrapartida dos aeroportos concedidos. Desse modo, assegurar-se-á a existência de um fluxo contínuo de recursos para investimento nos demais aeroportos do País, permitindo que não somente os aeroportos concedidos beneficiem-se dos recursos gerados nos aeroportos administrados pela iniciativa privada.

Paralelamente ao processo de concessão, estudos vêm sendo realizados para elaboração do Plano Geral de Outorgas do setor aeroportuário brasileiro, instrumento de planejamento que indicará a metodologia de escolha dos modelos de exploração aplicáveis a cada um dos cerca de 720 aeródromos públicos no Brasil, permitindo o aprimoramento e a expansão do sistema aeroportuário brasileiro, por meio da exploração direta pela União, pelos Estados e Municípios, ou pela iniciativa privada.

O Governo Federal também investe em aeroportos de interesse regional que propiciem o atendimento a localidades de baixo e médio potencial de tráfego e com pouca acessibilidade por meios terrestres, pelo Programa Federal





de Auxílio a Aeroportos (Profaa). Com o objetivo de se obter maior eficiência na aplicação dos recursos, algumas medidas serão adotadas, com previsão de conclusão em 2012, como: i) elaboração do novo regulamento do Profaa, por meio do qual serão estabelecidos critérios técnicos para a priorização dos investimentos, bem como as regras para a celebração dos convênios; ii) realização de oficinas de trabalho com a participação dos Estados, a fim de apresentar a nova regulamentação do Profaa; iii) elaboração de plano de investimentos nos aeroportos de interesse estadual e regional, em articulação com os Estados, para um horizonte de quatro anos; iv) padronização de projetos como o de Terminal de Passageiros Modular e outros, para diminuir o tempo e os custos no desenvolvimento de infraestrutura aeroportuária; v) realização de encontros voltados para a capacitação e orientação de representantes dos Estados, buscando nivelar o conhecimento dos órgãos e entidades envolvidos no processo de gestão do Profaa; e vi) divulgação de informações e resultados do Profaa por meio do sítio eletrônico da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

No que tange aos projetos e à realização das obras e atividades relacionadas principalmente à infraestrutura dos aeroportos brasileiros, merecem destaque as implantações de Módulos Operacionais nos aeroportos de Campinas (SP), Goiânia (GO), Cuiabá (MT), Porto Alegre (RS), Vitória (ES) e Guarulhos (SP); a conclusão da 1ª etapa da obra de infraestrutura do Aeroporto São Gonçalo do Amarante; a implantação de sistemas de aproximação de aeronaves nas cabeceiras 09L e 27L no Aeroporto de Guarulhos; e a recuperação e adequação do entroncamento da orla norte do Aeroporto Santos Dumont (RJ).

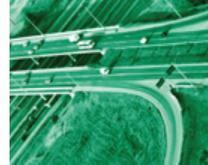
Quanto aos investimentos nos terminais de passageiros, destacam-se: a adequação e modernização das instalações das salas de embarque e desembarque do Aeroporto de Confins; a adequação do terminal de passageiros à acessibilidade e operacionalização do Aeroporto de Montes Claros; a ampliação da acessibilidade a pessoas com deficiências visuais e de locomoção, em Guarulhos; o fornecimento e a instalação de sinalização no terminal de passageiros e áreas externas do sítio aeroportuário do Aeroporto de Porto Alegre; a instalação de esteiras de desembarque de bagagens, tipo carrossel nos aeroportos de Vitória, Montes Claros e Pampulha; a conclusão dos conectores do terminal de passageiros no Aeroporto do Recife; a instalação de três esteiras transportadoras de bagagens no *check-in* e desembarque, no Terminal de Passageiros 1, e de elevadores novos no Aeroporto do Galeão; e a ampliação da sala de desembarque no Aeroporto de Teresina.

Nos sistemas de pista e pátio, tiveram destaque: a recuperação nos pavimentos do Aeroporto de Imperatriz; a revitalização da pista de pouso e decolagem do Aeroporto do Rio de Janeiro (Galeão), incluindo o sistema de luzes de aproximação e *flash* da cabeceira 10; a drenagem, resselagem e substituição das placas de concreto do pátio do Aeroporto de Londrina; a recuperação do pavimento da pista de pouso e decolagem, das vias de acesso aos hangares, e do pátio do Aeroporto de Belém; e a recuperação estrutural da subestação e torres de iluminação do pátio de manobras do Aeroporto do Galeão; a restauração das pistas, macrodrenagem e obras complementares do Aeroporto de Curitiba; a ampliação do pátio de aeronaves do Aeroporto de Macapá; e a recuperação e o alargamento das pistas de táxi e a restauração das placas de concreto do pátio sul e da drenagem da táxi J do Aeroporto do Recife.

Outros destaques foram os investimentos na torre de controle do Aeroporto de Navegantes, a reforma geral dos terminais de cargas I e II de Manaus e a construção de vias de acesso ao novo desembarque do Aeroporto de São Luís.

Dos projetos básicos e executivos concluídos em 2011, figuram entre os mais relevantes os referentes à: reforma do corpo central do terminal de passageiros e implantação de Módulos Operacionais no Aeroporto de Brasília;





reforma e ampliação do terminal de passageiros e adequação do sistema viário dos aeroportos de Fortaleza, Manaus e Foz de Iguaçu; reforma e ampliação das instalações da Polícia Federal no Terminal de Passageiros I do Aeroporto de Guarulhos; e construção da torre de controle do Aeroporto Campo de Marte.

Para o ano de 2012, destacam-se os investimentos de reforma do corpo central do terminal de passageiros do Aeroporto de Brasília; a adequação dos terminais de passageiros dos aeroportos de Campinas e Porto Velho; as obras civis e a substituição dos elevadores do Terminal de Passageiros 1, a instalação de elevadores do Terminal de Passageiros 2 e a conclusão da 1ª etapa das obras civis e do sistema de combate a incêndio do Aeroporto do Rio de Janeiro (Galeão); e a terraplenagem para construção do Terminal de Passageiros 3 e reforma e ampliação das áreas de desembarque do TPS-1 e TPS-2 do Aeroporto de Guarulhos.

Ocorrerão, ainda, investimentos de reforma e adequação dos terminais de cargas dos aeroportos do Rio de Janeiro (Galeão), Salvador e Curitiba; construção do terminal de cargas do Aeroporto de Porto Alegre; construção da torre de controle do Aeroporto de Vitória e de nova torre no Aeroporto da Pampulha; e implantação de Módulos Operacionais nos aeroportos de Brasília, Imperatriz e Juazeiro do Norte, bem como do terminal remoto (fases 1 e 2) do Aeroporto de Guarulhos.

#### 4. Comunicações

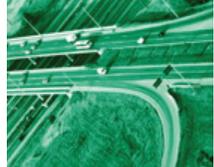
Na área das comunicações, houve avanços importantes no ano de 2011. O Governo deu continuidade à implementação do Programa Nacional de Banda Larga, com significativos impactos para a expansão da infraestrutura de telecomunicações. Entre dezembro de 2010 e novembro de 2011, o número de conexões ativas de Internet cresceu 58%, atingindo 57 milhões de usuários.

Quanto à radiodifusão, o Governo buscou aumentar a eficiência, a transparência e a objetividade de critérios para procedimentos de radiodifusão. Foi divulgada a lista com informações sobre os detentores de outorgas, revistas normas e editadas programações para novas outorgas por meio de planos nacionais. E o Plano Nacional de Outorgas de Radiodifusão Comunitária permitiu a abertura de avisos de habilitação a 431 Municípios que ainda não possuíam emissoras comunitárias.

A revisão do Regulamento de Serviços de Radiodifusão, que data de 1963, teve início em 2011, com previsão de conclusão em 2012, com o objetivo de integrar em um único regulamento os procedimentos relativos a todos os serviços de radiodifusão, seus ancilares e auxiliares, bem como outras evoluções visando à simplificação dos processos de outorga e pós-outorga. No mesmo sentido, pretende-se revisar o regulamento do serviço de radiodifusão comunitária e prosseguir com as ações voltadas à atualização do marco legal das comunicações eletrônicas.

No âmbito do setor postal, a Lei nº 12.490, de 16 de setembro de 2011, deu nova redação a alguns dos dispositivos do Decreto-lei nº 509, de 20 de março de 1969, que transformou o Departamento dos Correios e Telégrafos (DCT) na Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) e estabeleceu seu objeto social. A partir desse normativo, foi autorizada à ECT a ampliação de suas atividades junto à sociedade e ao mercado, tanto no que se refere ao âmbito de atuação, que deixou de ser apenas nacional, quanto ao objeto da Empresa, que passou a abranger também, de forma expressa, a prestação dos serviços postais de logística integrada, eletrônicos e financeiros. Para 2012, o grande desafio será materializar as ações necessárias para o aproveitamento das novas possibilidades, com destaque para a área de negócios da ECT, que tem projetos de disponibilizar ao mercado soluções de aperfeiçoamento de seus serviços, de forma a torná-los mais acessíveis aos seus clientes, bem como a propiciar-lhes maior comodidade.





Também no ano de 2011 foi editado o Decreto n.º 7.483, de 16 de maio de 2011, que aprovou o novo estatuto social da ECT, a fim de aperfeiçoar sua gestão corporativa. Nesse sentido, avançou-se na definição de diretrizes para a padronização da rede de atendimento da ECT e no estabelecimento de condições para modernizar o arcabouço legal do setor.

Para o setor de TV por Assinatura, em 12 de setembro de 2011, foi editada a Lei n.º 12.485, que estabeleceu um novo marco para a comunicação audiovisual de acesso condicionado. A Lei criou o Serviço de Acesso Condicionado (SeAC), revogou capítulos da Lei de TV a Cabo, inclusive o que limitava a prestação do serviço por empresas com capital majoritariamente estrangeiro, e alterou o artigo 86 da Lei Geral de Telecomunicações, permitindo a abertura do mercado de televisão por assinatura para as concessionárias de telefonia. Importantes avanços para incentivo à produção audiovisual nacional e de conteúdo independente também fazem parte do texto legal. A nova Lei estabelece que, em até três anos, os canais pagos devem veicular, semanalmente, em horário nobre, três horas e meia de conteúdo audiovisual brasileiro, sendo metade disso de produção independente. Também define uma cota mínima de canais brasileiros para os pacotes ofertados pelas operadoras.

Em novembro de 2011, cerca de 12,4 milhões de domicílios brasileiros contavam com serviço de TV por Assinatura, o que indica a oferta do serviço em 20,7 de cada 100 domicílios do País. Em 2011 o setor acumulou um crescimento de 27,36%, com a adição de 2,6 milhões de novos assinantes em relação a 2010. Considerando-se o número médio de 3,3 pessoas por domicílio, estimado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os serviços de TV por Assinatura são distribuídos, atualmente, para mais de 41 milhões de brasileiros.

#### **a) Programa Nacional de Banda Larga (PNBL)**

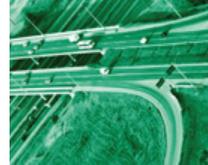
Visando à promoção do acesso à banda larga para o desenvolvimento econômico e social do País, o Governo tem investido na massificação do acesso à Internet em alta velocidade de transmissão para cidadãos, instituições da administração pública, entidades da sociedade civil e empresas, por meio do Programa Nacional de Banda Larga (PNBL), instituído pelo Decreto n.º 7.175, de 12 de maio de 2010.

O PNBL contém ações que abrangem desde o fortalecimento do papel regulador do Estado até a construção de uma rede nacional de telecomunicações, além de medidas de incentivo à indústria, aos investimentos privados e ao desenvolvimento tecnológico.

Uma das frentes do programa é a atuação da Telecomunicações Brasileiras S.A. (Telebras), na implantação de um *backbone* nacional capaz de contribuir para a redução dos custos da Internet no atacado, promovendo a competição entre provedores e melhorando a qualidade dos serviços, o que tem contribuído para a modicidade tarifária e a disponibilização do serviço nos locais de baixa atratividade, permitindo a participação dos pequenos provedores por todo o País. A Telebras realizou em 2011 a contratação dos serviços necessários à ativação da rede de fibra óptica de 30.803 km, e iniciou a expansão das redes ao longo dos Municípios. Como resultado espera-se, já em 2012, que seja disponibilizada infraestrutura de banda larga para 150 Municípios e o aumento contínuo da capilaridade da rede de transporte até que se complete o atendimento de 4.283 Municípios brasileiros em 2014.

Com vistas a acelerar a implantação da infraestrutura necessária, encontra-se em fase de conclusão a criação de um regime tributário especial para o PNBL (REPNBL), que possa, por meio de renúncia fiscal, antecipar investimentos adicionais da ordem de R\$ 10 bilhões nos próximos cinco anos.





Para atingir os 1.282 Municípios brasileiros restantes e atender a serviços públicos considerados estratégicos, inclusive os de natureza militar, foi programada no Plano Plurianual (PPA 2012-2015) a implantação e operação de um satélite brasileiro, projeto que prioriza a transferência de tecnologia para a base industrial brasileira via parceria com a iniciativa privada. A contratação do satélite será iniciada em 2012 com lançamento previsto para 2014.

Também há previsão, no PPA 2012-2015, de investimento em infraestrutura de cabos submarinos permitindo a expansão e diversificação das conexões de dados internacionais para América do Norte, América Latina, África e Europa. Em 2012, serão completadas as conexões com Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile, e será concluído o projeto de implementação dos cabos submarinos.

Para 2012, além das medidas citadas, o Governo tem o desafio de coordenação institucional da implantação da rede de telecomunicações e da infraestrutura física que serve de suporte ao PNBL. Haverá uma dedicação concentrada para que sejam tratados adequadamente temas como: i) a difusão de parcerias público-privadas para implantação conjunta de rede de telecomunicações; ii) a resolução de conflitos dos prestadores de serviço com detentores de infraestrutura; e iii) a heterogeneidade de normas de instalação de infraestrutura de rede nos diversos Municípios.

Em parceria com o setor privado, no âmbito do PNBL, em 2011 foi possível adotar medidas para barateamento dos serviços de banda larga. As concessionárias de telefonia fixa, por meio de termo de compromisso, começaram a oferecer, em 1º de outubro, o acesso à Internet em banda larga no valor de R\$ 35,00, preço bastante inferior ao que vinha sendo praticado em termos médios no País em 2011. Essa oferta se refere a conexões de 1 Mbps e já beneficia 544 Municípios em 23 Estados. O termo de compromisso prevê que, até 2014, todos os Municípios contem com a oferta de Internet popular com conexões muito mais rápidas, de 5 Mbps. Além disso, o acordo condiciona as concessionárias a oferecer o serviço no atacado para pequenos provedores que levam conexão à Internet ao usuário final, bem como a prefeituras municipais que necessitam da banda larga para melhor atender o cidadão.

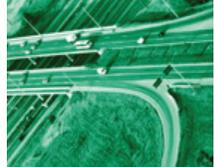
Buscando a expansão da banda larga para a área rural, o Decreto nº 7.512, de 30 de junho de 2011, que aprovou o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público (PGMU), estabelece que a faixa de 450 MHz deverá ser licitada pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) até abril de 2012, com a exigência de que os vencedores deem contrapartidas na forma de atendimento a áreas rurais e regiões remotas a preços acessíveis aos consumidores.

Para as conexões móveis urbanas, conforme estabelecido no supracitado Decreto, está prevista para abril de 2012 a realização de licitação da faixa de radiofrequências de 2,5 GHz para a prestação do Serviço Comunicação Multimídia (SCM) e do Serviço Móvel Pessoal (SMP), dentre outros, com tecnologia 4G, que inclui tráfego de dados a altas velocidades. O edital deve prever a obrigação do início desses serviços pelas operadoras vencedoras na licitação em até 12 meses após a assinatura do contrato nas cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014, o que inclui o Rio de Janeiro, que também será a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Dessa forma, o serviço 4G estará amplamente disponível em abril de 2013, em tempo para ser utilizado e testado na Copa das Confederações 2013 em algumas das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA 2014: Brasília, Belo Horizonte, Fortaleza, Rio de Janeiro, Recife e Salvador.

## **b) Avanços da Regulação de Telecomunicações**

Durante 2011 avanços importantes foram alcançados na regulação dos serviços de telecomunicações, inclusive com impacto direto na redução de preços e ampliação do acesso à banda larga. A Anatel procedeu à revisão dos contratos de concessão da telefonia fixa, Serviço Telefônico Fixo Comutado (STFC), estabelecendo regras para o período de 2011 a 2015. Além disso, foram emitidas pela Agência 11 Resoluções com grande impacto sobre os direitos dos usuários e a qualidade dos serviços





prestados, dentre as quais se destacam os seguintes assuntos: i) redução das tarifas cobradas nas ligações entre telefones fixos e móveis; ii) reestruturação do processo de avaliação da qualidade na prestação no SMP, com foco especial na qualidade percebida pelos usuários; iii) padrões de qualidade para o serviço de suporte à banda larga fixa; iv) possibilidade de acesso aos serviços públicos de emergência por meio de mensagens de texto, sendo que a operação assistida desta facilidade no Estado de São Paulo iniciou em dezembro de 2011 para os serviços 190 e 193; e v) ampliação dos critérios de definição de áreas locais, para que o usuário pague por ligações na modalidade local.

Em continuidade à política de universalização do acesso aos serviços, foi instituído o 3º Plano Geral de Metas para a Universalização (PGMU III), aprovado pelo Decreto nº 7.512, de 30 de junho de 2011, que estabelece obrigações de expansão do serviço para as concessionárias do STFC. Entre as inovações constantes desse Plano, destaca-se o aumento de 2,0% para 2,5% dos telefones públicos da localidade que devem ser adaptados para cada tipo de deficiência, seja auditiva, de fala e de locomoção, além de estar adaptados às pessoas com deficiência visual. Foi também previsto no PGMU um plano de telefonia fixa específico, com tarifas significativamente mais baixas, para as famílias inscritas no Cadastro Único do Governo (CadÚnico). O PGMU III também determina que as concessionárias assegurem a implantação de telefones públicos em locais situados em áreas rurais, a exemplo de escolas, postos de saúde, comunidades quilombolas, obrigação que está associada à implantação da faixa de 450 MHz. E, ainda, obriga a oferta de telefonia fixa individual nas áreas rurais, de modo que até o final de 2015 possa haver atendimento a todos os domicílios rurais situados a uma distância igual ou inferior a 30 km dos limites da localidade-sede municipal atendida.

No âmbito do Plano de Ação Pró-Usuários, o Fórum Alô, Brasil! – espaço democrático e transparente para o diálogo entre usuários, inclusive por meio de organismos de defesa do consumidor, prestadoras e Anatel – foi realizado em cinco capitais do País com vistas à elaboração de propostas de melhoria da qualidade dos serviços e de superação das dificuldades enfrentadas pelos cidadãos.

Ainda em 2011, com o objetivo de propiciar condições favoráveis para a ampliação da capacidade satelital disponível para o mercado brasileiro, houve a licitação de quatro novos direitos de exploração de satélite brasileiro. Vale destacar que os novos satélites deverão entrar em operação em um período de até quatro anos ou, dependendo do caso, cinco anos, e possibilitarão novas aplicações de Internet banda larga, expansão de serviços de TV por assinatura, entre outros.

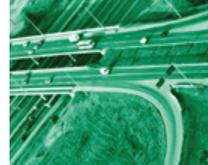
O Plano Geral de Metas de Competição será concluído em 2012, assim como outros importantes instrumentos regulatórios, com destaque para o Regulamento de Exploração Industrial de Linha Dedicada (EILD), o Regulamento de Sanções Administrativas, o Regulamento de Fiscalização, o Regulamento do Serviço Limitado Privado (SLP), o Regulamento do Serviço de Comunicação Multimídia (SCM), o Regulamento de Obrigações de Universalização, a Norma de Condições de Operação de Satélites Geoestacionários em Banda Ka com Cobertura sobre o Território Brasileiro e a Norma de Licenciamento de Estações Terrenas.

### c) Inovação em Telecomunicações

O Fundo para Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações (Funntel), em 2011, celebrou dois contratos de empréstimo de longo prazo – 25 anos – com a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), no valor total de R\$ 100 milhões. Esses recursos deverão ser utilizados para financiar projetos de empresas mediante a apresentação de planos de negócios de projetos de inovação, pesquisa e desenvolvimento tecnológico, de modo a ampliar a competitividade da indústria brasileira de telecomunicações.

Foram também repassados recursos não reembolsáveis da ordem de R\$ 78 milhões à Finep e à Fundação Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (CPqD) para apoio a diversos projetos de pesquisa e desenvolvimento em telecomunicações.





Espera-se para 2012 a conclusão do processo de elaboração de nova regulamentação para o Fundo, que tem sido objeto de trabalho do Conselho Gestor do Funntel, ao longo dos últimos dois anos, com vistas a estabelecer um mecanismo mais efetivo para operacionalizar as transferências legais à Fundação Centro de Pesquisa e Desenvolvimento e estabelecer novas modalidades de aplicação dos recursos.

A política regulatória intensificou as medidas relativas ao favorecimento de aquisições no mercado nacional, à fabricação local e à Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I), tais como: i) ato que estabeleceu condicionamentos para a anuência prévia à reorganização societária do Grupo Telefônica/Vivo; ii) proposta de regulamento de contratação de serviços e aquisição de equipamentos ou materiais pelas prestadoras de serviços de telecomunicações; e iii) conjugação, nos procedimentos licitatórios, da oferta dos serviços com regras de incentivo à aplicação em PD&I, a exemplo da proposta de edital de licitação de autorização de uso de segmentos de radiofrequências na faixa de 3,5 GHz.

#### **d) Fiscalização dos Serviços de Telecomunicações**

No ano de 2011, foram realizadas aproximadamente 13.674 ações de fiscalização destinadas à verificação do cumprimento de normas e regulamentos em todas as regiões do País, priorizando a garantia dos direitos dos usuários e a qualidade dos serviços de telecomunicações de interesse coletivo prestados nos regimes público e privado. Como resultado dessas ações foram instaurados 4.346 Procedimentos para Apuração de Descumprimento de Obrigações (Pados). Ao longo do exercício de 2011, foram julgados, pela Anatel, 9.418 Pados e, destes, 6.331 geraram sanções de multas, totalizando cerca de R\$ 2,3 bilhões.

#### **e) Serviços Postais**

##### **e.1) Universalização dos Serviços Postais**

Os serviços postais enfrentam o desafio de corresponder às recentes transformações demográficas e urbanas brasileiras.

Em 2011, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) deu continuidade à expansão de sua rede de atendimento, estando presente em mais de 8 mil localidades, assim considerados os distritos com população superior a 500 habitantes e as cidades. No período, a ECT atendeu à demanda por serviços postais distribuindo em torno de 9 bilhões de objetos nos 67,5 milhões de domicílios do Brasil.

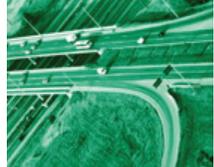
De forma a atender aos distritos com mais de 500 habitantes, foram emitidas, em dezembro de 2011, as Portarias/MC nº 566 e 567, que, respectivamente, estabelece metas para a universalização e indicadores de qualidade a serem alcançados nos serviços postais básicos no quadriênio 2012 a 2015 e dispõe sobre a entrega de objetos dos serviços postais básicos. Com as novas metas, prevê-se para 2012 a implantação de novas unidades de atendimento em mais 150 distritos, 46 cidades e a expansão da entrega domiciliar de objetos postais a, aproximadamente, 1 milhão de habitantes.

Em 2011, merece destaque ainda a Portaria/MC nº 553 disciplinando novos requisitos para a carta social. O principal deles foi a vinculação de sua postagem exclusivamente para os beneficiários do Programa Bolsa Família ou seus dependentes.

##### **e.2) Exportação por Remessas Postais**

A exportação por via postal, utilizando a Declaração Simplificada de Exportação (DSE), permite que milhares de empresas, principalmente as micro e pequenas, possam ter acesso ao comércio exterior e, dessa forma, contribuir com a expansão da





base exportadora e com os resultados da balança comercial. Essa forma de exportação permitiu, em 2011, o envio de mais de 900 tipos de produtos brasileiros a 202 países, com facilitação do despacho aduaneiro e redução dos custos de embarque no processo exportador de remessas até o limite de US\$ 50 mil. Nesse ano, essas exportações alcançaram US\$ 281,6 milhões, ficando 8,2% acima do total obtido em 2010.

### e.3) Atuação no Âmbito Internacional

Em 2011, o Governo participou ativamente dos trabalhos desenvolvidos no âmbito da União Postal das Américas, Espanha e Portugal (Upaep) e da União Postal Universal (UPU), organismos que regulam as relações intergovernamentais em matéria postal. Cabe destacar o acordo firmado entre o Governo brasileiro e a UPU, que objetiva levar, aos países em desenvolvimento, a experiência brasileira na implantação do projeto de exportação por via postal e na sua disseminação na América do Sul.

No que se refere à cooperação técnica, cumpre ressaltar o apoio brasileiro à reestruturação do setor postal boliviano e, ainda, o lançamento do Exporta Fácil no Equador, projeto prioritário da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Em 2012, no âmbito da IIRSA, está previsto o desenvolvimento do projeto Integração Comercial por via Postal, que pretende desenvolver soluções de logística para facilitação do comércio exterior, na etapa de internalização de mercadorias.

### e.4) Serviços de Interesse Coletivo

Dentre os serviços de interesse coletivo apoiados pela ECT em 2011, cabe ressaltar: i) o Programa Leve-Leite, que distribuiu 18.052.553 kg de leite em pó aos alunos regularmente matriculados na rede pública de ensino do Município de São Paulo; ii) a Operação Enem que distribuiu 5.832.434 provas do Exame Nacional do Ensino Médio; e iii) a Operação Remédio em Casa, que por meio de contratos com governos estaduais e municipais realiza a logística de distribuição de medicamentos.

Para 2012, ganharão maior relevância, com a aprovação da nova legislação sobre resíduos sólidos, os serviços de Logística Reversa de Pós Consumo de Eletroeletrônicos, dada a experiência dos Correios na operação de Logística Reversa.

## f) Radiodifusão

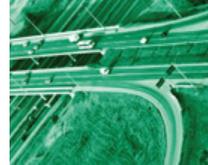
### f.1) Radiodifusão Comunitária

Quanto à radiodifusão comunitária, o Governo alterou os procedimentos para a outorga, bem como as regras para a execução do serviço. Entre as principais alterações estão as mudanças nos critérios para aferir a representatividade de uma entidade concorrente, a institucionalização dos Planos Nacionais de Outorga (PNO), a regulamentação da formação de redes em casos de calamidade pública e a definição de regras para a renovação de outorgas, dentre outros avanços. A execução do PNO 2011 para o serviço de radiodifusão comunitária contemplou 11 avisos de habilitação beneficiando 431 Municípios para os quais ainda não havia nenhum serviço outorgado de radiodifusão comunitária. Para o período 2012-2013, o Governo, objetivando agilização e maior eficiência, combinou dois conjuntos de ações: a de universalização, possibilitando o alcance de Municípios ainda não cobertos pelo serviço, e a de atendimento de demanda reprimida, o que totalizará 1.425 Municípios com radiodifusão comunitária.

### f.2) Demais Serviços de Radiodifusão

Nos serviços de radiodifusão (rádio e TVs abertas) com fins exclusivamente educativos, buscou-se aperfeiçoar o processo de outorga, institucionalizando a publicação de Planos Nacionais de Outorga (PNO), os quais definem, com antecedência, os Municípios a serem contemplados nos Avisos de Habilitação em determinado período de tempo. Foi lançado o PNO 2011-2012





visando levar esses serviços a Municípios ainda não cobertos. Para o serviço de FM educativa, foram realizados quatro Avisos de Habilitação para 2011 e outros dez para 2012, sendo que cada um atende, em média, a 30 Municípios. Quanto ao serviço de TV educativa, foram atendidos em 2011 cerca de 75 Municípios.

### f.3) TV Digital

No que se refere à TV Digital, foi adequada a canalização do espectro destinado à radiodifusão para a transição da tecnologia analógica para a tecnologia digital de televisão. A fase referente às capitais foi concluída em fevereiro de 2009 e, em 2011, encerrou-se o planejamento da canalização para os demais Municípios.

No processo de digitalização das emissoras de TV, cerca de 45% das emissoras analógicas já foram consignadas a operar, simultaneamente, em tecnologia digital e quase 10% das emissoras já foram licenciadas na nova tecnologia. No intuito de acelerar ainda mais a digitalização da televisão no Brasil, principalmente em razão dos grandes eventos esportivos, foi designado, em novembro de 2011, um grupo de trabalho destinado especificamente aos processos de consignação e licenciamento das estações digitais.

Encontra-se em fase de conclusão a discussão para a regulamentação da obrigatoriedade do *middleware* Ginga para a inclusão de televisores de tela plana nos benefícios fiscais do processo produtivo básico (PPB).

O Governo tem-se empenhado na internacionalização do padrão nipo-brasileiro de TV Digital ISDB-Tb, interagindo com diversos órgãos reguladores, promovendo treinamentos técnicos em Brasília e realizando diversas visitas técnicas ao exterior. A campanha de adesão de novos países ao padrão nipo-brasileiro de TV Digital prosseguiu em 2011, com o envio de missões a Angola e Botsuana. Em 2012, serão intensificados os esforços de atração de outros países ao padrão nipo-brasileiro de TV Digital, sobretudo na América Central e na África, e se buscará fortalecer o diálogo com os países que já adotaram o referido padrão.

### f.4) Digitalização dos Serviços de Radiodifusão Sonora

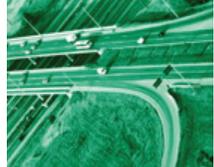
Na Radiodifusão Sonora, em 2011, avançaram os testes e avaliações com o sistema *Digital RadioMondiale* (DRM). Foi publicado o Chamamento Público nº 1/2011, pelo qual outro fornecedor de tecnologia de rádio digital – a Ibiquty, com o sistema IBOC (*In-Band-On-Channel*) – demonstrou interesse em participar de testes similares. O resultado dos testes, previsto para divulgação até o segundo trimestre de 2012, servirá de subsídio à definição do padrão brasileiro de Radiodifusão Sonora Digital.

## 5. Saneamento

A União, em conjunto com Estados e Municípios, tem buscado reduzir o déficit e as desigualdades regionais na cobertura dos serviços de saneamento básico, tendo como princípios a equidade, a integralidade, a sustentabilidade e o efetivo controle social na gestão desses serviços.

Nesse sentido, o Governo vem fortalecendo seu papel na formulação de políticas urbanas, atuando em programas de investimentos, especialmente por meio das ações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e no apoio às medidas destinadas à melhoria da gestão dos serviços, principalmente no que se refere ao planejamento, à regulação, à fiscalização e ao controle social, em consonância com os dispositivos da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico.





### a) Medidas Estruturantes

Em face do novo marco regulatório para o setor saneamento, o Governo Federal, em articulação com Estados, Municípios e sociedade, por meio de suas representações no Conselho Nacional das Cidades, elaborou estudo sobre o Panorama do Saneamento Básico no Brasil e proposta para o Plano Nacional de Saneamento Básico (Plansab), ora em discussão com a sociedade brasileira. Foram realizados cinco seminários regionais e duas audiências públicas e o próximo passo, em 2012, será a consulta pública pela Internet, ocasião em que poderão ser recepcionadas sugestões e críticas ao texto. Após a consulta pública, o texto do Plansab será apreciado pelos Conselhos Nacionais de Saúde, Meio Ambiente, Recursos Hídricos e das Cidades, devendo ser normatizado por meio de Decreto.

O Plansab trata das ações e procedimentos que irão orientar a política pública de saneamento básico no País nos próximos 20 anos. Contempla medidas estruturais com uma abordagem integrada do setor, com metas, investimentos com recursos federais e de outras fontes e programas específicos para cada um de seus componentes, quais sejam: abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, drenagem e manejo das águas pluviais urbanas.

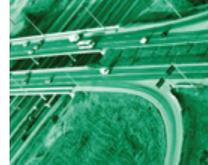
Ainda na busca de fortalecer o planejamento do setor, em 2011, intensificou-se o apoio aos Municípios na elaboração dos seus Planos de Saneamento Básico. Foram selecionadas 102 propostas relativas à elaboração de Planos, com investimentos previstos da ordem de R\$ 76,73 milhões

Ressalta-se também a manutenção do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), que completou, em 2011, 15 anos de existência com atualização anual e ininterrupta do banco de dados, contendo informações e indicadores sobre os serviços de água e esgotos (desde 1995) e de resíduos sólidos urbanos (desde 2002). Em 2011, o banco de dados foi atualizado e foram publicados os Diagnósticos do ano-base de 2009 com significativa ampliação da amostra de Municípios e de prestadores de serviços de saneamento participantes. A amostra alcançou a marca de 4.891 Municípios com serviços de abastecimento de água, 2.409 Municípios com serviços de esgotamento sanitário e 1.964 Municípios com serviços de manejo de resíduos sólidos urbanos, correspondendo a 87,9%, 43,3% e 35,3% do total de Municípios do País, respectivamente. Em relação à população urbana, a representatividade foi de 154,6 milhões de habitantes para os serviços de água, 129,5 milhões para os serviços de esgotos e 109,3 milhões para os serviços de resíduos sólidos urbanos, correspondendo, respectivamente, a 97,2%, 81,5% e 68,6% da população urbana do País.

Medida relevante para a implementação de ações no setor de saneamento foi a publicação do Decreto nº 7.594, de 31 de outubro de 2011, que altera o Decreto nº 6.170, de 25 de julho de 2007, o qual dispõe sobre as normas relativas às transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse. A partir desse normativo, o valor mínimo de transferência da União para celebração de convênios e contratos de repasse para obras e serviços de engenharia, exceto elaboração de projetos de engenharia, passou de R\$ 100 mil para R\$ 250 mil, o que possibilitará a concentração da atuação do Governo Federal em empreendimentos de maior impacto na área de saneamento.

Para 2012, está prevista a continuidade do aporte financeiro para apoio na elaboração dos Planos Municipais de Saneamento Básico e apoio ao desenvolvimento institucional dos prestadores de serviço e ações de capacitação. Adicionalmente, o Governo Federal pretende lançar o Programa de Redução de Perdas em Sistemas de Abastecimento de Água, em atenção à demanda dos prestadores de serviço de água e esgotos. Os índices atuais de perdas observados nos sistemas de abastecimento de água do Brasil são bastante elevados, em alguns casos alcançam níveis de 70%. O Programa de Redução de Perdas visa incentivar os prestadores de serviços a implementarem melhorias nos sistemas existentes, visto que em muitos casos tais melhorias já seriam suficientes para atender a uma demanda imediata sem a necessidade de construção de novo sistema produtor de água.





Em 2011, foi aprimorado o controle da qualidade da água para redução da morbimortalidade por doenças de transmissão hídrica, especialmente as diarreias. Entre as ações levadas a efeito, destacam-se o apoio a projetos de capacitação, de análises laboratoriais e de assistência técnica em parcerias com as vigilâncias em saúde e sanitária.

Outra iniciativa foi o apoio governamental à estruturação de laboratórios, prioritariamente para consórcios públicos de saneamento de alta e média complexidades, bem como ao incremento dos laboratórios próprios das Unidades Regionais de Controle da Qualidade da Água (URCQA). Em 2011 foram apoiados 15 laboratórios de Consórcios Públicos; 445 Municípios com ações de capacitação, análises laboratoriais e assistência técnica; realizadas 3 mil análises da água, referentes a 91 aldeias indígenas, 27.363 exames físico químicos, bacteriológicos e cianobactérias, em apoio aos Estados e Municípios; apoiados 14 Municípios atingidos por enchentes nos Estados do Rio de Janeiro e Pernambuco; e adquiridos equipamentos para 11 laboratórios de Controle da Qualidade da Água com administração federal, em 11 unidades federadas e 12 Unidades Móveis de Controle da Qualidade da Água.

As projeções para 2012 incluem a estruturação de laboratórios de baixa complexidade em serviços municipais de abastecimento de água, especialmente nas áreas rurais e em comunidades especiais e a elaboração do plano de ação priorizando os Municípios com ausência de informações no Programa de Vigilância da Qualidade da Água para Consumo Humano.

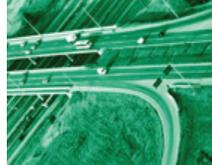
## **b) Investimentos em Saneamento Básico**

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) significou a retomada dos investimentos públicos no setor de saneamento básico com ampliação dos recursos disponíveis. Reverteram-se as limitações financeiras que restringiam os novos investimentos, elevando o volume de contratações de uma média de R\$ 3 bilhões anuais, verificada de 2003 até 2006, para cerca de R\$ 10 bilhões por ano, de 2007 a 2010. Como inovação na área de saneamento, o PAC proporciona a previsibilidade e a regularidade na oferta de recursos num horizonte quadrienal, o que possibilita o estabelecimento de condições favoráveis para o planejamento setorial, fator de extrema relevância em função das características institucionais de gestão descentralizada dos serviços públicos de saneamento no Brasil.

Com o objetivo de garantir a continuidade dos investimentos públicos destinados à melhoria das condições de vida da população brasileira, o Governo Federal lançou a segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). Serão disponibilizados R\$ 41,1 bilhões para os investimentos em saneamento na segunda etapa do Programa, sob coordenação do Ministério das Cidades (MCidades). Outros R\$ 4 bilhões para investimentos em saneamento são de responsabilidade da Fundação Nacional de Saúde (Funasa), para apoio às intervenções em Municípios de pequeno porte, totalizando o montante de investimentos de R\$ 45,1 bilhões. Assim, serão ofertados R\$ 8,5 bilhões para intervenções de abastecimento de água (incluindo R\$ 2 bilhões para ações de combate às perdas de água), R\$ 12,5 bilhões para esgotamento sanitário, R\$ 9 bilhões para intervenções de macrodrenagem com o objetivo de prevenir enchentes e inundações, R\$ 3 bilhões para ações de saneamento integrado (intervenções que incluem mais de uma modalidade de saneamento em uma mesma base territorial), R\$ 5 bilhões para financiamento privado, R\$ 1,5 bilhão para destinação de resíduos sólidos, além de R\$ 600 milhões para planos, estudos e projetos.

As principais ações do PAC Saneamento estão incluídas no Programa Saneamento Básico e no Programa Gestão de Riscos e Combate a Desastres no Plano Plurianual (PPA 2012-2015). Para acessar os recursos, os entes federados devem apresentar suas demandas, de acordo com as regras definidas em Instruções Normativas e Manuais do Ministério das Cidades, durante os processos seletivos que são abertos para acesso aos recursos do Programa.

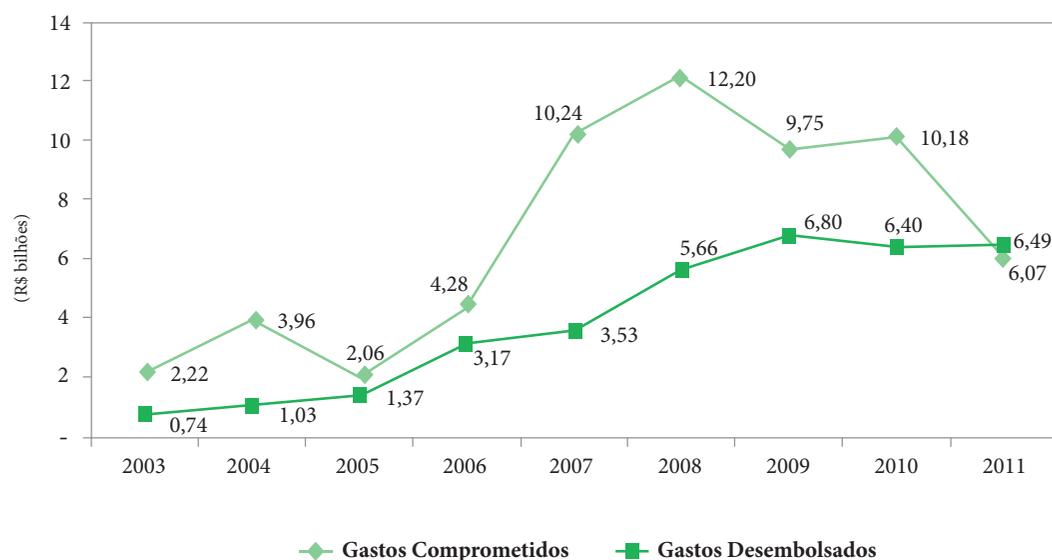




No tocante aos programas de investimentos, no ano de 2011, a União reforçou a implementação do Programa de Aceleração do Crescimento dentro dos eixos “Cidade Melhor” e “Água e Luz para todos”. O gráfico a seguir revela a evolução dos investimentos públicos (comprometidos e desembolsados) aplicados em saneamento básico, evidenciando os esforços do Governo Federal na retomada das contratações de operações de crédito e repasses com recursos do Orçamento Geral da União (OGU).

Nota-se que os valores nominais comprometidos entre 2007 e 2010 são 239% superiores aos valores dos compromissos de gastos apurados entre 2003 e 2006. Em relação aos valores nominais médios, desembolsados entre 2007 e 2010, o gráfico mostra que tais desembolsos são 255% superiores aos valores médios desembolsados nos quatro anos anteriores, de 2003 a 2006. O gráfico traz ainda os valores comprometidos e desembolsados no ano de 2011, que correspondem respectivamente a R\$ 6,07 bilhões e R\$ 6,49 bilhões.

### Evolução dos Gastos Comprometidos e Desembolsados em Saneamento Básico Período 2003 a 2011

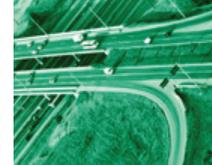


Fonte: Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental/Ministério das Cidades.

Nota: Inclui gastos em saneamento do Ministério das Cidades, Funasa, Ministério da Integração, Ministério do Meio Ambiente e outros. Com relação aos recursos onerosos, 100% do Valor Contratado em 2011 correspondem às Operações de Mercado junto ao BNDES, todas inseridas no PAC2, ou seja, não houve contratação com mutuários públicos no período.

Para os Municípios com população inferior a 50 mil habitantes, em relação aos empreendimentos do PAC 1, sob responsabilidade da Fundação Nacional de Saúde (Funasa), no período de 2007 a 2010, foram contratados 6.334 empreendimentos. Em volume de recursos, foram aplicados R\$ 169,61 milhões, R\$ 1.408,95 milhões em execução e R\$ 740,99 milhões em ação preparatória. Em 2011, foram iniciadas 220 obras no valor total de R\$ 193,72 milhões e foram concluídas outras 274 obras no valor de R\$ 89,68 milhões.

É relevante ainda mencionar o expressivo volume de recursos transferidos pela Funasa para Estados e Municípios, no período de janeiro a novembro de 2011, relativo ao pagamento de parcelas de convênios e Termos de Compromisso do PAC 1 (TC/PAC), celebrados no período de 2007 a 2010, no montante de R\$ 622,9 milhões.



Na segunda etapa do PAC, destaca-se o montante de R\$ 4 bilhões para investimentos em saneamento, sob responsabilidade da Funasa, para apoio às intervenções em Municípios com população inferior a 50 mil habitantes. Serão contemplados 1.013 Municípios com recursos para a realização de obras de abastecimento de água, esgotamento sanitário e esgotamento sanitário/sistema individual (fossa/filtro); e 2.701 Municípios para apoio à Elaboração de Projeto para Abastecimento de Água ou Esgotamento Sanitário.

Também para atendimento da demanda em Municípios com população inferior a 50 mil habitantes, os investimentos previstos no PAC 2, sob responsabilidade do Ministério das Cidades, são da ordem de R\$ 1 bilhão, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), para financiamento de iniciativas de abastecimento de água e esgotamento sanitário. Esse processo busca atender parcela da demanda reprimida de financiamento a Municípios de menor porte.

Para esses Municípios, em novembro de 2011, foram selecionados 134 empreendimentos, que totalizam R\$ 1,13 bilhão, em recursos de empréstimos disponibilizados pela União. Esses empreendimentos estão divididos em 51 propostas para abastecimento de água, no valor de R\$ 369 milhões e 83 propostas de esgotamento sanitário, no valor de R\$ 759 milhões.

Com relação aos Municípios localizados em regiões metropolitanas ou com população acima de 50 mil habitantes, conforme demonstra a tabela a seguir, do total de investimentos previstos para o PAC 1 Saneamento (período 2007-2010), foram selecionados até 2011, no âmbito do Ministério das Cidades, operações correspondentes a R\$ 36,37 bilhões, sendo 63,5% com recursos de empréstimos do FAT e do FGTS (recursos onerosos) e 36,5% do Orçamento Geral da União (recursos não onerosos). Em decorrência dos baixos índices de cobertura dos serviços de coleta e tratamento de esgotos, cerca de 40% dos recursos, da ordem de R\$ 14,7 bilhões, foram destinados para investimentos na ampliação e em melhorias nessa modalidade. Os empreendimentos de abastecimento de água foram contemplados com recursos da ordem de R\$ 8,0 bilhões.

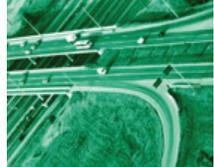
#### Total de Investimentos Contratados e em Contratação do PAC, por modalidade, sob gestão do Ministério das Cidades\*

Modalidade	Investimento PAC 1 (R\$ milhões)			Investimento PAC 2 (R\$ milhões)		
	Contratado	Em contratação	Total	Contratado	Em contratação	Total
Abastecimento de Água	7.972,68	18,87	7.991,55	1.700,93	1.269,94	2.970,87
Desenvolvimento Institucional	1.133,01	0,00	1.133,01	332,26	0,00	332,26
Esgotamento Sanitário	14.652,72	56,09	14.708,80	3.534,19	2.056,11	5.590,30
Estudos e Projetos	175,27	0,42	175,69	311,50	81,25	392,75
Manejo de Águas Pluviais	5.370,42	0,00	5.370,42	3.567,50	633,54	4.201,04
Manejo de Resíduos Sólidos	198,91	0,00	198,91	193,48	0,00	193,48
Saneamento Integrado	6.873,73	0,00	6.873,73	964,04	50,21	1.014,25
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>36.376,74</b>	<b>75,37</b>	<b>36.452,11</b>	<b>10.603,89</b>	<b>4.091,05</b>	<b>14.694,94</b>

Fonte: Banco de Dados de Saneamento do Ministério das Cidades (BDSAN) atualizado em 31/12/2011.

Obs.: \* Valores do PAC 1, em termos de valor de investimento (União + contrapartida), e do PAC 2, em termos de valor de repasse (União).





Do montante selecionado no PAC 1, foram contratados investimentos de R\$ 36,38 bilhões (99,8% do total de investimento) em cerca de 1,7 mil empreendimentos.

Na segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), dos R\$ 41,1 bilhões disponibilizados para investimentos em saneamento, sob coordenação do Ministério das Cidades, para o quadriênio 2011-2014, foram selecionados em 2011 cerca de R\$ 14,69 bilhões com empreendimentos na área de saneamento, dos quais 39,8% são provenientes de recursos de empréstimos do FAT e do FGTS (recursos onerosos) e 60,2%, do OGU (recursos não onerosos).

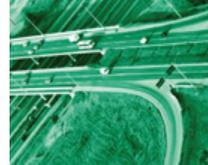
Do total selecionado no PAC 2, foram contratados R\$ 10,60 bilhões, em 668 operações, com destaque para ações de manejo de águas pluviais (33,6% dos recursos), esgotamento sanitário (33,3%) e abastecimento de água (16,0%), o que reflete a efetiva necessidade de investimentos na gestão de riscos e prevenção de desastres naturais e na melhoria das condições de esgotamento sanitário dos domicílios urbanos, conforme apresentado na tabela anterior.

O Programa Temático de Gestão de Risco e Resposta a Desastres Naturais do Governo Federal contempla a execução de intervenções estruturais para o controle de enchentes e inundações associadas ao processo de urbanização das grandes cidades. Esse processo é caracterizado pela impermeabilização extensiva dos terrenos, que resulta na diminuição dos processos de infiltração e de retenção de água, canalização dos cursos d'água e ocupação das várzeas. Trata-se aqui da implantação, complementação ou adequação dos sistemas de macrodrenagem urbana com vistas à contenção e ao controle de vazões de pico, além do reassentamento de comunidades implantadas no interior de planícies de inundações. As intervenções estruturais de drenagem urbana consistem em obras que devem preferencialmente privilegiar a redução, o retardamento e o amortecimento do escoamento das águas pluviais. As soluções adotadas devem estar suficientemente embasadas por meio de estudos de alternativas que contemplem aspectos técnicos, econômicos e ambientais.

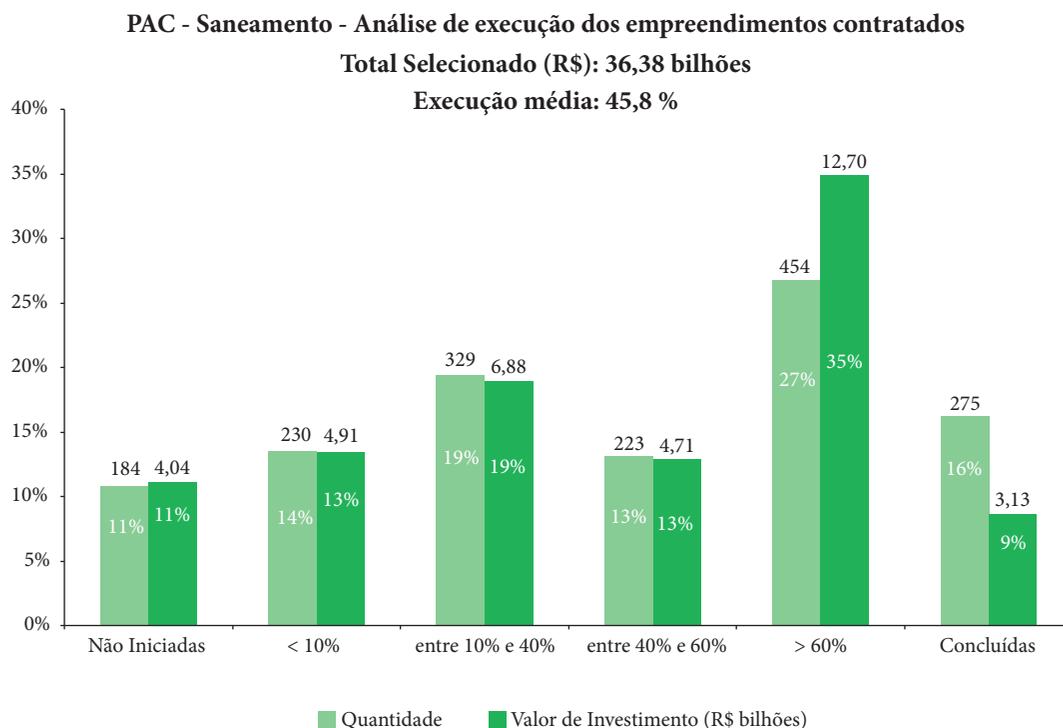
O gráfico a seguir demonstra o nível de execução dos empreendimentos em Regiões Metropolitanas e Municípios com população superior a 50 mil habitantes contratados no PAC. Pode-se verificar que atualmente, no PAC 1, existem 275 obras concluídas representando cerca de 16% em quantidade e 9% em termos de valor. Contudo, é importante ressaltar os 445 empreendimentos, representando 35% dos investimentos, cujo nível de execução encontra-se acima de 60%. Isso significa dizer que em breve essas obras entrarão em fase de conclusão podendo trazer os benefícios do saneamento à população hoje carente de atendimento.

A execução média dos empreendimentos contratados situa-se na faixa dos 45,8%, ou seja, quase metade das obras contratadas já foi iniciada e encontra-se em fase de execução.





Execução dos empreendimentos contratados, com ações de saneamento, no âmbito do PAC 1, sob gestão do Ministério das Cidades.



Fonte: BDSAN – Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades (Dados de 31/12/2011).

Em relação ao PAC 2, o perfil de execução concentra a quase totalidade dos empreendimentos na faixa dos “não iniciados”, ou seja, as obras foram contratadas porém ainda estão em fase de execução, o que era de se esperar em face da recente seleção.

Para o exercício de 2012, o Governo continuará aportando recursos, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento. Além da continuidade das contratações das operações já selecionadas, está previsto novo processo de seleção pública de propostas de ações na área do saneamento. Estima-se que serão comprometidos recursos da ordem de R\$ 11,4 bilhões (OGU e financiamentos), considerando o planejamento de execução do PAC 1 e do PAC 2.

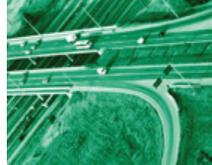
O investimento de recursos federais em infraestrutura de saneamento e a consolidação da política federal de saneamento e da política nacional de resíduos sólidos vêm contribuindo para a redução dos déficits de saneamento e a melhoria da gestão e da prestação dos serviços, em atendimento aos anseios da sociedade por uma melhor promoção da saúde pública e pela melhoria da qualidade de vida da população brasileira.

## 6. Habitação

### a) Política Nacional de Habitação

A Política Nacional de Habitação estabelece o planejamento do setor garantindo condições institucionais para promoção do acesso à moradia digna a todos os segmentos da população, especialmente aos de baixa renda. A estratégia governamental na implementação dessa Política está definida no Plano Plurianual (PPA 2012-2015), por meio do Programa Temático Moradia





Digna que encontra seus fundamentos no Plano Nacional de Habitação (PlanHab). As ações governamentais são empreendidas com base no arcabouço institucional que integra as três esferas de Governo do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS), assegurando a articulação financeira do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS) entre os entes da Federação.

Na estratégia de avançar no enfrentamento do déficit habitacional, estimado em 5,6 milhões de novas moradias e 10 milhões de moradias com deficiências no acesso à infraestrutura urbana e social, o Governo Federal ampliou os recursos para o PAC e Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), com base em cenários de médio e longo prazos, com investimentos continuados, considerando o déficit acumulado e o decorrente do crescimento demográfico.

Essa estruturação permitiu importantes avanços na consolidação de uma estratégia nacional para garantir habitação de interesse social para as famílias de baixa renda por meio do aumento de recursos do Orçamento Geral da União (OGU). De forma complementar, o Governo tem ampliado a alocação de recursos para o desenvolvimento institucional e a melhoria da capacidade técnica dos Estados e Municípios para execução dos projetos beneficiados com recursos provenientes do PAC e do PMCMV.

Cabe ressaltar que, na segunda etapa do PAC (2011-2014), houve um incremento de 63% dos investimentos destinados aos programas habitacionais do Governo Federal em relação à primeira etapa do Programa (2007-2010).

### **b) Investimentos em Habitação e Financiamento ao Setor Público**

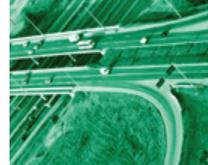
A meta inicial da primeira etapa do PAC era R\$ 16,9 bilhões para a realização de investimentos em habitação. Atualmente, são 3.821 operações ativas, desta primeira fase, envolvendo R\$ 19,1 bilhões em investimentos, sendo R\$ 14,9 bilhões de recursos da União (repasso do OGU e financiamento do FGTS) e R\$ 4,2 bilhões de contrapartida dos Estados, Distrito Federal e Municípios, superando em 13% a meta inicial. As transferências obrigatórias ao Setor Público correspondem a 67% do total investido pela União (R\$ 10,0 bilhões). Aproximadamente R\$ 7,4 bilhões já foram desembolsados, representando 39% do valor total.

As obras de urbanização de assentamentos precários concentram a maior parte dos recursos e representaram a prioridade da primeira etapa do PAC. Dos recursos de transferências obrigatórias aos entes públicos (OGU), 90% são destinados a essas ações, totalizando R\$ 9,0 bilhões em recursos da União em benefício de mais de 1 milhão de famílias. Outros recursos, da ordem de R\$ 895 milhões foram destinados à provisão habitacional, atendendo a quase 100 mil famílias, sendo o restante dos recursos aplicados em desenvolvimento institucional dos entes. Atualmente, são 366 operações ou obras concluídas, com aproximadamente 25 mil famílias beneficiadas em intervenções de urbanização, melhorias habitacionais ou novas unidades produzidas.

No financiamento ao setor público (FGTS e FAT), na primeira etapa do PAC, foram assinados 183 contratos, totalizando R\$ 4,9 bilhões em recursos da União. As obras de urbanização de assentamentos precários somam R\$ 3,9 bilhões em recursos da União, atendendo a quase 400 mil famílias. Os demais contratos dividem-se em provisão habitacional (73 contratos), com repasse da ordem de R\$ 900 milhões, e desenvolvimento institucional (quatro contratos), que conta com R\$ 10 milhões em recursos da União.

A edição da segunda etapa do PAC deu continuidade à implementação de ações voltadas à melhoria das condições de habitabilidade nos assentamentos precários, sendo que a produção habitacional necessária para a urbanização desses assentamentos será realizada por meio do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV). Para os investimentos em urbanização





de assentamentos precários, no eixo definido Minha Casa, Minha Vida, foram disponibilizados R\$ 30,5 bilhões de recursos para aplicação, dos quais R\$ 27 bilhões de OGU e R\$ 3,5 bilhões de FGTS. Já houve uma primeira seleção que envolveu cerca de R\$ 9,3 bilhões, com enquadramento de 536 propostas, sendo 361 para obras e 175 para elaboração de estudos e projetos. Ressalta-se que 314 já foram contratadas, totalizando cerca de R\$ 4,6 bilhões.

Nas obras de urbanização já selecionadas, serão construídas cerca de 10 mil novas unidades habitacionais. Além disso, serão quase 200 Municípios que, por meio da ação de elaboração de estudos e projetos de urbanização, poderão se preparar para as próximas etapas de seleção de intervenções.

Na segunda etapa do PAC, o financiamento ao setor público resultou na seleção de 21 propostas ativas, correspondendo a um montante aproximado de R\$ 654 milhões em fase de contratação.

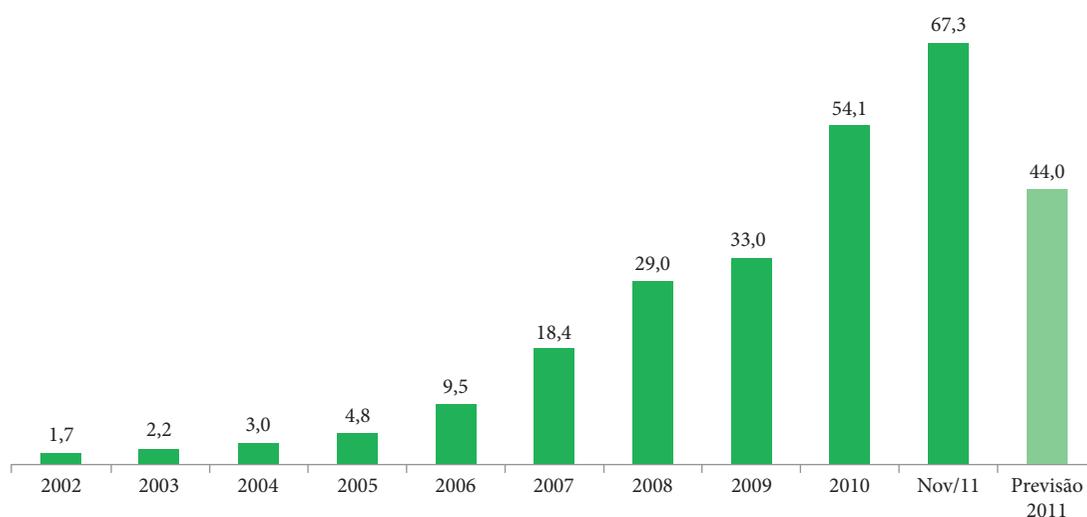
Em 2012, será dada continuidade à implantação do PAC 2 com previsão de alocação de recursos para o apoio à Urbanização de Assentamentos Precários (UAP) no montante aproximado de R\$ 1,2 bilhão.

### c) Financiamentos Habitacionais para Pessoas Físicas

Em relação ao financiamento a pessoas físicas com recursos do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), destinado à habitação de mercado, no período 2007-2011, houve contratação no total de R\$ 189,6 bilhões, possibilitando o acesso à moradia para mais de 1,6 milhão de famílias.

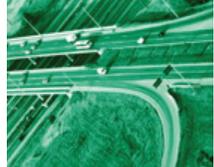
No PAC 2 está prevista a alocação de R\$ 176 bilhões em financiamentos habitacionais com recursos do SBPE. Até outubro de 2011, o financiamento correspondeu ao investimento de R\$ 61 bilhões superando a meta de R\$ 44 bilhões estipulada para o ano de 2011. Com recursos do FGTS no financiamento habitacional para pessoa física, até 30 de dezembro de 2011, houve alocação de aproximadamente R\$ 33 bilhões beneficiando 404 mil famílias.

#### Contratação de financiamentos habitacionais para pessoas físicas (SBPE) (R\$ bilhões)



Fonte: Associação Brasileira de Crédito Imobiliário e Poupança (Abecip) / Banco Central do Brasil (BCB), base de dados revista e atualizada até 30 de novembro de 2011.





#### d) Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV)

Na estratégia de atuação para a habitação de interesse social o Programa Minha Casa, Minha Vida, em sua primeira etapa (PMCMV 1), encerrou a contratação, em 31/12/2010, com mais de 1 milhão de unidades contratadas, superando a meta estipulada. Dessas unidades contratadas, foram entregues, até 31/12/2011, 389.741 unidades habitacionais.

No PAC 2 está previsto investimento de R\$ 125,7 bilhões para a segunda etapa do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV 2), sendo R\$ 72,6 bilhões de recursos para subsídios, dos quais R\$ 62,2 bilhões do OGU e R\$ 10,4 bilhões do FGTS; e R\$ 53,1 bilhões em financiamentos habitacionais com recursos do FGTS. Assim, o PMCMV 2 tem como meta a contratação de 2 milhões de unidades habitacionais até dezembro de 2014, sendo que 1,2 milhão serão para as famílias com renda mensal até R\$ 1,6 mil. Essas unidades serão projetadas com possibilidade de adaptação para pessoas com deficiência e contarão, também, com outras melhorias em relação à primeira fase do programa, à exemplo de aquecimento solar térmico.

Para o PMCMV 2, em 2011, foram contratadas 457.005 unidades, sendo 445.797 na área urbana e 11.208 na área rural, em 3.529 Municípios. Das unidades habitacionais contratadas, foram entregues 151.142, sendo 150.071 na área urbana e 1.071 na área rural.

Em 2011, foram alocados no OGU R\$ 12,65 bilhões para o PMCMV e desembolsados R\$ 7,5 bilhões. Para 2012, o montante de recursos reservados ao PMCMV, de acordo com a Lei nº 12.595, de 19 de janeiro de 2012, é de R\$ 11 bilhões, destinados a atender as famílias com renda até R\$1,6 mil.

#### e) Desenvolvimento Institucional e Cooperação Técnica

Com o objetivo de consolidar as bases de um sistema nacional articulado e integrado, de superar os entraves identificados no que se refere à organização institucional dos agentes integrantes do SNHIS e de tornar a atuação dos entes públicos mais célere, vêm sendo aprimoradas ações de desenvolvimento institucional e cooperação técnica.

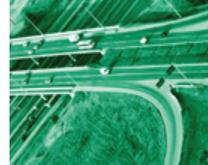
Na consolidação do Sistema Nacional Habitação de Interesse Social (SNHIS), há o cumprimento das obrigações decorrentes da adesão ao SNHIS que trata da obrigatoriedade da elaboração do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) e da criação de conselhos e fundos de habitação de interesse social pelos Estados e Municípios. O total de Municípios que aderiram ao SNHIS, até 2011, é de 5.418, desses 3.113 Municípios estão regulares, ou seja, cumprem os requisitos do SNHIS, estando aptos a receber recursos do FNHIS.

Outro importante eixo de ações de desenvolvimento institucional é a promoção de debates e o fomento ao desenvolvimento de estudos técnicos, ampliando e consolidando a parceria com a rede de entidades técnicas, acadêmicas e especialistas, bem como empresários, gestores e agentes sociais dedicados aos temas habitacionais e de desenvolvimento urbano. Entre os principais trabalhos iniciados em 2011, destacam-se os seguintes estudos: Déficit Habitacional no Brasil 2009 e 2010; Capacidades Governamentais e Políticas Habitacionais em nível local no Brasil.

O monitoramento e a avaliação dos programas e ações da habitação atende à Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005, que dispõe sobre o acompanhamento e apoio à atuação das instituições que fazem parte do SNHIS. Ademais, o PlanHab prevê a implantação do monitoramento e da avaliação como parte do SNHIS e como atividades que instrumentalizam e viabilizam a PNH, com ênfase no PMCMV, considerando as novas abordagens do PPA 2012-2015.

Na área de desenvolvimento institucional, são mais de 2 mil Municípios beneficiados, nos 26 Estados e no Distrito Federal, com investimento da ordem de R\$ 174,2 milhões oriundos do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), sendo R\$ 82,6 milhões para serviços de assistência técnica e R\$ 96,6 milhões para elaboração de Planos Locais de Habitação.





Para 2012, serão alocados R\$ 886 milhões no FNHIS com o objetivo de servir de suporte para apoio à Habitação de Interesse Social (HIS), ao Desenvolvimento Institucional, à UAP, ao Planos e Projetos, à assistência técnica, ao monitoramento e à avaliação para o fortalecimento da PNH.

O estabelecimento de parcerias com os centros de excelência – no Brasil e no mundo – fornece embasamento técnico para viabilizar o desenho de políticas habitacionais eficientes, eficazes e socialmente inclusivas e a implantação de um sistema institucional aderente aos desafios atuais e futuros. O estreitamento de relações com países da América Latina também ocupa lugar de destaque envolvendo a troca de experiências em temas e desafios comuns. Também merece destaque na agenda de cooperação internacional a atuação do Brasil como membro do Fórum de Diálogo Ibas – Índia, Brasil e África do Sul.

#### **f) Qualidade e Produtividade**

O Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade do Habitat (PBQP-H) tem como objetivo elevar os patamares da qualidade da construção civil, com a criação e implementação de mecanismos de modernização tecnológica e gerencial, incluindo conceitos e metas de sustentabilidade. O Programa é um dos mecanismos de interlocução do Governo Federal com os setores diretamente envolvidos com a temática da construção civil, contando com o apoio do Comitê Nacional de Desenvolvimento Tecnológico da Habitação (CTECH).

O setor privado tem apoiado e vem contribuindo com recursos da ordem de R\$ 200 milhões ao ano no fomento aos Sistemas de Qualidade e Inovação Tecnológica do Setor da Construção Civil sendo que, por meio do Orçamento da União (OGU), foram alocados em 2011 cerca de R\$ 1 milhão para a implementação das ações que compõem o PBQP-H.

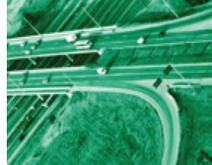
As principais ações do Programa concentram-se na certificação do sistema de gestão da qualidade de empresas de serviços e obras, a avaliação de produtos inovadores, o combate à não conformidade na fabricação de materiais, componentes e sistemas construtivos. Em 2011, o PBQP-H atingiu o patamar de 2,7 mil empresas certificadas no Sistema de Avaliação da Conformidade de Empresas de Serviços e Obras da Construção Civil (SiAC), o número de 90 sistemas construtivos inovadores em avaliação no âmbito do Sistema Nacional de Avaliação Técnica (SiNAT), e o credenciamento de 30 Programas Setoriais da Qualidade no Sistema de Qualificação de Materiais, Componentes e Sistemas Construtivos (SiMaC), que acompanham 450 empresas, responsáveis por 4,5 mil produtos de 1,1 mil marcas em todo Brasil.

### **7. Planejamento e Gestão Territorial Urbana**

As atividades de planejamento e gestão territorial urbana desenvolvidas pelo Governo Federal visam apoiar a qualificação e institucionalização do planejamento urbano municipal e interfederativo, com o objetivo de buscar a garantia do cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade e a melhoria da qualidade de vida nos espaços urbanos.

As três principais linhas estratégicas do planejamento e da gestão territorial urbana são: i) apoio direto aos entes federados e entidades civis sem fins lucrativos; ii) capacitação de agentes públicos e sociais; e iii) remoção de obstáculos jurídico-legais à regularização fundiária mediante cooperação e articulação institucional. O processo de apoio a Estados e Municípios viabilizou, desde 2004 até 2011, a celebração de 200 contratos de repasse dos quais 62, já finalizados, resultaram no benefício de 1.936.087 famílias com processo de regularização iniciado, 382.314 títulos concedidos e 137.683 títulos registrados em cartório, conforme tabela a seguir. Além disso, está em fase conclusiva novo processo de seleção de propostas de convênio para regularização fundiária.



**Processos de Regularização Fundiária – Programa Papel Passado<sup>1</sup> – 2004/2011**

	<b>Famílias com processo de regularização iniciado</b>	<b>Títulos concedidos</b>	<b>Títulos registrados em cartório</b>
Apoio direto	381.255	54.514	26.194
Apoio indireto	1.554.912	327.854	111.444
<b>Total</b>	<b>1.936.087</b>	<b>382.314</b>	<b>137.683</b>

Fonte: Ministério das Cidades/Secretaria Nacional de Programas Urbanos.

Nota 1: Informações atualizadas em 24/01/2012 referentes às atividades apoiadas pelo Programa Papel Passado de 2004 a 2011. Não estão incluídas as informações referentes às intervenções de urbanização de assentamentos precários implementadas no âmbito do PAC.

Além disso, o Programa Papel Passado, em parceria com o Programa Terra Legal, realiza a análise técnica e elaboração de pareceres de pedidos de transferência de terras da União localizadas em áreas de expansão urbana a Municípios da Amazônia Legal. Nesse sentido, em 2011 foram analisadas 92 áreas situadas em 31 Municípios, sendo 12 em sedes municipais e 80 em vilas, distritos ou povoados para posterior doação aos Municípios. Nesse ano, foram tituladas oito dessas áreas.

O Programa Papel Passado, em 2012, dará seguimento aos contratos de apoio e convênios para regularização fundiária urbana, intensificando os processos de regularização em terras da União, principalmente em cidades da Amazônia Legal, além de atividades de capacitação e disseminação dos dispositivos da Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre a regularização fundiária em áreas urbanas, dentre outros.

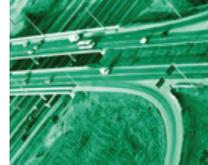
Com relação às ações de reabilitação de áreas urbanas centrais, em 2011, foi assinado o convênio cujo objeto é o apoio à elaboração de 40 projetos de habitação de interesse social, como ação de implementação do Plano de Reabilitação Integrado e Participativo do Centro Antigo de Salvador, para o posterior enquadramento desses projetos em programas federais de habitação. Também foi concluído o convênio com a Secretaria de Estado de Habitação do Rio de Janeiro para a elaboração de um Plano de Reabilitação e Ocupação dos imóveis do Governo do Estado do Rio de Janeiro que se encontravam vazios e subutilizados, localizados na área central da cidade do Rio de Janeiro. Ainda para a essa área foi lançado, em outubro de 2011, edital de seleção para elaboração de planos, projetos e obras de reabilitação de áreas urbanas centrais de capitais e Municípios de Regiões Metropolitanas.

Em 2012, o Governo pretende ampliar o escopo das ações desse Programa, de forma a abranger também áreas subutilizadas ou de especial interesse de preservação cultural ou ambiental, para as quais se pretende apoiar projetos de parques e áreas verdes ou de ordenamento territorial nos Municípios da orla marítima e de rios federais em parceria com o Projeto Orla.

No âmbito do apoio ao planejamento urbano municipal, em 2011, deu-se prosseguimento à gestão dos contratos e dos convênios de apoio aos Municípios na elaboração e revisão de Planos Diretores, bem como foi lançado edital de seleção para assistência técnica e capacitação para a elaboração, revisão ou implementação de Planos Diretores Participativos e instrumentos de planejamento e gestão territorial.

A atuação do Ministério das Cidades no que se refere ao apoio ao planejamento dos Municípios foi ampliada, com a edição do Decreto nº 7.618, de 17 de novembro de 2011, o qual define que a acessibilidade arquitetônica e urbanística deve ser promovida pelas ações de desenvolvimento urbano. Dessa forma, as ações de planejamento urbano, como a campanha de revisão dos Planos Diretores e o apoio à implementação de instrumentos urbanísticos, entre outros, devem objetivar por em prática o eixo Acessibilidade do Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Viver sem Limites. Além disso, outros programas federais, como Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), PAC mobilidade e PAC Copa, devem ser aprimorados tornando os empreendimentos acessíveis ou adaptáveis.





No que se refere à implementação do Estatuto da Cidade, foram finalizados dois cadernos técnicos voltados a apoiar os Municípios na regulamentação e implementação de Operações Urbanas Consorciadas e Outorga Onerosa do Direito de Construir. Destaca-se ainda a finalização do estudo de avaliação do conteúdo dos Planos Diretores no âmbito do projeto Rede Nacional de Avaliação e Capacitação para Implementação de Planos Diretores Participativos. No âmbito do projeto, foram avaliados qualitativamente 526 Planos Diretores e desenvolvidas ações de capacitação e de apoio à sociedade para a implementação dos Planos.

Para o exercício de 2012, as ações de fomento e apoio ao planejamento urbano se darão a partir da preparação da campanha nacional de revisão do Plano Diretor e implementação de instrumentos do Estatuto da Cidade. Também se pretende estruturar um banco de dados sobre experiências municipais de implementação de instrumentos do Estatuto da Cidade e apoiar tecnicamente os entes federados na regulamentação de matéria relativa ao planejamento e à gestão metropolitana.

No âmbito do Programa Nacional de Capacitação das Cidades (PNCC), o Governo Federal, através de parceria entre os Ministérios das Cidades e da Educação, apoiou 24 projetos e nove programas de extensão universitária, com ênfase nas diversas áreas do desenvolvimento urbano, beneficiando vários Municípios de todas as regiões brasileiras. Ainda em 2011, foram aprovados mais 31 projetos e 28 programas, em parceria com universidades federais e estaduais para a capacitação de técnicos e gestores municipais para a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.

Também em 2011, foi lançado o Portal Capacidades ([www.capacidades.gov.br](http://www.capacidades.gov.br)) – ambiente virtual com agenda integrada de informações e atividades do PNCC, biblioteca e videoteca virtuais, bate-papos com especialistas, blogs e fóruns temáticos para discussões relacionadas à política urbana, além de uma plataforma de educação a distância. Em 2012, pretende-se dar continuidade à implementação do Portal Capacidades, dos cursos de extensão universitária e de ações no âmbito do Programa de Apoio aos Municípios em Tributação Imobiliária. Com o Sistema Nacional de Informações das Cidades – Brasil em Cidades – busca-se o aperfeiçoamento, a modernização e a consolidação de parcerias intermunicipais com a disseminação de informações entre os Municípios brasileiros.

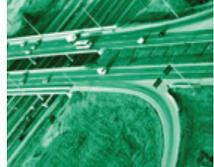
## 8. Mobilidade Urbana

### a) Política Nacional de Mobilidade Urbana

Foi publicada a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, fixando seus princípios, diretrizes e objetivos. A instituição desse marco legal contribuirá para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições para a efetivação da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Foi também realizada a Pesquisa Nacional de Avaliação do Vale-Transporte, tendo como objetivo verificar e avaliar as formas de confecção, emissão e utilização do benefício do vale-transporte referente aos anos-base de 2009 e 2010, em 607 Municípios com população igual ou superior a 50 mil habitantes. A pesquisa propiciou a coleta de informações sobre o modal ônibus urbano, metropolitano e intermunicipal com características de urbano (semiurbano). A coleta das informações iniciou em julho e encerrou em setembro de 2011. As demais etapas da pesquisa – fases de análise, tratamento dos dados e elaboração de relatório – dependem da tabulação dos dados que será efetuada em 2012. Também, no segundo semestre de 2012, será iniciada a coleta de dados referentes ao ano-base de 2011, quando se reiniciam as atividades de consulta aos Municípios.





## b) Investimentos em Infraestrutura de Mobilidade Urbana

Com relação aos investimentos federais em infraestrutura de mobilidade urbana, destacam-se os associados à Copa do Mundo FIFA 2014 e ao Programa de Aceleração do Crescimento em suas vertentes PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades e PAC 2 Pavimentação e Qualificação de Vias.

Os valores que estão sendo investidos na área representam uma ampliação significativa de recursos em transporte e mobilidade urbana, representando uma nova fase na mobilidade urbana brasileira.

Por meio do Programa de Infraestrutura de Transporte e Mobilidade Urbana (Pró-Transporte), com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), o Governo Federal está viabilizando o financiamento dos projetos de mobilidade urbana associados à Copa do Mundo FIFA 2014 nas 12 cidades-sede, quais sejam: Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

Foram assinados 41 contratos de financiamento, dos 55 projetos selecionados com recursos de mais de R\$ 12 bilhões, incluindo contrapartida. As obras, de responsabilidade de Estados e Municípios, são de implantação de corredores exclusivos para transporte coletivo (*Bus Rapid Transit – BRT*), Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), implantação e readequação de vias, estações, terminais e sistemas de monitoramento de controle de tráfego.

Teve início, em fevereiro de 2011, a seleção do PAC Mobilidade Grandes Cidades que tem por objetivo requalificar e implantar sistemas estruturantes de transporte público coletivo, visando à ampliação da capacidade de transporte e à promoção da integração intermodal, física e tarifária do sistema de mobilidade nos grandes centros urbanos.

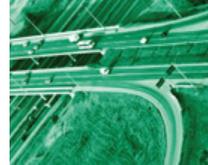
O Programa prevê investimentos plurianuais de R\$ 18 bilhões, sendo R\$ 6 bilhões provenientes do orçamento da União (OGU) e R\$ 12 bilhões provenientes do Pró-Transporte, com recursos do FGTS. O PAC Mobilidade Grandes Cidades possibilitou a inclusão de sistemas de alta capacidade como metrô, além de corredores, BRT e VLT e demais sistemas de transporte público.

Os proponentes passíveis de cadastramento de propostas são Governos Estaduais e Prefeituras Municipais de cidades com mais de 700 mil habitantes e o Distrito Federal. A conclusão da seleção dos empreendimentos está prevista para o início de 2012.

O eixo de Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas do PAC 2, lançado em 2010, objetiva apoiar a execução de obras de pavimentação e qualificação de vias por meio da implantação de pavimentação nova em vias existentes ou recapeamento destas, incluindo a infraestrutura necessária para sua plena funcionalidade, tal como: sistema de drenagem de águas pluviais (microdrenagem), redes de abastecimento de água e coleta de esgoto, passeios com acessibilidade, sistemas cicloviários, medidas de moderação de tráfego, sinalização viária e elementos que promovam a acessibilidade universal. A primeira fase do programa disponibilizou R\$ 3 bilhões em recursos de financiamento do Pró-Transporte. Foram selecionadas 372 propostas com o valor total de financiamento de R\$ 2,4 bilhões. Na segunda fase do programa, serão disponibilizados mais R\$ 3 bilhões.

Para 2012, estão previstas a conclusão das contratações dos projetos de infraestrutura urbana associados à Copa do Mundo FIFA 2014 e do PAC 2 Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, bem como o monitoramento dos contratos de financiamento em execução; e o início das contratações dos projetos selecionados no PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades, para investimentos em sistemas de média e alta capacidade – metrô, trens, VLT, BRT e corredores de transporte.





### c) Transporte Metroferroviário

Nos investimentos realizados em 2011, destaque para a expansão da Linha 1 na Região Metropolitana de Porto Alegre, entre os Municípios de São Leopoldo e Novo Hamburgo. O empreendimento prevê um acréscimo de 9,3 km na linha, atingindo ao final da atual implantação 43 km de extensão, de Porto Alegre a Novo Hamburgo. Todo o novo trecho será estruturado em via elevada e comportará cinco novas estações. O empreendimento, incluindo a obra de expansão e outras ações complementares a ela vinculadas, está orçado em R\$ 934,1 milhões. O prazo final de conclusão da obra foi prorrogado para setembro de 2012, entretanto há previsão de início dos testes de integração dos Sistemas Operacionais da 1ª etapa, até a Estação Santo Afonso, em janeiro de 2012.

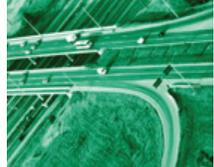
Quanto à implantação do Sistema de Veículos sobre Trilhos Elevados (Aeromóvel), em Porto Alegre, a obra encontra-se com execução de aproximadamente 62% e previsão de término para junho de 2012. A execução das obras civis da via elevada, estrutura de suporte e propulsão do veículo encontra-se 56% concluída com previsão de término em abril de 2012. Os primeiros veículos ficarão prontos em abril de 2012 e o contrato para construção de duas estações de embarque e desembarque foi assinado no dia 4 de novembro de 2011, com previsão de término para junho de 2012. Trata-se de uma construção inédita no Brasil, de um Sistema APM (*Automate People Mover*) que irá ligar o novo terminal de passageiros do Aeroporto Salgado Filho de Porto Alegre à Estação Aeroporto da Trensurb, com objetivo de facilitar o acesso às dependências do sítio aeroportuário e incentivar a redução do uso de veículos automotores. O objetivo da obra é unir operacionalmente uma estação do metrô a um núcleo pulsante de demanda, estendendo a zona de influência ou faixa de domínio do metrô. Este é um projeto-piloto que poderá vir a ser reproduzido em outras estações do metrô gaúcho e também servir de modelo para outros sistemas do País para incrementar a mobilidade urbana em condições similares.

Os outros investimentos em transporte metroferroviário operados ou descentralizados pelo Governo Federal mantiveram o ritmo de investimento observado nos últimos anos, o que proporcionou aumento no número de passageiros transportados. Considerando os sistemas de Belo Horizonte, Recife, Natal, João Pessoa e Maceió, foi atingida uma demanda atendida de 139 milhões de passageiros, superando em 10,4% o resultado alcançado em 2010. Da mesma forma, a média diária atingiu 454 mil passageiros transportados, valor 10% maior que o apurado em 2010. Os dois maiores sistemas, Belo Horizonte e Recife, apresentaram um incremento na demanda transportada em relação ao ano de 2010, de 13% e 12%, respectivamente, superando as metas previstas.

O Governo Federal realizou em 2011 uma série de investimentos nos sistemas administrados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), além de Salvador e Fortaleza, já transferidos à gestão local. Os sistemas de Belo Horizonte, Recife, Salvador e Fortaleza contam com recursos do PAC, o que assegura um avanço regular aos projetos. Maceió teve iniciada, em 2009, a ação de modernização do sistema, com a contratação do fornecimento de frota de VLT e vem desenvolvendo ações visando ao preparo do sistema para operar com os novos veículos.

No ano de 2011, em Recife, o projeto das linhas Centro e Sul atingiu 92% de avanço físico. Foram iniciadas a duplicação e modernização da infra e superestrutura do trecho Cajueiro Seco-Cabo, tendo sido entregues os materiais contratados e iniciada a recuperação da Via Permanente da Linha Centro, atingindo-se 18% de avanço físico. Na construção civil concluiu-se 90% da nova estação Cosme e Damião, os terminais de integração de Aeroporto, Tancredo Neves e Cajueiro Seco e contratadas as construções dos terminais de integração de Joana Bezerra, Prazeres e Largo da Paz e obras-de-arte. Foram entregues três Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) da frota contratada de oito unidades e iniciados os projetos para fabricação dos 15 Trens Unidades Elétricos (TUE) contratados para complementar a frota em operação nas linhas Sul e Centro.





Em Recife, é prevista para 2012 a conclusão de todas as obras civis; conclusão de mais 55% das obras de duplicação e modernização da infra e superestrutura do trecho entre Cajueiro Seco e Cabo para implantação dos VLT; recuperação da Via Permanente da Linha Centro e da construção da estação Cosme e Damiano no trecho Tipi/Timbi; conclusão de 75% do terminal de integração de Joana Bezerra e de Prazeres; conclusão do terminal de integração de Largo da Paz, das obras do viaduto da 9ª Travessa, das construções e reformas das pontes sobre os rios Jaboatão e Pirapama; além da entrega dos últimos quatro VLT, com a realização dos testes dinâmicos, e continuação da fabricação dos 15 TUE, composição metroferroviária com tração elétrica e formada por carros motores e reboque, sendo que a entrega do primeiro TUE está prevista para início de 2013.

Em Salvador, o avanço verificado nas obras civis de implantação do Tramo I, Lapa-Acesso Norte, permitiu a conclusão das estações Campo da Pólvora, Acesso Norte, Lapa, Brotas e dos elevados Fonte Nova, Acesso Norte 1 e 2, e Bonocô 1, 2 e 3. A implantação da estação Bonocô atingiu 50% de avanço físico em 2011 e foram concluídos a duplicação da via permanente, o pátio auxiliar de manutenção (PAM) e o trecho em túnel e poços de ventilação, além de 95% dos sistemas de energia e operacionais. Os seis trens fornecidos pelo Estado da Bahia aguardam formalização do processo de doação para Prefeitura de Salvador, para viabilizar o início dos testes. No Tramo II, no trecho Acesso Norte-Pirajá, a obra está com avanço físico acumulado de 7,5%.

Na recuperação do trem de subúrbio no trecho Calçada-Paripe, foram concluídos os serviços de via permanente, modernização de subestação e rede aérea. Foram também inauguradas quatro estações reformadas, além da recuperação da infraestrutura da ponte São João. Foram ainda entregues duas locomotivas recuperadas e o primeiro Trem Unidade Elétrico (TUE) e iniciadas as obras para substituição da estrutura metálica dos 15 vãos da ponte São João.

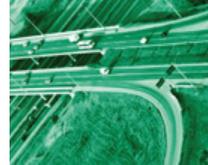
Prevê-se, para 2012, na implantação do trecho Lapa-Pirajá, a conclusão dos sistemas de energia e operacionais na estação Bonocô; a realização dos testes dinâmicos nos TUE, permitindo o início da operação assistida do Tramo 1, entre Lapa e Acesso Norte; e, em seguida, a operação comercial. Na implantação do Tramo 2, entre Acesso Norte e Pirajá, é prevista a retomada das obras no primeiro semestre. Já para o Trecho Calçada-Paripe, serão entregues mais dois TUE até o fim do primeiro trimestre. Também serão concluídas a substituição da superestrutura da ponte São João e a modernização do trecho ferroviário entre Calçada e Paripe.

Com os investimentos realizados no sistema de Fortaleza – Linha Sul, foram concluídas as melhorias nas estações em superfície, estação e elevador de Parangaba, via permanente do trecho em superfície, além de obras-de-arte. O trecho subterrâneo está 95% concluído, além de 85% do trecho subterrâneo em trincheira. A estação José de Alencar encontra-se 50% concluída e a estação Xico da Silva 60%. As obras civis do Centro de Controle Operacional/Centro Administrativo estão 80% prontas. Foram entregues quatro TUE. Na modernização do sistema da Linha Oeste, foram concluídas as obras de melhorias em nove estações, além dos serviços de recuperação de via permanente e estações. Também foram entregues 17 carros do tipo Pidner totalmente recuperados, bem como os quatro últimos VLT.

Para o ano de 2012, no sistema de Fortaleza – Linha Sul, destaca-se a conclusão das obras do trecho subterrâneo e do trecho subterrâneo em trincheira, das obras civis do Centro de Controle Operacional/Centro Administrativo, das estações de José de Alencar e Xico da Silva, a realização das licitações e o fornecimento de 30% dos sistemas fixos e aparelhamento de oficinas. Será concluída a rede aérea de tração no trecho entre Carlito Benevides e Parangaba, e a realização de testes dinâmicos em mais dois TUE, bem como o início da operação assistida em julho, de Carlito Benevides a Parangaba. Na linha Oeste, é previsto o início dos testes dinâmicos em quatro VLT e o início da operação assistida até fevereiro.

No Sistema de Trens Urbanos de Maceió, prosseguem as obras de recuperação da via permanente para operação com oito VLT. Foram concluídas a recuperação da superestrutura entre a Rua Dias Cabral e a Passagem de Nível Silvestre Pércles, bem como





a retirada da Feira do Passarinho permitindo a continuidade da vedação da faixa nesse trecho. Foram entregues as três primeiras composições de VLT. Para recuperar os danos causados pelas fortes chuvas ocorridas no Estado em 2010, que provocaram a interrupção de parte da operação do sistema, vêm sendo aplicados R\$ 15,2 milhões em obras de reconstrução das estações de Gustavo Paiva e Lourenço Albuquerque e a recuperação da via permanente.

Em 2012, está previsto o investimento de R\$ 4,0 milhões para continuidade das reformas das estações e a recuperação da via permanente, assim como a elaboração do projeto executivo para modernização dos sistemas de telecomunicações e sinalização já licitados, que viabilizarão a operação de oito VLT, dos quais os últimos cinco serão entregues ao longo do primeiro semestre.

Em Natal e João Pessoa, deu-se continuidade às ações que possibilitam manter o sistema em operação, como a execução de serviços de recuperação de pontos críticos da via permanente e do material rodante. Destaca-se a aplicação de R\$ 1,69 milhão na retomada da recuperação de três carros de passageiros. Em Natal, o orçamento aprovado e liberado de R\$ 3,67 milhões foi aplicado na via permanente, com a licitação para aquisição de trilhos, dormente e fixações. O investimento alocado em cada um desses sistemas para 2012 destina-se à continuidade de ações visando restabelecer as condições mínimas de qualidade e segurança à operação, com a recuperação de trechos críticos da via permanente e da frota de material rodante.

## 9. Trânsito

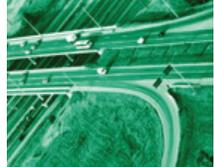
A segurança no trânsito é um problema mundial, porém urgente no Brasil. Os índices de fatalidade na circulação viária representam uma das principais causas de morte prematura da população economicamente ativa. Em vista desse quadro, o Governo, em sintonia com a Resolução da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas que proclamou a década 2011-2020 como a “Década de Ação para Segurança Viária”, vem desenvolvendo ações com o objetivo de oferecer à sociedade brasileira trânsito seguro e de qualidade, promovendo a redução da gravidade e da ocorrência de acidentes no trânsito no País.

Nesse sentido, foi lançado o “Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes no Trânsito – Pacto pela Vida”, com o objetivo de mobilizar a sociedade visando atingir a ambiciosa meta de redução do número de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito em 50% até 2020.

O programa de capacitação de profissionais de trânsito, em 2011, promoveu cursos que resultaram na capacitação de cerca de 2 mil profissionais de forma a contribuir para o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Foram ainda distribuídos aos órgãos e entidades do SNT e profissionais envolvidos com o tema publicações técnicas e educativas para o exercício de suas atividades profissionais.

O Prêmio Denatran de Educação no Trânsito, em sua XI edição, tem por objetivo estimular a reflexão de crianças, jovens, educadores, profissionais de trânsito e profissionais de comunicação, sobre o trânsito no contexto da cidade, sua relação com o meio ambiente e qualidade de vida. Essa reflexão contribui para a formação de hábitos e a adoção de comportamentos que tornem o trânsito mais seguro, civilizado e humano. Por meio do certame, foram inscritos 4.175 trabalhos nas categorias: pré-escola; ensino fundamental; ensino médio; educação de jovens e adultos; educação especial; educador; educação no trânsito, obra técnica; comunicação e cidadania.





No exercício de 2011, foi possível investir na informação à população através de campanhas publicitárias educativas de trânsito com veiculação em âmbito nacional através de filmes para TV, *spots* de rádios, *folders* e cartazes para mobiliário urbano. Foram produzidos 15 filmes e *spots* sob os *slogans* “Pare e Pense” e “Pare, Pense e Mude” voltados para a mudança de comportamento da população em relação ao trânsito. Foram também utilizadas como mídias *busdoor*, *taxidoor*, anúncios em revistas, adesivos, cartazes e Internet.

Deve-se ainda mencionar a criação, manutenção, expansão e implantação dos diversos sistemas informatizados, que possibilitam o cadastro, o controle, a estatística e a integração dos órgãos do SNT, sendo os principais sistemas: Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach), Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (Siniav), Sistema Integrado de Monitoramento e Registro Automático de Veículos (Simrav) e o Sistema Avisos de Risco (Recall).

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) elegeu para a Semana Nacional de Trânsito de 2011, comemorada anualmente no período de 18 a 25 de setembro, o tema “Década Mundial de Ações para a Segurança do Trânsito – 2011-2020: Juntos Podemos Salvar Milhões de Vidas”, oportunidade em que foram desenvolvidas ações educativas pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), em parceria com os Departamentos Estaduais e órgãos municipais de Trânsito. Para 2012, o plano de ação a ser desenvolvido está fundamentado nos pilares “engenharia, educação e fiscalização” e no Plano Nacional de Redução de Acidentes no Trânsito para a Década de 2011-2020.

