



IV - INFRA-ESTRUTURA

2007

1. Minas e Energia

Em 2006, o Brasil atingiu a auto-suficiência em petróleo e foi proposta uma nova política de exploração e produção do gás natural. Também em 2006, foi concluída a transição para o novo Modelo do Setor Elétrico, com a contratação de energia pelas empresas distribuidoras até o ano de 2010. Na área de geologia e mineração, foram obtidos avanços no planejamento e na formulação de políticas setoriais.

As políticas de promoção da inclusão social e econômica ligadas ao setor também atingiram metas importantes. Programas como o Luz para Todos, Produção e Uso do Biodiesel e de Incentivo à Indústria Nacional de Bens e Serviços para os Setores de Petróleo e Gás Natural (Prominp), melhoraram a qualidade de vida e geraram emprego e renda para milhões de brasileiros, principalmente em zonas rurais.

Em relação ao setor energético, o Governo, após ter enfrentado o desafio de reorganizar institucionalmente esse segmento, atingido por uma perspectiva de explosão tarifária, de alto grau de endividamento das empresas, de inadimplência generalizada, de obras paralisadas e de desestímulo aos investimentos, conseguiu retomar o planejamento setorial. Esse fato se deu por meio dos Estudos de Planejamento da Expansão do Setor Energético, que resultaram na publicação do Plano Decenal de Expansão de Energia Elétrica 2006-2015 e na elaboração dos estudos de planejamento do Plano Nacional de Energia de Longo Prazo (PNE) 2030 e da Matriz Energética 2030.

As perspectivas para o ano de 2007 são de continuidade e consolidação das políticas de reestruturação e expansão do setor energético, bem como o fortalecimento do setor mineral.

a) Garantindo Energia a partir do Novo Marco Regulatório para o Setor Elétrico

a.1) Leilão de Geração

Os resultados do esforço recente para implementação do novo modelo estão esboçados nos leilões de geração de energia e de novas linhas de transmissão. Na geração, foram realizados três leilões de energia, em 2006, sendo comercializados 2.980 MW médios. No leilão realizado em 29 de junho de 2006, para o fornecimento de energia a partir de 2009, foram negociadas 356,3 milhões de MWh e movimentados cerca de R\$ 45,6 bilhões. No leilão realizado em 10 de outubro de 2006, foi contratada toda a demanda das distribuidoras até 2011, e movimentados recursos na ordem de R\$ 27,7 bilhões. Já no leilão realizado em 14 de dezembro de 2006, o total de energia transacionado foi de 14,3 milhões de MWh, no valor de cerca de R\$ 1,49 bilhão.

a.2) Leilão de Novas Linhas de Transmissão

Na transmissão, dois leilões foram realizados, perfazendo 3.291 km de linhas. O primeiro, realizado em 24 de novembro de 2006, teve um deságio de 51,13%, tendo sido leiloados cinco lotes. A Eletrobrás, por intermédio da Chesf, arrematou o Lote E, que compreendia a linha de transmissão Funil – Itapebi em 230 kV, no valor de R\$ 8,7 milhões. No segundo, realizado em 15 de dezembro de 2006, foi registrado um deságio médio de 49,4%. A licitação envolveu a oferta de seis lotes, formados por 10 linhas e três subestações, perfazendo um total de 1.033 km. A Chesf arrematou os lotes D e F, compostos pelas linhas de transmissão

Ibicoara – Brumado, 230 kV, com 105 km (Lote D), Picos – Tauá e Paraíso – Açú II, ambas em circuito simples de 230 kV, com uma extensão total de 315 km (Lote F).

b) Expansão do Setor Energético

b.1) Expansão da Geração

A potência instalada em todas as usinas geradoras de energia elétrica no Brasil totalizou, no final de 2006, 104.464 MW, incluindo a importação. Nos últimos quatro anos, ocorreu um incremento de potência ao sistema elétrico brasileiro de 18,3%, correspondente a 16.150 MW, sendo 14.610 MW em novas usinas e 1.540 MW decorrentes de ajustes em repotenciações e desativações de usinas existentes. No ano de 2006, houve um acréscimo de 3.835 MW, sendo 2.595 MW em fontes hidrelétricas, 1.132 em termelétricas e 108 MW em eólicas. Merecem destaques no ano de 2006 a UHE Tucuruí que cresceu mais 375 MW de potência instalada ao sistema, UHE Barra Grande, com 465 MW, UHE Peixe Angical, com 483 MW, UHE Irapé, com 360 MW, a UHE Capim Branco I, com 240 MW, as UTEs Cristiano Rocha, Jaraqui, Manauara, Ponta Negra e Tambaqui, que juntas ampliaram a capacidade instalada de Manaus em 423 MW, além dos parques eólicos de Osório e Sangradouro.

O parque gerador brasileiro contava, no final de 2006, com 1.582 empreendimentos, dos quais 628 hidrelétricas (472 pequenas centrais hidrelétricas, 156 hidrelétricas de médio e grande porte), 952 usinas termelétricas, duas usinas termonucleares.

Em 2007, está prevista a entrada em operação de mais 5.700 MW, incluídos 750 MW da usina de Tucuruí e 1.400 MW das duas unidades adicionais da usina de Itaipu. Até 2010, a capacidade instalada total do sistema elétrico brasileiro deverá atingir cerca de 112.500 MW.

b.2) Expansão da Transmissão

A extensão total do sistema de transporte de energia elétrica alcançou, no final do ano de 2006, a marca de 90.265 km, sendo 86.205 km correspondente ao Sistema Interligado Nacional (SIN), 1.448 km nos sistemas isolados e 2.612 km no sistema de conexão da UHE Itaipu. Entre 2003 e 2006, foram implementados cerca de 14.000 km de linhas de transmissão, com incremento de 18,9% em relação a 2002. Esse importante crescimento no sistema de transmissão proporcionou uma maior integração dos subsistemas elétricos, ampliando a capacidade de transferência de energia elétrica entre as regiões, aproveitando a diversidade hidrológica do País, e garantindo as condições necessárias para o suprimento de energia com a qualidade e a confiabilidade requeridas pela sociedade.

Entre as obras de transmissão, realizadas no período 2003/2006, destacam-se as ampliações e implantações das interligações regionais. Essas obras proporcionaram incrementos nas capacidades de importação e exportação das regiões, tais como: a capacidade de exportação do Norte para o Sudeste foi duplicada; a capacidade de importação do Nordeste foi ampliada em 2,5 vezes; a capacidade de importação do Sudeste/Centro-Oeste foi ampliada em 45% e a capacidade de importação do Sul foi duplicada.

Para o ano de 2007, as empresas do Sistema Eletrobrás prevêem a implantação de vários empreendimentos, destacando-se a implementação de 859 km de linhas de transmissão e um acréscimo de 3.916 MVA em capacidade de transformação, com um investimento total previsto de R\$ 2,17 bilhões.

c) Produção de Petróleo e Gás e Refino

O início da produção da plataforma P-50, em 21 de abril de 2006, no Campo de Albacora Leste, na Bacia de Campos, localizada no Estado do Rio de Janeiro, permitiu ao Brasil alcançar a tão sonhada auto-suficiência em produção de petróleo.

No início de 2006, as reservas provadas de petróleo sob concessão da Petrobrás, no Brasil, eram de 13.232 milhões de barris de óleo equivalente – boe (pelo critério SPE – *Society of Petroleum Engineers*). Em 2007, a Petrobras contará com um portfólio de 126 blocos exploratórios concedidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a fim de desenvolver estudos e atividades de prospecção de petróleo e gás natural.

Em 2006, a produção de petróleo alcançou seu ponto máximo, em 23 de outubro, quando foi batido o recorde de produção diária da Petrobras, com 1,91 milhão de barris. Em maio daquele ano, foi atingido o recorde de produção mensal, com uma média de 1,821 milhão barris/dia.

É esperada para o ano de 2007 a entrada em operação de mais quatro plataformas, mantendo o crescimento da produção e garantindo a sustentabilidade da auto-suficiência. Deverão entrar em produção, na Bacia de Campos (RJ), as plataformas P-52 e P-54 no Campo de Roncador, com capacidade de 180 mil barris diários, cada. Também está previsto o início da operação de duas outras plataformas: a SSP-300 no Campo de Piranema, em Sergipe, com capacidade de 20 mil barris diários; e a FPSO-Cidade de Vitória no Campo de Golfinho, na Bacia do Espírito Santo, com capacidade de 100 mil barris diários.

O Plano de Negócios do Sistema Petrobras prevê, para 2007, uma produção nacional diária de 2.230.200 barris de óleo equivalente (boe) de petróleo e gás natural. Estão previstos investimentos de R\$ 23,5 bilhões na área de exploração e produção (E&P), no Brasil.

As políticas governamentais permitiram e incentivaram a ampliação do parque de refino existente no Brasil, bem como o aumento da qualidade dos produtos. A par disso, a utilização do petróleo nacional foi bastante aumentada. Essas políticas viabilizaram, ainda, a decisão pela construção de duas novas refinarias, uma resultante de parceria entre a Petrobras e a Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA) e outra para produção de petroquímicos básicos, ambas processando petróleos pesados. Essas refinarias representarão aumento de 350 mil barris por dia na capacidade instalada nacional e demandarão investimentos superiores a US\$ 11 bilhões. Também foi realizada, em outubro de 2006, reunião de partida do projeto Refinaria Premium, que terá capacidade para processar 500 mil barris por dia, destinada a produzir derivados com alto padrão de desempenho para exportação, utilizando petróleo pesado nacional.

Na área de refino, estão previstos investimentos da ordem de R\$ 7,1 bilhões. Os investimentos contemplam a melhoria da qualidade dos combustíveis, a adequação do perfil de petróleo por meio da ampliação e modernização da unidade de destilação e o aumento da participação de petróleo nacional na carga de refino.

A produção nacional de gás natural alcançou a média de 47.156 milhões de m³/dia, em setembro de 2006, enquanto a importação da Bolívia ficou em torno de 27.391 milhões de m³/dia, no mesmo período. Estão previstos, em 2007, investimentos na ordem de R\$ 5,36 bilhões para projetos de gasodutos, dentre os quais destacam-se: a ampliação da capacidade de escoamento de gás natural de Cabiúnas para a Refinaria Duque de Caxias para 15 milhões de m³/dia; e o prosseguimento dos trabalhos de ampliação da malha de gasodutos das regiões Sudeste e Nordeste e de implantação do gasoduto de integração Sudeste-Nordeste.

Atualmente, a ampliação da rede de gasodutos totaliza 2.038 km, em fase de construção ou testes.

Em 2006, foi iniciada a construção dos gasodutos: Catu – Carmópolis (trecho Catu – Itaporanga), Cabiúnas – Vitória, Coari – Manaus e o duto Urucu – Coari. Nesse mesmo ano, foram concluídas as obras dos gasodutos: Dow – Aratu – Camaçari, Atalaia – Itaporanga e Carmópolis – Pilar. Em 2007, estão previstas as conclusões das obras dos gasodutos: Campinas – Rio de Janeiro (trecho Paulínia – Taubaté), Vitória – Cacimbas, com início de suas operações em janeiro de 2007 e Catu – Carmópolis (trecho Itaporanga – Carmópolis), cuja operação deverá ocorrer a partir de fevereiro de 2007.

Ainda em 2006, após as fases de estudos e discussões com os setores envolvidos, foi apresentado à Câmara dos Deputados o Projeto de Lei do Gás, que dispõe sobre a movimentação, estocagem e comercialização de gás natural. Esse Projeto tem como princípios o planejamento, a regulação e o incentivo do investimento em infra-estrutura de transporte, o escoamento da produção e o estabelecimento de mecanismos que propiciem transparência e competitividade à cadeia de comercialização, buscando-se a modicidade tarifária. Trabalha-se com a perspectiva de aprovação da respectiva lei em 2007, o que representará um importante marco para o setor.

Muito embora já tenha sido firmado um acordo com a Bolívia, que viabiliza a permanência da Petrobras naquele país, foi lançado o Plangás, Plano de Antecipação da Produção de Gás, constituído de projetos de exploração e produção, processamento e infra-estrutura de transporte de gás natural no Sul-Sudeste, a ser executado até 2008, objetivando diminuir a dependência da importação de gás natural.

O referido Plano visa o aumento de 24 milhões de m³/dia de oferta de gás no Sul-Sudeste, elevando dos atuais 15,8 milhões de m³/dia, em 2006, para 40 milhões de m³/dia, no final de 2008. Faz parte desse planejamento, também, o Projeto Gás Natural Liquefeito – GNL, que prevê a implantação de unidades de regaseificação, que possibilitarão a importação desse produto, diversificando as fontes de importação de gás. A implantação das unidades de Pecém (CE), com oito milhões de m³/dia, e da Baía da Guanabara (RJ), com 12 milhões de m³/dia, suprirão a operação das usinas térmicas de gás instaladas no País.

A Petrobras prevê, para 2007, na área de gás e energia, recursos de R\$ 7,1 bilhões, dos quais R\$ 5,1 bilhões em projetos de gasodutos, R\$ 0,9 bilhão em projetos de termelétricas, R\$ 0,5 bilhão no desenvolvimento de projetos de energias alternativas renováveis, cerca de R\$ 0,1 bilhão em pesquisa e desenvolvimento, R\$ 0,4 bilhão em participação em distribuidoras estaduais de gás e R\$ 0,1 bilhão em atividades correlatas.

d) Valorização dos Fornecedores Nacionais para a Indústria de Petróleo e Gás

As Rodadas de Licitações de Blocos Exploratórios foram realizadas de forma a criar novas oportunidades para o País na exploração e produção de hidrocarbonetos, buscando ajustar a produção às necessidades nacionais e aumentar a relação entre reserva e produção, o que garantirá o fornecimento futuro destes importantes energéticos. Na definição das propostas vencedoras nos leilões, buscou-se valorizar as que apresentaram o maior esforço na atividade exploratória, bem como aquelas que privilegiaram a utilização de bens e serviços adquiridos no País em consonância com a política de geração de emprego e renda, desenvolvimento tecnológico e crescimento econômico.

Nesse propósito, foi lançado, em 2003, o Prominp, com o objetivo de maximizar a participação da indústria nacional de bens e serviços em bases competitivas e sustentáveis na implantação de projetos de petróleo e gás natural, no Brasil e no exterior. Pode-se destacar, em 2006, a realização do primeiro Ciclo do Plano de Qualificação Profissional com a seleção de 11.500 profissionais em 15 cidades, considerando 125 categorias profissionais e a implantação de 26 projetos visando o desenvolvimento competitivo e sustentável de fornecedores, para a fabricação de equipamentos e materiais que não são atendidos pelo mercado nacional.

Com essas políticas, está sendo revertida a tendência anteriormente adotada, trazendo-se de volta para o Brasil a construção das plataformas de produção de petróleo da Petrobras. Em paralelo, passou-se a exigir um nível de conteúdo nacional desses empreendimentos variando entre 65% e 75%. Esse esforço resultou na geração de 28 mil empregos/ano (diretos e indiretos) e investimentos da ordem de US\$ 5,1 bilhões, somente na construção dos primeiros 26 navios (de um total de 42 previstos), que foram licitados no ano de 2006, bem como o renascimento da indústria brasileira de construção de grandes navios e o desenvolvimento de diversos setores industriais da cadeia produtiva.

Para 2007, está prevista a realização do segundo e do terceiro Ciclo do Plano de Qualificação Profissional, envolvendo 46.000 profissionais em 23 cidades e cerca de 150 categorias profissionais. Além disso, está prevista a criação de um fundo de recursos financeiros para a capacitação da indústria nacional visando o desenvolvimento de tecnologia compartilhada de processo e gestão.

e) Fontes de Energias Sustentáveis

e.1) Biocombustíveis

O Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel (PNPB), lançado em dezembro de 2004, tem como princípios orientadores básicos promover a inclusão social e a redução de disparidades regionais, e diminuir a dependência dos combustíveis fósseis. Sua operacionalização envolve diversos instrumentos, tais como modelo tributário, garantia de qualidade, financiamentos, pesquisa e desenvolvimento voltados ao cultivo de oleaginosas, produção de biodiesel e testes com diferentes proporções de mistura de biodiesel ao diesel mineral. Isso requer a atuação conjugada de diversos órgãos públicos como a ANP, a Secretaria da Receita Federal (SRF), o Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), agentes financeiros, governos Estaduais e Municipais e organizações não-governamentais.

Em 2006, foram realizados, pela ANP, três leilões para compra de biodiesel, tendo sido arrematados 770 milhões de litros. Somados aos 70 milhões de litros do primeiro leilão, de 2005, chega-se a 840 milhões de litros, para entrega entre julho de 2006 e dezembro de 2007. Esse volume total beneficiará cerca de 200 mil agricultores familiares e vem proporcionando a venda da mistura B2 (mistura de 98% de diesel mineral e 2% de biodiesel) em postos revendedores espalhados por todas as unidades da Federação, em número que se aproxima de quatro mil ao final de 2006.

As perspectivas de crescimento da produção de biodiesel mostram-se extremamente promissoras. Até dezembro de 2006, a ANP já havia concedido autorização para 19 produtores, 12 dos quais com registro especial na SRF, com capacidade instalada anual de 661,37 milhões de litros. Somando-se os 22 pedidos de autorização em fase de análise pela ANP, no final de 2006, chega-se a uma capacidade produtiva total de 1,8 bilhão de litros de biodiesel/ano, o que poderá viabilizar a antecipação do cumprimento das metas estabelecidas pela Lei nº 11.097, de 2005.

Para o setor sucroalcooleiro, 2006 caracterizou-se como ano de ajuste e fortalecimento. Em face da escassez do álcool, o Governo reduziu sua mistura à gasolina de 25% para 20%, em março de 2006. Os entendimentos entre Governo e iniciativa privada, a antecipação do início da moagem da cana-de-açúcar e o aumento de 12% na produção (15,8 bilhões de litros no ano-safra 2005/2006, para 17,8 bilhões de litros no ano-safra 2006/2007) contribuíram para a regularização do mercado. Em novembro de 2006, a proporção de mistura foi ajustada de 20% para 23%.

Entre 2005 e 2006, as exportações de álcool tiveram crescimento significativo, passando de 2,6 para 3,5 bilhões de litros. Com as perspectivas favoráveis de exportação e a ampliação dos financiamentos do BNDES ao setor sucroalcooleiro, de R\$ 1,1 bilhão, em 2005, para cerca de R\$ 1,65 bilhão, em 2006, e o crescimento firme da demanda com os veículos bicompostível, o setor vem batendo recordes de produção e produtividade, projetando-se, para 2010, a oferta de 25 bilhões de litros de álcool.

Além dos avanços registrados no biodiesel e no etanol, cabe acrescentar o processo de produção H-Bio, lançado pela Petrobras, em 2006, que permite a produção de diesel de melhor qualidade e menos poluente, assim como as iniciativas e investimentos públicos e privados direcionados ao desenvolvimento de combustíveis de segunda geração e de biolubrificantes. Em seu conjunto, essas realizações contribuem para consolidar o Brasil em posição de vanguarda no cenário mundial dos biocombustíveis, cuja demanda cresce continuamente. Com essa ampla base econômica, os biocombustíveis tendem a incluir regiões e produtores menos favorecidos em cadeias produtivas dinâmicas e com amplas perspectivas de desenvolvimento.

e.2) Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia (Proinfa)

A implementação do Proinfa tem permitido o aumento da oferta de energia elétrica, por meio das fontes eólica, pequenas centrais hidrelétricas (PCH) e biomassa. Assim, esse Programa tem contribuído para a diversificação da matriz elétrica e a redução da emissão de gases de efeito estufa, nos termos do Protocolo de Kyoto.

Após a realização de duas chamadas públicas, foram contratados pela Eletrobrás, os 3.300 MW estipulados em lei, sendo 1.423 MW de usinas eólicas, 1.191 MW de pequenas centrais hidrelétricas e 685 MW de biomassa, perfazendo um total de 144 empreendimentos. Dos 144 empreendimentos, 30 entraram em operação em 2006, representando 795,28 MW.

Para o ano de 2007, está previsto o comissionamento de 109 empreendimentos do Proinfa, perfazendo 2.355 MW instalados, sendo 53 empreendimentos de PCH, 48 de Eólica e oito de Biomassa, distribuídos em 13 Estados, gerando aproximadamente 4.215 GWh por ano. Em 2007, está prevista a conclusão de 64 empreendimentos com a geração de 1.161,66 MW.

Os benefícios esperados compreendem a redução anual da emissão de gases de efeito estufa de 2,8 milhões de toneladas de CO²; geração anual de cerca de 150.000 empregos diretos e indiretos em todo o País; e demandas industriais e internalização de tecnologia de ponta.

f) Eficiência Energética na Iluminação Pública (Reluz)

f.1) Conservação de Energia

No que tange à conservação de energia elétrica, a Eletrobrás, por meio do Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica

(Procel), promoveu a disseminação de informações em eficiência energética, por meio de 86 cursos técnicos, capacitando 2.560 estudantes e técnicos de empresas.

Ainda nesta linha, a Eletrobrás promoveu capacitações e inaugurações de laboratórios de eficiência, nos quais foram investidos cerca de R\$ 10 milhões, incluindo quatro Laboratórios Especializados em Eletroeletrônica (Labelo) da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS); Laboratório Eletroeletrônico – Fucapi (Manaus); Laboratório Móvel para diagnósticos energéticos (Fortaleza); dentre outros. Em 2007, serão inaugurados mais 10 laboratórios em universidades e centros de pesquisa – onde serão investidos cerca de R\$ 5,0 milhões.

O Procel promoveu, também em 2006, a implementação do Centro Brasileiro de Informação de Eficiência Energética (Procel Info). A proposta desse centro é incentivar o desenvolvimento do mercado de eficiência energética no Brasil. Nas escolas, o programa educacional do Procel atingiu, em 2006, aproximadamente 9,5 milhões de alunos em 3.000 escolas do País, capacitando, para tanto, cerca de 13 mil professores.

No exercício de 2006, cerca de 5.000 produtos consumidores de energia elétrica, pertencentes a 18 diferentes categorias, de 69 empresas, receberam o Selo Procel, contribuindo, assim, para a difusão dos produtos eficientes no mercado brasileiro. Fato este que proporcionou uma economia, em 2006, de 1,9 milhão de MWh, o que daria para suprir de energia 1,1 milhão de residências por um ano.

Inaugurado em 2006, o Centro de Excelência em Eficiência Energética (Excen), cujo investimento da Eletrobrás somou a importância de R\$ 1,8 milhão, tem como principais objetivos desenvolver e acompanhar a implementação de estudos de otimização energética em consumidores de energia, bem como conceber, desenvolver, construir, experimentar e difundir ferramentas educacionais avançadas em eficiência energética, em nível teórico e prático.

No que se refere à iluminação pública, o Reluz Procel tem a finalidade de promover o desenvolvimento de sistemas eficientes de iluminação pública, diminuindo os gastos públicos dos Municípios e melhorando as condições de vida noturna e segurança dos cidadãos. No ano de 2006, foram investidos R\$ 99 milhões na troca de 340 mil pontos de iluminação pública em diversos Municípios de todo o País.

g) Resgate do Papel do Estado no Setor Mineral

No ano de 2006, a mudança de concepção de política pública implementada no setor mineral se materializou em programas e ações voltadas para o aumento da produção de minérios, para a agregação de valor e para a elevação do conhecimento das riquezas do nosso subsolo. No campo do comércio exterior, registraram-se saldos positivos expressivos do setor mineral.

As ações prioritárias foram consolidadas em três programas:

1. Gestão da Política Mineral, focado na coordenação, planejamento e formulação de políticas setoriais, bem assim na avaliação e controle dos programas finalísticos;
2. Geologia do Brasil, que se concentra na geração e difusão do conhecimento geológico e hidrogeológico do território

nacional; agregando novas tecnologias de processamento de dados, mapeou cerca de 800 mil km², equivalendo a aproximadamente 9,0% do território nacional, produzindo cartas geológicas destinadas à descoberta de novas jazidas e ao ordenamento territorial; e

3. Mineração e Desenvolvimento Sustentável, cujo objetivo central é a gestão dos recursos minerais, por meio, principalmente, de ações de outorga e fiscalização das concessões.

As ações de modernização da estrutura do Estado, aliadas ao aquecimento mundial do comércio mineral, resultaram na queda do prazo de emissão dos alvarás de pesquisa, de quatro anos para apenas três meses, em 2006. Por seu lado, a melhoria no controle resultou na elevação da arrecadação, que passou de R\$ 210 milhões, em 2002, para R\$ 480 milhões, no final de 2006.

Nesse período, implantou-se o Programa Nacional de Formalização da Produção Mineral, abrangendo 14 Estados, 150 Municípios, seis substâncias minerais (ouro, diamante, gemas, areia, brita, argila); e o Programa Nacional de Cooperativismo na Mineração, que promoveu a inclusão digital do pequeno produtor mineral, envolvendo a criação de um portal de apoio técnico e gerencial ao Pequeno Minerador e a implantação de 35 telecentros minerais, localizados em Municípios ou regiões onde a mineração de pequeno porte é importante fonte de emprego e renda.

Com relação aos levantamentos aerogeofísicos, foram executados cerca de 813.000 km², prioritariamente na escala de semidetalhe, compatível com as atividades de pesquisa e exploração mineral, visando à descoberta de novas jazidas minerais. O Governo viabilizou essas ações por meio da Lei nº 10.848, de 2004, que destina parte do recolhimento dos *royalties* da exploração de petróleo para a elevação do conhecimento geológico no território brasileiro.

Os levantamentos hidrogeológicos foram realizados, prioritariamente, na região do semi-árido brasileiro, por sua baixa disponibilidade de água. Foi realizado, também, o recadastramento de poços de água subterrânea, para subsidiar o planejamento integrado das ações de Governo no tocante à minimização dos efeitos da escassez de água.

Para 2007, está programada a execução de 228.000 km² de levantamentos geológicos e 155.000 km² de levantamentos aerogeofísicos, atingindo, até o final de 2007, um acumulado de aproximadamente 10% e 9% do território nacional, respectivamente. Serão realizadas, também, avaliações de recursos minerais, com prioridade para a região Amazônica, e 33 levantamentos hidrogeológicos, estes prioritariamente na região do Semi-árido nordestino. Esses investimentos demonstram a prioridade do Governo em prover a infra-estrutura indispensável ao crescimento econômico, garantindo o suprimento nacional sustentado da indústria mínero-metalúrgica, possibilitando o início de um novo ciclo de descobertas de jazidas.

2. Transportes

A infra-estrutura de transporte, vetor estrutural para a sustentação do crescimento econômico de longo prazo, nas últimas décadas recebeu investimentos proporcionalmente decrescentes, quando mensurados em relação ao PIB — aproximadamente 3% nos anos 70, 1,5% nos anos 80 e 0,7% nos anos 90. Esse comportamento provocou uma redução na eficácia da malha de transportes, que não acompanhou a evolução da demanda. Diante desse quadro, empreendeu-se um esforço visando prover o

País de uma infra-estrutura de transportes capaz de fazer frente aos desafios econômicos e sociais. Para reverter essa situação, o Governo tem buscado atender com eficiência à demanda pela recuperação dos modais de transporte em decorrência do crescimento, principalmente do comércio exterior; reduzir os níveis de ineficiência em número de acidentes, tempos de viagem e custos de transportes; estruturar corredores estratégicos; estimular maior participação dos modais hidroviário e ferroviário, com maior utilização da intermodalidade; apoiar o desenvolvimento da indústria do turismo; e consolidar a ligação do Brasil com os países limítrofes, fortalecendo a integração física na América do Sul.

Nesse sentido, em 2007, está prevista a execução de uma série de investimentos na infra-estrutura de transporte, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O conjunto dessas obras demandará investimentos da ordem de R\$ 33 bilhões em quatro anos.

a) Ampliação da Capacidade de Investimento

O Governo conseguiu aumentar sua capacidade de investimento em infra-estrutura, especialmente em transportes, a partir da criação do Projeto-Piloto de Investimentos (PPI). Em 2006, grande parte dos recursos do PPI foi destinada à recuperação da malha rodoviária federal; à adequação e duplicação de rodovias; e à melhoria das infra-estruturas portuária e ferroviária. O sucesso da iniciativa-piloto recomendou monitoramento similar para o aludido Programa de Aceleração do Crescimento.

Ao mesmo tempo, para ampliar o atendimento às demandas, foram adicionadas outras modalidades de financiamento da infra-estrutura de transportes, buscando criar condições para a participação de investimentos privados, sem prejuízo da utilização de instrumentos tradicionais, como as concessões e os arrendamentos. Durante o ano de 2006, deu-se continuidade aos estudos de viabilidade de Parceria Público-Privada (PPP) para operação das rodovias BR-116 e BR-324 no Estado da Bahia.

No tocante às políticas e ao planejamento no setor de transportes, pode-se destacar: a elaboração do Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT); o levantamento do perfil do trabalhador de transportes; o desenvolvimento do Sistema de Informações Geográficas em Transportes (SIG/T); a elaboração do projeto de regularização fundiária na faixa de domínio das rodovias; a definição da concepção e da estrutura de um modelo nacional de transporte para o Brasil; o estudo para aprimoramento de outorgas; a formulação de política para os terminais rodoviários de passageiros; o Programa Passe Livre; o plano de revitalização das ferrovias – Programa de Resgate de Transporte Ferroviário de Passageiros; a coordenação das ações de investimentos da Agenda Portos; o Plano Diretor Portuário do Estado da Bahia; o desenvolvimento de política para financiamento de caminhões; e a política para financiamento de ônibus para o transporte interestadual e internacional de passageiros.

Para 2007, estão previstas uma série de ações para a consolidação e institucionalização do PNLT; a conclusão e implantação do SIG/T; a implementação do programa para o aprimoramento de outorgas; a melhoria da infra-estrutura dos terminais de transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros; a formulação de política para o transporte rodoviário semi-urbano; a continuidade do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; a revisão da Agenda Portos (planejamento estratégico portuário); e a nova modelagem para serviços continuados de dragagem de manutenção.

Está previsto, também para 2007, o desenvolvimento do conceito de “retroporto virtual”, ou seja, a integração das diversas áreas

operacionais por intermédio de um centro de controle operacional, interligando-as por meio de um sistema informatizado, e conectado à administração portuária e aos demais sistemas existentes. O sistema visa minimizar os transtornos à mobilidade urbana da cidade e a prática dos menores custos de transporte e, por consequência, aumentar a competitividade dos produtos para exportação e incrementar a cabotagem.

No que se refere à fiscalização, até outubro de 2006, foram fiscalizados 6,8 milhões de veículos. Em 2007, a previsão é de que 8,4 milhões de veículos sejam verificados, perfazendo uma média mensal de 700 mil fiscalizações. Além das ações a cargo das agências reguladoras do setor, também é feita a fiscalização dos serviços de transporte rodoviário de cargas, que engloba as fiscalizações do peso de veículos, do vale-pedágio obrigatório, do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas (RNTRC) e dos veículos habilitados a efetuar o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC).

Outro relevante atendimento é a fiscalização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Até novembro de 2006, foram fiscalizados 145,2 mil veículos, e a meta prevista, para 2007, é a fiscalização de 150 mil veículos.

Houve ainda a reestruturação do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (Dnit), com a criação da Diretoria-Executiva e da Diretoria de Infra-estrutura Ferroviária. Para fortalecimento da capacidade institucional e operacional do Dnit, foi criado um Plano Especial de Cargos com 2.400 cargos, dos quais 1.000 de nível superior e 1.400 de nível médio., modernizando a estrutura do Dnit com o objetivo de capacitá-lo a tomar decisões ágeis e a monitorar a conformidade das obras em execução.

b) Transporte Rodoviário

No setor de infra-estrutura de transporte rodoviário, o Governo Federal tem priorizado os investimentos destinados à melhoria das condições e à redução de pontos de estrangulamento, que vêm obstando a agilidade no escoamento da produção e o desenvolvimento do turismo, de sorte a proporcionar a redução do custo associado a essa atividade.

Parte desse esforço se traduz na estruturação de corredores estratégicos, nos quais está sendo estimulada a utilização de outros modais de transporte. Nesse sentido, estão sendo aperfeiçoadas as condições de trafegabilidade e segurança nas estradas de rodagem.

Na busca dessa reabilitação estrutural das rodovias federais, foram adotadas diversas iniciativas específicas, visando à otimização dos investimentos, dentre as quais devem ser ressaltadas:

b.1) Projeto Piloto de Investimentos (PPI)

O PPI tem garantido tratamento diferenciado às obras de caráter estratégico, pelo fato de contarem com fluxo de recursos que obedece ao cronograma de execução. Os principais projetos selecionados, no modal rodoviário, constam dos Programas: Manutenção das Rodovias Federais; Corredor Leste; Corredor Transmetropolitano; Corredor Mercosul; Corredor Nordeste; Corredor Araguaia-Tocantins; do Corredor Fronteira Norte; e Corredor Oeste-Norte.

b.2) Programa Emergencial de Trafegabilidade e Segurança nas Estradas (Petse)

O Petse, criado no final de 2005, constituiu-se em uma das principais metas de trabalho do Governo para o setor, em 2006. Esse programa foi encerrado em novembro de 2006 e teve como resultado um total de 23,3 mil km de rodovias recuperadas emergencialmente.

b.3) Conservação, Restauração e Manutenção (Crema)

O Programa Crema deu um novo enfoque para as atividades no setor, ao implementar a sistemática de terceirização da conservação, da restauração e da manutenção das rodovias. Os contratos são mais longos, com duração em torno de cinco anos, e a empresa contratada fica responsável, com a fiscalização do Dnit, pela execução dos seguintes serviços: detalhamento do projeto executivo; recuperação inicial intensiva, estrutural e/ou funcional do passivo ambiental; recuperação das obras de arte especiais; sinalização e obras complementares; melhoramentos operacionais e de segurança; e implantação e operação de balanças móveis.

b.4) Programa Integrado de Revitalização (PIR-IV)

O PIR-IV tem como objetivo impedir a deterioração de rodovias, em trechos de aproximadamente 100 km, por meio da prestação de serviços terceirizados, cujos contratos têm a duração de dois anos. Esse Programa prevê a realização de obras de recuperação e dos serviços de manutenção e de conservação rotineira.

Considerando a diversidade de intervenções promovidas em 2006, foram recuperados 29.600 km de estradas federais, dos quais 5.044 km com serviços de restauração, 1.226 km com aplicação de capa selante e realização de remendos localizados e 23.330 km com recuperação emergencial (Petse). E foram realizados serviços de conservação rotineira em parte da extensão contratada, de 46.297 km (conservação tradicional, PIR-IV e Crema).

b.5) Sinalização nas Rodovias Federais (Pró-Sinal)

A sinalização das rodovias está intimamente relacionada com a segurança dos usuários. Dessa forma, foi empreendido um esforço para execução dos serviços de sinalização horizontal e vertical, além da instalação de outros dispositivos de segurança.

O objetivo é sinalizar 48 mil km de rodovias, em 26 Estados e no Distrito Federal, incluindo a sinalização adequada de áreas de preservação ambiental. Até o início de dezembro de 2006, já haviam sido realizados serviços de sinalização horizontal em cerca de 21,2 mil km. Em relação à sinalização vertical, estavam em processo de implantação cerca de 55 mil placas e de outros dispositivos de segurança.

b.6) Plano-Diretor Nacional Estratégico de Pesagem

Este Plano visa a coibir a deterioração prematura dos pavimentos das rodovias federais determinada pela prática de sobrepeso por veículos de carga, com a operação 220 balanças (fixas e móveis) em todo o País, em até cinco anos. Os novos postos contarão

com sensores instalados no asfalto, com capacidade para classificar os veículos, permitindo, com isso, a formação de um banco de dados, que poderá subsidiar a elaboração ou revisão de outros instrumentos de políticas públicas no setor de transportes.

Para definição dos locais onde serão instalados os novos postos, foram considerados os corredores de exportação, bem como as áreas de origem e destino das cargas. Em 2006, foram colocadas em operação 15 balanças fixas previstas no Plano-Diretor, que se somam a outras 34 operadas sob os contratos de Crema. 18 balanças fixas encontram-se em estágio avançado de implantação, com reforma dos postos e do pavimento, sendo que seis destas já estão em operação educativa, aguardando aferição pelo Inmetro. Também foram concluídas 36 bases para balanças móveis, que comportam equipamentos já em operação.

b.7) Operação Safra 2006

Outra importante ação no modal rodoviário, por intermédio do Dnit, foi a preparação e elaboração de pesquisa de escoamento de grãos pelas rodovias federais, levada a efeito no período de agosto a setembro de 2006. Essa pesquisa fornecerá informações seguras sobre os fluxos de origem e destino, tipos de carga e tipos de veículos utilizados no escoamento da safra, auxiliando na identificação dos projetos prioritários para a melhoria da malha de transportes brasileira utilizada para o transporte da safra agrícola.

b.8) Investimentos na Adequação e Construção de Rodovias

A pavimentação e a adequação da capacidade de rodovias, principalmente daquelas estratégicas para o escoamento de safra e para a integração nacional, continuarão a ser priorizadas em 2007, com o objetivo de superar gargalos. Dentre as principais obras, destacam-se:

Região Norte

- BR-230/PA – Pavimentação de 835 km da Divisa TO/PA – Marabá – Altamira – Medicilândia – Rurópolis. Situação: concedido licenciamento prévio para todo o trecho; ponte em construção na divisa do Tocantins com o Pará; obras paralisadas de Marabá a Altamira (485 km), licença de instalação; obras em andamento de Altamira a Medicilândia (94 km); e, de Medicilândia a Rurópolis (256 km), projeto executivo em elaboração, com término previsto para maio/2007.
- BR-364/AC – Construção e pavimentação de 349 km entre Sena Madureira e Cruzeiro do Sul. Situação: de Sena Madureira a Tarauacá (225 km), foram concluídos os projetos executivos; e de Tarauacá a Rio Liberdade, estão sendo pavimentados 143,9 km, com previsão de conclusão em outubro de 2007.
- BR-163/PA – Pavimentação da divisa de MT/PA – Rurópolis – Santarém/PA, com 1.044 km de extensão. Situação: expedidas licenças prévias para o trecho desde Guarantã do Norte/MT até Rurópolis e desta até Santarém. Construção de cinco pontes e pavimentação de 20 km entre Rurópolis e Santarém, trecho com 217 km, dos quais 98 já pavimentados.

Região Nordeste

- BR-101/Nordeste (RN/PB/PE/SE/BA) - Duplicação e adequação de capacidade entre Natal/RN e entroncamento

BR-324, em Feira de Santana/BA. Situação: desde dezembro de 2005, o Batalhão de Engenharia do Exército está executando as obras do perímetro urbano de Natal até o acesso a Ares/RN; do acesso a Lucena/PB; e da divisa com a Paraíba até Igarassu (Contorno de Recife), em Pernambuco. Todos os demais trechos do Rio Grande do Norte a Pernambuco foram contratados no final de outubro de 2006. Em Sergipe, encontram-se em andamento as obras do km 77,3 ao km 91,6, travessia urbana de Aracaju. Em elaboração Estudo de Viabilidade Técnica e Socioeconômica para duplicação do trecho entre Palmares/PE e Feira de Santana/BA.

Região Centro-Oeste

- BR-163/364/MT – Duplicação Rondonópolis – Cuiabá – Posto Gil. Situação: em execução pequeno trecho intermediário, na Serra de São Vicente, com 19 km. Em elaboração Estudo de Viabilidade Técnica e Socioeconômica para o trecho de Goiânia a Cuiabá.
- BR-158/MT – Pavimentação de 515 km entre Ribeirão Cascalheira e a Divisa MT/PA. Situação: concluído o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto no Meio Ambiente (EIA/Rima) para o subtrecho entre Divisa PA/MT e o km 270, aguardando definição do traçado contornando reserva indígena; e do km 270 a Ribeirão Cascalheira, o projeto executivo já foi aprovado, estando as obras em andamento por meio de convênio com o governo do Estado.
- BR-163/MT – Pavimentação de Guarantã do Norte/MT até a divisa MT/PA. Situação: o trecho conta com licenciamento prévio e foi solicitada a licença de instalação para obras em 56 km, incluindo o contorno de Guarantã do Norte.

Região Sudeste

- Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, incluindo BR-101/RJ. Situação: em elaboração projetos ambientais e ultimada a licitação para elaboração do executivo de engenharia para o trecho da BR-493 entre Manilha (entroncamento com a BR-101) e Santa Guilhermina (entroncamento com a BR-116). Na BR-101, entre o entroncamento com a BR-465 (Santa Cruz) e o acesso a Mangaratiba e ao Porto de Sepetiba, as obras foram contratadas e iniciarão com a contratação da supervisão.
- BR-101/ES – Adequação de capacidade de 181 km de Vitória à divisa ES/RJ (incluindo Contorno de Vitória). Situação: para a adequação de Vitória à divisa ES/RJ (156 km), EIA/Rima a ser licitado em fev/07 e estudos e projetos a licitar em 2007; e para o contorno de Vitória (25 km), conclusão do projeto executivo em abr/07 e licitação da obra em jun/07.
- BR-381/MG – Duplicação Belo Horizonte – Ipatinga e adequação Ipatinga – Governador Valadares, incluindo a construção do contorno de Belo Horizonte – subtrecho Betim – Ravena (em pista dupla). Situação: está sendo recuperada a pista existente, com adequação de capacidade em alguns pontos, com término previsto para 2007. O Estudo de Viabilidade Técnica e Socioeconômica para a duplicação está em elaboração, os projetos executivos serão licitados em fevereiro de 2007 e as obras em 2008.
- BR-050/MG – Duplicação Araguari – Uberaba – Uberlândia. Situação: Uberlândia – Uberaba: concluída a duplicação

de 85 km, estando em andamento os serviços de duplicação dos 15 km finais e da infra-estrutura das pontes sobre os rios Água Limpa, Veadozinho e Laranjeiras; Uberlândia – Araguari: estudos e projetos a concluir em março/07, para subsequente licitação das obras.

- BR-265/MG – Pavimentação de 136 km entre Ilícina e São Sebastião do Paraíso. **Staus:** Ilícina a Alpinópolis (48 km): estudos e projetos a licitar em março de 2007; Alpinópolis a Jacuí (55 km): obras em andamento; Jacuí a São Sebastião do Paraíso (33 km): obras em andamento, com previsão de término em março/07.

- Rodoanel de São Paulo/SP. **Staus:** convênio firmado com o governo de São Paulo e obras inauguradas em cinco lotes em setembro de 2006: trevo da Avenida Papa João XXIII, trevo Via Anchieta, trevo da Imigrantes, mais ponte sobre a represa Billings, viaduto Estrada dos Parelheiros, mais ponte sobre a represa Guarapiranga, transposição da estrada de Itapeirica, mais trevo da Régis Bittencourt.

- BR-116/SP – Duplicação de São Paulo à divisa SP/PR, em direção a Curitiba. **Staus:** concluídos os viadutos nos km 532 e km 568, em execução as obras de superestrutura do viaduto no km 508, iniciada a obra do viaduto no km 511, concluído reforço estrutural da ponte sobre o rio Lourencinho e as obras de estabilização de talude em Juquitiba.

Região Sul

- BR-101-SUL (SC/RS) – Duplicação de 348 km de Palhoça/SC a Osório/RS. **Staus:** em Santa Catarina (248 km), as obras estão em andamento em quase todos os subtrechos. Estão em elaboração os projetos executivos de engenharia do túnel do Morro do Formigão, em Tubarão e da ponte sobre a Lagoa de Imaruí, em Laguna, ambos com conclusão prevista para julho de 2007 e está a licitar em fev/07 o projeto do túnel do Morro dos Cavalos, que deverá ser concluído em dezembro de 2007. No Rio Grande do Sul (100 km), obras em andamento. A previsão de conclusão das obras nos dois estados é 2008.

- BR-116/448/RS – Programa Via Expressa (região metropolitana de Porto Alegre): conjunto de obras para desafogar a região metropolitana de Porto Alegre. **Staus:** (1) BR-116: a licitar em fevereiro de 2007 o estudo de viabilidade técnico-econômica, os estudos ambientais e o projeto executivo para duplicação de 10 km, complementando o trecho já duplicado; (2) BR-116, entre Dois Irmãos e Gravataí: em licitação as obras do viaduto de Canoas. Em elaboração, projetos para construção de viadutos em Unisinos e Rincão, adequação de trevos em Roselândia e Sapucaia e construção de várias passarelas; e (3) BR-448, Porto Alegre – Esteio – Sapucaia (rodovia de ligação): em licitação o estudo de viabilidade técnico-econômica, os estudos ambientais e o projeto executivo para construção de 22 km em pista dupla, de dois viadutos e de ponte sobre o rio Gravataí.

- BR-158/RS – Construção e pavimentação de 114 km de Santa Maria a Rosário do Sul. **Staus:** obra em andamento, com 56 km concluídos.

- BR-280/SC – Duplicação de 62 km entre São Francisco do Sul e Jaraguá do Sul. **Staus:** EIA/RIMA e projetos a serem concluídos em maio/07; licitação das obras a seguir e conclusão da execução prevista para 2009.

- BR-282/SC – Construção e pavimentação de 140 km entre Lages – São José do Cerrito - Campos Novos e São Miguel do Oeste – Paraíso – Front. Brasil/Argentina, por meio de convênio com o Estado de Santa Catarina. **Staus:** entre Lages e São José do Cerrito (32 km), a conclusão das obras está prevista para março de 2007. De São José do Cerrito a Campos Novos (78 km), as obras estão em andamento. E no trecho São Miguel – Paraíso – Front. Brasil/Argentina (30 km), obras iniciar-se-ão em março de 2007.
- Construção da segunda ponte internacional sobre o rio Paraná, entre Foz do Iguaçu e Porto Meira/Paraguai, com 720 metros de extensão, incluindo acessos e postos de fronteira. **Staus:** o projeto executivo está em licitação, com conclusão prevista para dezembro de 2007. A licitar os estudos ambientais em fevereiro de 2007, a serem concluídos até novembro de 2007. A revisão do acordo internacional deverá ser homologada pelo Congresso Nacional.

c) Transporte Ferroviário

Praticamente toda a malha ferroviária brasileira, com 28,6 mil km de extensão, foi transferida à iniciativa privada, entre 1996 e 1999. Restam apenas os 215 km já construídos da Ferrovia Norte Sul, que são exploradas pela Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., representando a União, e operadas pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

De forma a melhorar as condições operacionais das ferrovias e a segurança da população, estão em andamento estudos, projetos e obras voltados à implantação e à adequação de contornos ferroviários e passagens urbanas. O intuito é corrigir graves conflitos entre a malha ferroviária e o sistema viário urbano, decorrentes do crescimento do tráfego ferroviário e do desenvolvimento das cidades.

Nesse sentido, durante o ano de 2006, foram realizadas diversas ações, como o início da construção dos contornos ferroviários de São Felix e Cachoeira-BA; a continuação da construção da ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná em Rubinéia-SP; a conclusão dos projetos dos contornos ferroviários de São Francisco do Sul-SC, Joinville-SC e Araraquara e Pátio de Tutóia-SP; a continuação dos projetos do contorno ferroviário de Santo Amaro-BA, entre Araújo Lima e Camaçari-BA; a adequação do ramal ferroviário no Perímetro Urbano de Barra Mansa-RJ; a conclusão da construção de passagem superior sobre a linha férrea em Alagoinhas-BA; início da construção de viaduto sobre linha férrea em Valentim Gentil-SP; o prolongamento de trecho de rebaixamento da linha férrea em Maringá-PR; a conclusão da ponte ferroviária no Município de Lins-SP; o início da elaboração do Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Pronurb), além de diversos projetos executivos de engenharia para diversos trechos.

No tocante à expansão da malha ferroviária, destaca-se, em primeiro lugar, a Ferrovia Norte-Sul. A partir de 2005, com recursos do PPI, foram aceleradas as obras de construção do tramo norte, em Tocantins. Está em fase conclusiva o trecho Babaçulândia - Pátio de Araguaína, com 53 km. A partir de 2007, as obras seguem do Pátio de Araguaína a Córrego Gavião, numa extensão de 94 km.

Ainda em relação à Norte-Sul, está prevista para 2007, a elaboração de modelagem para a licitação do trecho operacional Araguaína - Palmas e a continuidade da execução da obra ferroviária no trecho Anápolis/GO (km 0,0) - Ouro Verde/GO, totalizando 40 km. Outras ações relevantes previstas para o ano de 2007 são a continuação da construção do contorno ferroviário de São Felix e Cachoeira/BA; a continuação da construção de ponte rodoferroviária em Rubinéia/SP; o início da construção dos contornos ferroviários de São Francisco do Sul/SC, Joinville/SC, Santo Amaro/BA e Araraquara e Pátio de Tutóia/SP; a

continuação da adequação de ramal ferroviário no perímetro urbano de Barra Mansa/RJ; o início da construção de passagens superiores sobre as linhas férreas em Campos Altos/MG, Matão/SP, Paranaguá/PR, São José do Rio Preto/SP e Piraquara/RS; o início da adequação de ramais ferroviários nos perímetros urbanos de Jales/SP e Londrina/PR; a continuação do prolongamento de trecho de rebaixamento da linha férrea em Maringá/PR; e o início da construção do terminal intermodal de Campo Grande/MS. Prevê-se, ainda, um encaminhamento conclusivo para a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), com o encerramento do seu processo de liquidação, e a realização do inventário e destinação de seus bens, direitos e obrigações.

d) Transporte Marítimo e Hidroviário

No período 2004-2006, deve ser destacada a evolução da produtividade dos portos. Houve, nesse período, um crescimento de 10% na movimentação geral de cargas, incluindo granéis sólidos, líquidos e carga geral, passando de 620 milhões de toneladas, em 2004, para uma estimativa de 682 milhões de toneladas, em 2006. O incremento mais acentuado foi obtido, no mesmo período, na movimentação de unidades de contêineres, que foi da ordem de 20,6%, passando de 3,2 milhões de unidades em 2004, para aproximadamente 3,9 milhões de unidades em 2006.

Dentro da programação da Agenda Portos, foram executadas, em 2006, as seguintes ações: construção das instalações para inspeção fitossanitária nos Portos de Santos, Rio de Janeiro, Vitória, São Francisco do Sul, Rio Grande, Itaquí e Salvador; e construção dos complexos administrativos nos portos do Rio de Janeiro, Vitória, Itaquí, Salvador e Aratu. No Porto do Rio de Janeiro, foram concluídas, também, a construção de subestação de energia elétrica e a pavimentação de áreas internas. No Porto de Itaguaí, foi feita a recuperação do sistema viário interno. No Porto de Vitória, foi feita dragagem de aprofundamento. Nos Portos de Rio Grande e Itaquí, foram concluídas as adequações dos acessos rodoviários.

Vale esclarecer que, à medida que foram concluídos os projetos da Agenda Portos, ações complementares são inseridas no PPI. No âmbito do PPI vale destacar a conclusão de algumas ações: a ampliação da retroárea no Porto do Rio de Janeiro; a dragagem do canal de acesso e recuperação do molhe Sul do Porto de Itajaí; a dragagem do canal de acesso e recuperação e modernização do sistema elétrico (1ª etapa) do Porto de São Francisco do Sul; e a conclusão da primeira etapa da construção do pátio de estacionamento do terminal de contêineres do Porto de Rio Grande.

Em execução na programação do PPI, encontra-se a implantação de balanças e do sistema de defensas e a recuperação do acesso rodoferroviário ao Porto do Rio de Janeiro; a duplicação da estrada de acesso e a recuperação do sistema viário interno do cais de Capuaba; a recuperação da plataforma dos berços 101, 102 e 103 do cais de Vitória; a recuperação do pátio dos berços 201 e 202 e a implantação do sistema de defensas no Porto de Vitória. No Porto de Itajaí, estão em execução o derrocamento no canal de acesso e a construção do acesso rodoviário na BR-101/SC. No Terminal Salineiro de Areia Branca(RN), está sendo feito o fortalecimento do sistema de atracação de navios e, no Porto de Suape(PE), está sendo construído o cais IV.

Em 2006, também foram concluídos os estudos preliminares para o Sistema de Controle e Monitoramento dos Portos (Sisportos), que fornecerá dados das atividades portuárias em tempo real. O Sisportos deverá ser implantado em 2007.

Para 2007, os recursos do PPI, no segmento portuário, estão destinados às seguintes obras e portos: no Porto de Itaquí, para

recuperação dos berços 101 e 102 e da retroárea dos berços 100 e 101, além de dragagem nos berços 100 a 103. No Porto de Santos continuarão as obras de implantação da Avenida Perimetral Portuária, será aprofundado o canal de acesso, a bacia de evolução e junto ao cais, será feita derrocagem junto ao canal de acesso. No Porto de Vila do Conde (PA) será construída rampa fluvial *roll-on-roll-off*. No Terminal Salineiro de Areia Branca serão concluídas as obras de repotencialização do sistema de atracação de navios. No Porto de Vitória será feita a contenção do cais do Porto e implantado o Sistema de Segurança Portuária. No Porto de Itaguaí, será implantado o Sistema de Segurança Portuária.

No exercício de 2007, as ações de melhoria da operação portuária, desenvolvidas em 2006, continuarão a ser implementadas, visando a tornar mais competitivo e seguro o comércio exterior. O esforço continuará sendo concentrado na adequação do sistema portuário brasileiro às normas internacionais de segurança estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) denominadas *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS-Code).

e) Fomento à Indústria Naval

Aspectos fundamentais para o desenvolvimento da indústria naval residem nos marcos legais e nos mecanismos de financiamento ao setor. O Governo vem trabalhando no sentido de adequar e complementar as normas legais imprescindíveis à atividade e de aprimorar os procedimentos para a concessão de financiamento para os projetos prioritários de construção e reparação de embarcações, construção e modernização de estaleiros.

Ressalte-se o desenvolvimento do Sistema Eletrônico de Arrecadação do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (Mercante), que deu tratamento adequado às informações provenientes das operações de transporte de carga, implantando rotinas, com a participação de aproximadamente 20.000 usuários, como empresas de navegação, agências de navegação, consignatários de cargas e despachantes aduaneiros. Esse Sistema está conferindo ao setor maior eficácia, por meio de medidas de desburocratização e otimização de procedimentos, gerando redução de custos operacionais para liberação de cargas nos portos brasileiros.

O conjunto dessas medidas estimularam a alocação de recursos para construção e reparação naval. No ano de 2006, foram entregues 25 embarcações, sendo que as liberações para as obras deverão chegar a aproximadamente R\$ 700 milhões, contemplando um estaleiro, além de embarcações. Com o fomento à construção de embarcações em estaleiros nacionais, a indústria naval brasileira encontra-se em momento de revitalização, reativando-se antigos estaleiros, ampliando-os ou implantando novas áreas industriais. Com o incremento na contratação de empreendimentos, estima-se a geração de mais de 28 mil empregos diretos e indiretos.

A previsão orçamentária do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para obras, em 2007, é de R\$ 1,1 bilhão. Incluem-se nessas obras a construção dos navios da Frota Nacional de Petroleiros (Fronape), operadora da Transpetro – Grupo Petrobras.

Na área *offshore*, a indústria naval brasileira conseguiu, em curto espaço de tempo, colocar-se entre as de ponta em âmbito internacional, sendo que, para os próximos anos, o potencial de crescimento deverá ampliar-se com a perspectiva de financiamento para construção de novas embarcações no Brasil, em substituição às unidades estrangeiras fretadas.

f) Cooperação do Exército Brasileiro

A engenharia militar do Exército participou da execução de obras para a melhoria da infra-estrutura de transportes no País, com a construção da BR-282/SC e a recuperação de inúmeros trechos de rodovias federais, como são exemplos os trechos da BR-153/SP/MG, da BR – 163/PA, na BR-174/RR, da BR-324/BA, da BR-135/BA, da BR-364/RO, da BR-343/PI e da BR-230/PI. São relevantes, ainda, a construção do trevo da cidade de Uberaba/MG, a construção do anel rodoviário em Barreiras(BA), a pavimentação urbana em Lages(SC), em Barreiras(BA) e em Cuiabá(MT), e o serviço de conservação na Ferrovia Centro-Atlântica.

Além dessas obras, o Exército Brasileiro iniciou a duplicação da BR-101/RN/PB/PE e está executando a adequação de um segmento da BR-381/MG, trecho entre Governador Valadares e Belo Horizonte. Participa, também, da manutenção preventiva de rodovias, dentre as quais a BR-020/PI e a BR-407/PI, a BR-316/MA e a BR-324/BA, bem como da recuperação de 10 postos de pesagem espalhados pelo território nacional. Há cooperação também em obras de infra-estrutura aquaviária, como a recuperação de berços no porto de São Francisco do Sul(SC) e a construção de molhes do porto de Rio Grande(RS), assim como em análises de suporte às obras de construção da eclusa de Lajeado(TO).

A Engenharia Militar participou também da retomada do planejamento estratégico na área de transportes, com destaque para o Plano Nacional de Logística e Transporte e o Programa Nacional de Pesagem de Veículos, em convênio com o Ministério dos Transportes. Esse evento marcou a presença do Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (Centran), uma eficaz parceria entre o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa, por meio do Dnit e do Exército Brasileiro.

3. Aviação Civil e Modernização da Infra-estrutura Aeroportuária

O setor de transporte aéreo encontra-se atualmente em recuperação, em relação a meados de 2003. Ao final de 2006, o desempenho do setor no mercado doméstico se mostra expressivo, com um crescimento significativo no número de passageiros transportados, com uma taxa de ocupação das aeronaves acima dos 72%, em que pesem as dificuldades enfrentadas por algumas companhias e os problemas ocorridos no controle do tráfego aéreo durante esse período.

A ampliação e modernização da infra-estrutura aeroportuária, prioridade do Governo nos últimos anos, além de fortalecer o setor de aviação civil, tem contribuído diretamente para o desenvolvimento sustentável do Brasil. Os projetos concluídos no período 2003/2006 elevaram a capacidade instalada nos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (Infraero), de 97 para 118 milhões de passageiros por ano. A modernização dos aeroportos, além de gerar cerca de 50 mil empregos, dotou o País de estrutura aeroportuária adequada para desenvolvimento do turismo interno e internacional.

No ano de 2006, a Infraero priorizou ações voltadas à capacidade operacional de sua infra-estrutura aeroportuária em diversos segmentos, tais como a capacitação de pessoal para a prevenção de acidentes, a realização de obras e serviços de engenharia que aumentaram a segurança das operações aeroportuárias e aeronáuticas e a realização de investimentos em equipamentos de segurança, tais como Raios-X para inspeção de passageiros, bagagens de mão e bagagens de porão, detectores manuais de metais, pórticos detectores de metais e detectores de traços de explosivos e narcóticos.

Objetivando fortalecer o comércio exterior, foi iniciada a operação do projeto piloto do Aeroporto Industrial no Terminal de Logística de Carga do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins(MG). Para 2007, está prevista a implantação do Aeroporto Industrial no Aeroporto Internacional de Campinas-SP.

Em 2007, o Governo continuará atuando na ampliação da infra-estrutura e na identificação e solução dos problemas que vêm surgindo em consequência da forte expansão que o setor vem apresentando. Por sua vez, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), implantada em março de 2006, vem se estruturando, incorporando as atribuições do antigo Departamento de Aviação Civil, da Aeronáutica, promovendo o ordenamento e atuando na solução das dificuldades que o setor enfrentou.

A linha de financiamento criada pelo BNDES para aquisição, em moeda nacional, de aeronaves de fabricação nacional e as isenções fiscais aprovadas pelos Estados, criaram as condições para que empresas brasileiras adquiram aeronaves fabricadas no País, sendo que propostas estão sendo analisadas e os primeiros negócios deverão ser concretizados, já em 2007.

4. Comunicações

Em 2007, as comunicações no Brasil terão um significativo avanço, com a otimização do uso das novas tecnologias e a ampliação dos serviços. Será proposta a adequação do modelo regulatório das telecomunicações, que permitirá o uso pleno da convergência digital. O cidadão será o principal beneficiado, notadamente pelas ações que visam à ampliação do acesso aos serviços, por meio da universalização das telecomunicações e da radiodifusão, a inclusão digital e da implantação do Sistema Brasileiro de Televisão Digital Terrestre.

a) TV Digital

Em 2006, foi editado o Decreto nº 5.820, que regulamentou a implantação do Sistema Brasileiro de Televisão Digital Terrestre (SBTVD-T), e publicada a Portaria nº 652, do Ministério das Comunicações, que estabelece o cronograma e as regras para esse Sistema.

O SBTVD-T, aberto e gratuito, é o resultado da incorporação de inovações brasileiras ao sistema japonês, adequando-o, assim, às necessidades e especificidades do Brasil, sendo um dos mais avançados, tecnologicamente. Já no ano de 2007, as emissoras de televisão poderão começar a operar comercialmente em São Paulo, sendo que, entre 2007 e 2009, todas as capitais brasileiras terão a TV Digital, e, posteriormente, todo território nacional terá condições de cobertura.

Por suas características multicanal e de interatividade, a educação será diretamente beneficiada pela TV Digital, pois esta permitirá o alcance dos programas educativos nas escolas do País inteiro com maior rapidez e qualidade. A interatividade permitirá a participação direta do telespectador, resultando em maior efetividade para a educação a distância. A todas essas vantagens da TV Digital, somam-se ainda as vantagens da recepção em aparelhos de telefonia celular e de acesso à Internet.

b) Serviços Postais

Em 2006, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) abriu 70 novas agências, alcançando um total de 12.455 agências em operação. Essa rede garante que cada um dos 5.563 Municípios brasileiros conte com pelo menos uma agência, além da

presença dessa Empresa em 1.295 distritos. Em parceria com a iniciativa privada, está prevista a criação de 1.800 novas agências, com o início de implantação em 2007, para continuar buscando a meta de atender, sempre com maior qualidade e diversificação de oferta, a demanda crescente pelos serviços.

As exportações por remessas postais, onde se insere o serviço Exporta Fácil da ECT, uma modalidade de exportação simplificada ofertada para micro e pequenas empresas enviarem seus produtos para qualquer lugar do mundo, sem burocracia e mediante a apresentação de apenas um formulário, foi ampliado e seu limite passou de U\$ 10 mil para U\$ 20 mil, fator que contribui para o aumento das exportações por essa modalidade, de U\$ 121,5 milhões, em 2005, para U\$ 146 milhões, em 2006, com impactos positivos na balança comercial. Para 2007, é estimado que essas exportações alcancem R\$ 179 milhões. Por seu lado, o Importa Fácil, da ECT, possibilita a importação de medicamentos de até U\$ 3 mil, além de beneficiar as entidades científicas, que podem trazer para o País material de pesquisa, arcando com menores custos e sem burocracia.

Em 2006, a ECT enviou cerca de nove milhões de CPF proporcionando o exercício da cidadania, iniciativa decorrente do Convênio firmado com a Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda. Também passou a operar o serviço de certificação digital, e, para 2007, prevê-se a habilitação de novas 110 agências para operar esse serviço, atendendo todos os Estados da Federação.

Dentre os serviços prestados pela ECT, destacam-se ainda: (i) a entrega domiciliar de medicamentos; (ii) o pagamento de benefícios a mais de 700 mil aposentados da Previdência Social; e (iii) o incremento do comércio através do CorreiosNet Shopping pela Internet, fato que propicia o acesso da população de regiões remotas a produtos não disponíveis em seus mercados locais, contando já com mais de 700 estabelecimentos cadastrados e, destes, cerca de 400 comercializando *on-line*.

c) Radiodifusão e Emissoras Comunitárias

Além da implantação da TV Digital, a ampliação das rádios e TV comunitárias é um dos compromissos do Governo. O objetivo é dispor de pelo menos uma emissora em cada Município, indicador determinante na universalização e na democratização dos meios de comunicações.

Ao final de 2006, 41,3% dos 5.563 Municípios brasileiros já contavam com a radiodifusão comunitária e 54,6% estavam atendidos pelos serviços de rádio e televisão. Para 2007, está previsto que 60% dos Municípios tenham pelo menos um serviço local de radiodifusão. Também será criado o Serviço de Radiovias, voltado para a prevenção de acidentes, apoio e segurança para as pessoas que trafegam pelas rodovias brasileiras.

d) Telefone Social

A alteração de concepção da política de universalização dos serviços de telecomunicações promovida pelo Governo refletiu-se na mudança da lógica, que antes era pautada no foco econômico, passando a contemplar as classes de renda mais baixa, com até dois salários mínimos. Esse processo resultou no projeto do Telefone Social, que visa promover a inclusão social, viabilizando o acesso das pessoas de menor renda aos serviços de telecomunicação, notadamente a telefonia fixa. O Projeto está em tramitação no Congresso Nacional e espera-se sua aprovação ao longo de 2007.

5. Saneamento

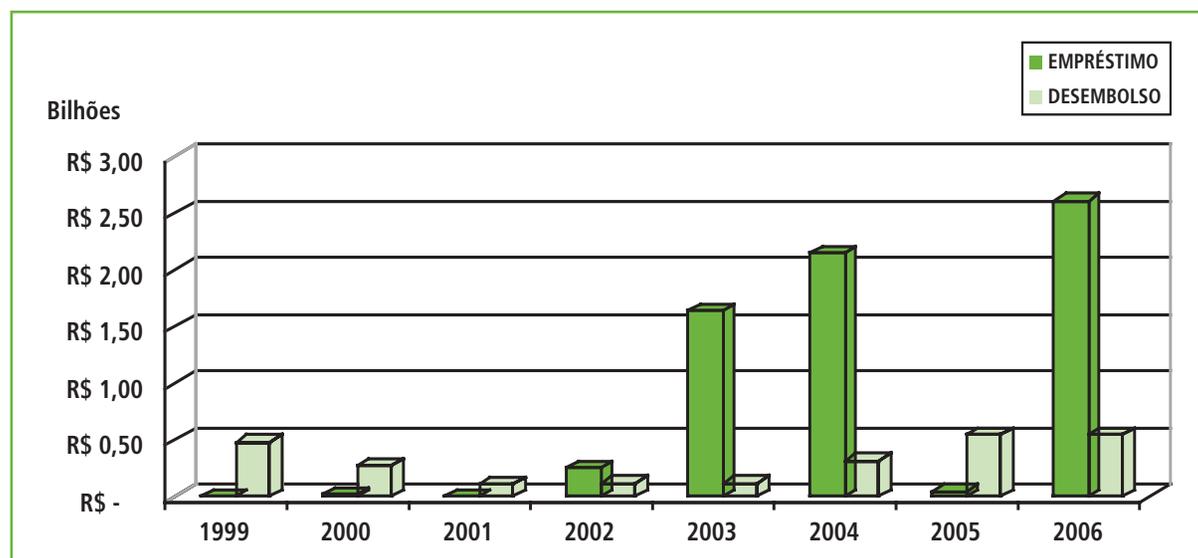
A aprovação de uma Política Nacional de Saneamento representou uma grande vitória do setor e de toda a população brasileira, no ano de 2006. A Política aprovada, baseada no planejamento integrado, na regulação, na cooperação federativa e no controle social, contempla tanto os interesses do Governo de alavancar investimentos no setor, como das operadoras estaduais, de garantir a sua continuidade, porém, em novos patamares de eficiência e de respeito aos direitos dos usuários. Além disso, reflete também interesses das empresas privadas e das autarquias e empresas municipais atuantes no setor.

Esse avanço é reflexo da iniciativa do Governo de priorização de investimentos em saneamento, reforçada em 2006. A adoção, em 2006, de critérios técnicos transparentes para a concessão de financiamentos e a condicionalidade estabelecida para o acesso aos recursos a níveis mínimos de qualidade na prestação dos serviços concorreram para a qualificação do gasto público no tocante às ações de abastecimento de água, esgotamento sanitário, manejo de resíduos sólidos e manejo de águas pluviais urbanas, e de desenvolvimento institucional dos operadores. Essas medidas contribuíram para aumentar a eficiência, a sustentabilidade e o atendimento de áreas mais carentes.

Sob esse enfoque, destaca-se o Programa Saneamento Para Todos, direcionado à aplicação de recursos onerosos, em especial do FGTS. Encontra-se em fase final de contratação, após seleção pública de propostas, recursos da ordem de R\$ 3,4 bilhões, relativos ao montante disponibilizado nos anos de 2005 e 2006 para atendimento a operações constantes do Sistema de Registro de Operações de Crédito com o Setor Público (Cadip), mutuários públicos de uma forma geral, além de mutuários privados, incluindo Sociedades de Propósito Específico (SPE).

O volume de contratações efetivadas, em 2006, resgata a trajetória de retomada dos financiamentos iniciada em 2003, assegurando uma tendência crescente de desembolsos para investimentos no setor. No gráfico que se segue, podem ser observados os valores contratados e desembolsados de recursos do FGTS, a partir de 1999.

Valores Contratados e Desembolsados do FGTS – 1999 a set/2006



Fonte: Ministério das Cidades

No que tange aos recursos do Orçamento Geral da União, foi comprometido cerca de R\$ 1,7 bilhão na área de saneamento, em 2006. Isso significa melhoria na qualidade de vida de cerca de 1,89 milhão de famílias, diminuição dos gastos com saúde e geração de mais de 270 mil empregos diretos.

Ressalta-se, a prioridade atribuída aos Municípios de pequeno porte, às áreas rurais e às minorias étnico-sociais, especialmente aos povos indígenas, aos quilombolas e aos seringueiros, na aplicação dos recursos orçamentários, já que 55% dos valores comprometidos foram destinados a esses segmentos.

Todas essas medidas têm contribuído para a redução do déficit de cobertura dos serviços de água e esgoto no País. Segundo estatísticas do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), a quantidade de ligações de esgotos aumentou em 17,5% e a de abastecimento de água, 12,1%, enquanto que a rede de esgotamento sanitário cresceu 18,1% e a extensão da rede de abastecimento de água, 12,8%, no período de 2002 a 2005.

Além da retomada dos investimentos setoriais, destacaram-se no exercício anterior as providências dirigidas à melhoria do desempenho dos operadores de serviços de saneamento, em particular aquelas destinadas a combater deficiências de gestão. Nesse contexto, destacam-se: a estruturação da Rede Nacional de Capacitação e Extensão Tecnológica em Saneamento Ambiental (Recesa); a parceria entre o Programa Nacional de Combate ao Desperdício de Água (PNCDA) e o Programa de Conservação de Energia Elétrica (Procel); a constituição do Núcleo Setorial Saneamento do Programa Nacional da Gestão Pública (Gespública), incluindo a criação da Categoria Especial Saneamento no Prêmio Nacional da Gestão Pública; a elaboração e difusão de metodologia para a formulação de Planos Municipais de Saneamento; e a formulação de programa para o aperfeiçoamento das ações de educação ambiental e mobilização social para o saneamento.

Uma vez aprovada a Política de Saneamento, a estratégia geral com vistas à sua efetiva implementação abrange a sua regulamentação, a elaboração do Plano Nacional de Saneamento Ambiental, o apoio e incentivo a Estados e Municípios para a elaboração de seus respectivos Planos, o apoio e o incentivo à cooperação federativa com a participação de Estados e Municípios, utilizando-se da Lei de Consórcios, e ao estabelecimento de parcerias com o setor privado.

No tocante aos investimentos, prevê-se para 2007 o direcionamento dos recursos não onerosos do Governo Federal para atendimento da demanda com baixa capacidade de retorno e em situação de risco quanto à saúde pública. O foco será em ações de saneamento integrado em favelas e palafitas em regiões metropolitanas, capitais e cidades pólos, contemplando serviços de água, esgoto, lixo e drenagem, em cidades com baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), alta mortalidade infantil e elevados déficits de atendimento. Na área de resíduos sólidos urbanos, ressalte-se que uma das prioridades mais importantes envolve a sua gestão integrada, visando à redução de emissões e o aproveitamento energético do biogás de unidades de disposição final, associada à erradicação dos lixões, à inclusão social e à emancipação econômica das famílias que vivem da catação dos referidos resíduos. Os recursos onerosos (FGTS, FAT e outros) deverão ser dirigidos ao financiamento a Estados, Municípios e companhias de saneamento, por meio de seleção pública para todos os portes de cidades. Os recursos serão preliminarmente repartidos por Estados, de forma proporcional à população e ao déficit de serviços, e selecionados pela combinação de indicadores relevantes (IDH e mortalidade infantil, dentre outros). Estima-se o montante de R\$ 3 bilhões/ano para ações de abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos (encerramento de lixões e apoio a cooperativas de catadores), drenagem urbana, saneamento integrado e desenvolvimento institucional e operacional do setor.

O Governo, por intermédio da Fundação Nacional de Saúde (Funasa), também desenvolve ações de saneamento ambiental, que são direcionados prioritariamente aos Municípios com população de até 30 mil habitantes e grupos populacionais específicos, como comunidades remanescentes de quilombos, reservas extrativistas, assentamentos da reforma agrária e ribeirinha. As ações, nesse contexto, têm por objetivo a ampliação do acesso dessas populações historicamente excluídas ao saneamento básico.

Na implantação de melhorias habitacionais para o controle da Doença de Chagas, que consiste na restauração e/ou reconstrução de habitações que favorecem a colonização de vetores da doença de Chagas, e tem como público-alvo as populações residentes em municípios com infestação intradomiciliar por *Triatoma Infestans* ou outras espécies nativas, a Funasa promoveu o desenvolvimento de ações conjuntas, mediante a celebração de 446 convênios, no período de 2003 a 2006, beneficiando mais de 15 mil famílias.

Quanto ao saneamento básico em aldeias indígenas para prevenção e controle de agravos, a estratégia adotada em 2006 foi a capacitação dos próprios indígenas para a operação e manutenção dos sistemas implementados. Os Agentes Indígenas de Saneamento (Aisan) são, atualmente, 1.304, o que significa um incremento de 156%, se comparados aos 510 existentes em 2002. Com isso, foram beneficiadas mais 288 mil famílias indígenas, em 1.530 aldeias.

O apoio ao controle da qualidade da água, que consiste no desenvolvimento e capacitação de recursos humanos envolvidos com a operação e manutenção de sistemas ou solução alternativa de abastecimento de água; financiamento para implantação de unidades laboratoriais e outras instalações destinadas ao controle da qualidade da água para consumo humano; e o desenvolvimento de ações de vigilância e controle de qualidade da água em áreas indígenas; abrangeu, em 2006, 490 sistemas que contam com desinfecção e outros 578 com monitoramento da qualidade da água. Tais medidas beneficiaram, no período de 2003 a 2006, quase três milhões de famílias, em 240 Municípios.

A implantação de melhorias sanitárias domiciliares para prevenção e controle de agravos, que são intervenções promovidas, prioritariamente, nos domicílios e, eventualmente, em unidades coletivas de pequeno porte (banheiro público, chafariz público, ramais condominiais, tanque séptico etc.), no período de 2003 a 2006, beneficiou mais 118 mil famílias em 1.331 municípios (com 1.604 convênios celebrados).

Para os Municípios com até 30.000 habitantes, a implantação, ampliação ou melhoria de sistema público de esgotamento sanitário para a prevenção e controle de agravos, no período de 2003 a 2006, beneficiou mais de 139 mil famílias em 791 Municípios. Devem ser registradas, também, as ações que o Governo Federal viabilizou, em 2006, para a implantação, ampliação ou melhoria de sistema público de esgotamento sanitário em Municípios integrantes de regiões metropolitanas ou de regiões integradas de desenvolvimento econômico (Ride) para a prevenção e controle de doenças. No período de 2003 a 2006, foram beneficiadas mais de 127 mil famílias em 182 Municípios. Essas ações serão mantidas e aperfeiçoadas no exercício de 2007.

Nos resíduos sólidos urbanos, a Funasa implantou, ampliou ou melhorou o sistema de coleta, tratamento e destinação final de resíduos sólidos para prevenção e controle de agravos em Municípios de até 30.000 habitantes e Municípios com risco de dengue, permitindo beneficiar mais de 470 mil famílias em 497 Municípios. Nos casos dos Municípios com população acima de 250.000 habitantes ou em regiões metropolitanas foram beneficiadas mais de 332 mil famílias em 53 Municípios.

6. Habitação

Em 2006, o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), criado em 2005, por meio da Lei nº 11.124, e que visa somar e articular as ações e os recursos para habitação nas três esferas governamentais e direcioná-los para atender as famílias de baixa renda, recebeu R\$ 1 bilhão, que está sendo aplicado na urbanização de assentamentos precários e na construção de moradias para a população com renda mensal de até três salários mínimos, com prioridade à erradicação de palafitas.

No âmbito da provisão de habitação destinada ao segmento de maior renda, foram aprovados diversos instrumentos jurídicos visando impulsionar a oferta de crédito pelos agentes financeiros e incentivar o mercado da construção civil, dando mais garantias jurídicas ao empreendedor e ao comprador de imóvel. Nesse sentido, destacam-se as Leis de nº 10.931/04, 11.033/04 e 11.196/05, que tratam do patrimônio de afetação; de incorporações; de crédito imobiliário; do Fundo de Locação Imobiliária; de recursos previdenciários como colateral em financiamento imobiliário; de isenção ou redução de Imposto de Renda sobre ganho de capital na alienação de imóveis; e sobre rendimentos de títulos representativos de créditos imobiliários.

Aliado a esse marco legal, ainda no sentido de estimular o setor da construção civil, mobilizar agentes financeiros, ampliar o financiamento habitacional e gerar mais empregos, a partir de 2004, normas do Conselho Monetário Nacional foram editadas visando ampliar o financiamento imobiliário para a classe média. Essas normas tratam do cumprimento da aplicação dos recursos captados em caderneta de poupança destinados para operações de crédito imobiliário, resultando, em 2006, na expansão do crédito em 83%, se comparado a 2002. Foram também estabelecidas medidas de incentivo à concessão de financiamento para imóveis de mais baixo valor, a taxa de juros menores, redução da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre produtos da cesta básica, da construção civil, liberação do uso obrigatório da Taxa Referencial (TR) nos financiamentos, inclusão de empresas da construção civil na Lei Geral das Micro e Pequenas Empresas, dentre outras medidas aprovadas em 2006.

O volume total de recursos aplicados na contratação de financiamentos imobiliários, subsídios habitacionais, arrendamentos e repasses, de janeiro até novembro de 2006, chegou a R\$ 12,8 bilhões, com o financiamento de cerca de 600 mil unidades habitacionais, beneficiando mais de 2,5 milhões de pessoas. Esse valor é mais que o dobro dos R\$ 5,102 bilhões aplicados em todo o ano de 2003. Nesse montante são consideradas todas as fontes de recursos operacionalizadas pela Caixa Econômica Federal (FGTS, FAT, PSH, FDS, PAR, OGU, OGU/BID, OGU/BIRD, BNDES, além de recursos próprios).

a.1) Atendimento por Faixa de Renda

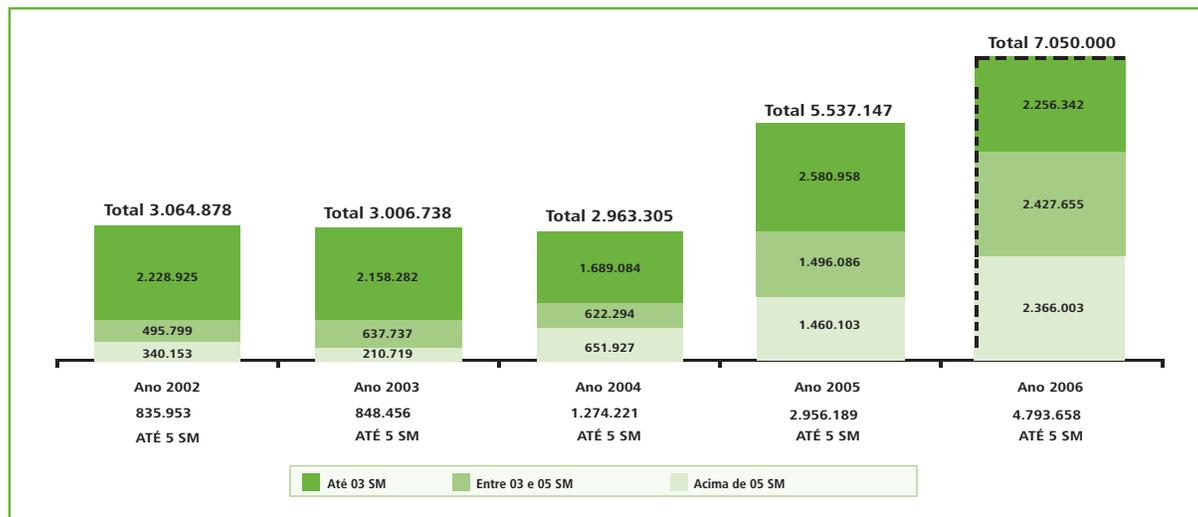
A necessidade de focar a aplicação dos recursos disponíveis das diversas fontes no atendimento de famílias na faixa de renda até cinco salários mínimos resultou na ampliação dos investimentos e na revisão dos programas, bem como na mudança das diretrizes de aplicação dos recursos do FGTS, a maior fonte de recursos do setor habitacional, gerando uma grande mudança no uso dos subsídios.

Essas diretrizes foram materializadas na Resolução nº 460/2004 do Conselho Curador do FGTS, que introduziu um novo modelo de concessão de subsídios dirigidos ao financiamento a pessoas físicas com renda familiar mensal bruta de até cinco salários mínimos. Nos últimos dois anos, foram alocados R\$ 2,5 bilhões, destes, cerca de 90% dos financiamentos com recursos do FGTS



foram destinados às famílias com renda de até cinco salários mínimos (faixa onde estão concentrados 92% do déficit habitacional, estimado em 7,2 milhões de moradias). Já na faixa de até três salários mínimos, a melhoria foi ainda mais significativa, pois comparando a situação de 2003 com a de 2006, o atendimento a esta faixa passou de 23% para 60%. Portanto, a priorização do subsídio ficou na faixa de até três salários mínimos.

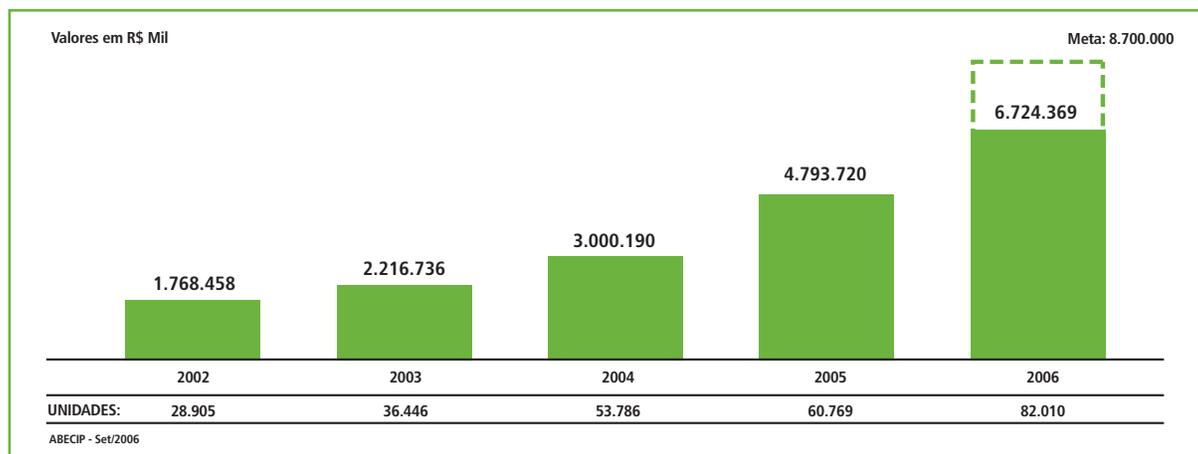
Recursos do Fgts: Investimento Habitacional por Faixa de Renda
(valores em R\$ mil – projeção até dez/2006)



Fonte: Ministério das Cidades

Ainda na linha de revisão dos Programas, é importante ressaltar os avanços alcançados, em 2006, com os ajustes implementados nas diretrizes dos Programas Subsídio à Habitação de Interesse Social (PSH), Arrendamento Residencial – PAR Pró-Moradia, bem como a prioridade conferida ao Habitar-Brasil/BID e a criação do Programa Crédito Solidário, que possibilitaram: (i) maior focalização da aplicação dos recursos para atendimento de famílias com renda de até cinco salários mínimos; (ii) ampliação da participação do poder público local na atuação nas áreas rurais, com inserção de novos agentes financeiros no processo de produção habitacional do País – como as Companhias de Habitação Popular (Cohab) e Cooperativas Habitacionais e de Crédito; e (iii) no atendimento de categorias específicas, como famílias de pequenos agricultores, indígenas e quilombolas.

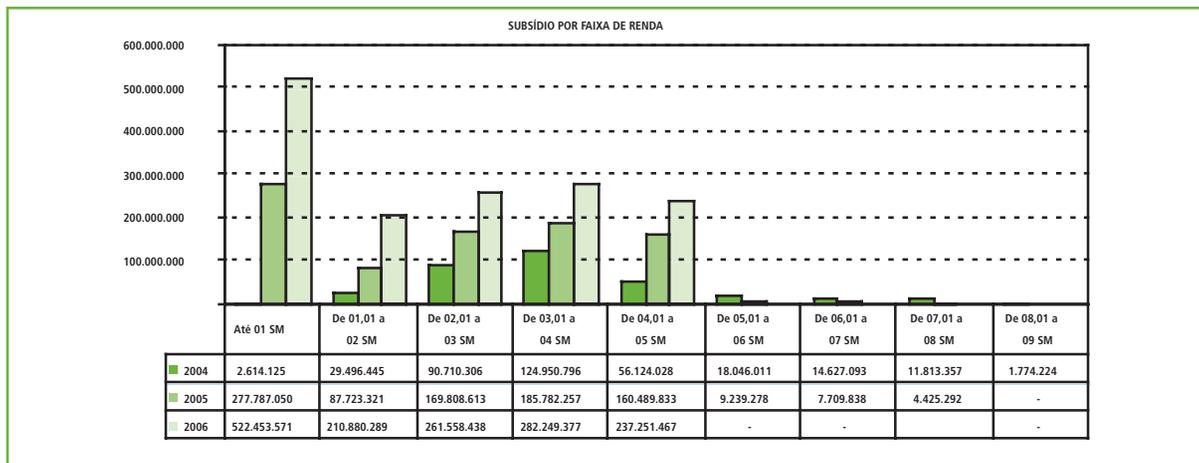
Evolução dos Investimentos em Habitação – SBPE



Fonte: Ministério das Cidades

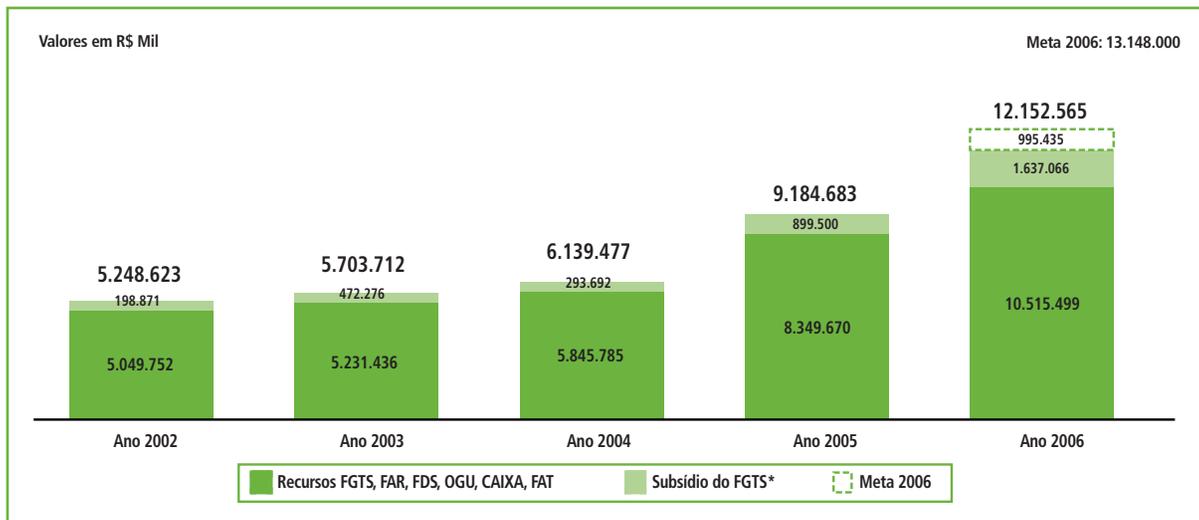
No período 2003/2006, o incremento nos investimentos para o setor habitacional, gerou maior número de atendimentos, em especial para os segmentos com renda de até cinco salários mínimos. No período compreendido de janeiro de 2003 a outubro de 2006, o Governo Federal destinou R\$ 38 bilhões para habitação, com recursos do FGTS, Orçamento Geral da União (OGU), FAT, Fundo de Arrendamento Residencial (FAR), Fundo de Desenvolvimento Social (FDS) e Caixa Econômica Federal, contemplando quase dois milhões de famílias, sendo que 70% dessas famílias têm renda mensal de até cinco salários mínimos. E se considerarmos apenas os recursos do FGTS, o atendimento das famílias nesta faixa de renda foi de 86% no ano de 2006, um acréscimo de 43% em relação a 2002. Somente em 2006, foram quase R\$ 13 bilhões investidos no setor.

Recursos do FGTS: Subsidiados por Faixa de Renda



Fonte: Ministério das Cidades

Evolução dos Investimentos em Habitação

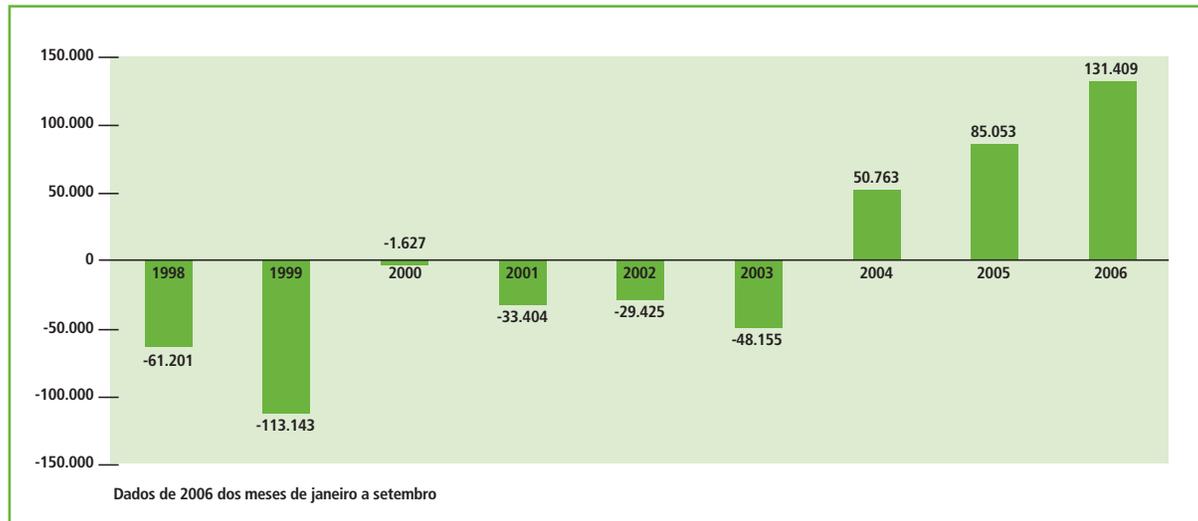


Fontes de Recursos: FGTS, SUBSÍDIO FGTS, FAR, FDS, OGU, FAT, CAIXA
 Fonte de Informação: MCidades e Relatório CEF

Informações atualizadas até 31/10/2006
 *RES. 460/04 - a partir de 1º jun/2005

Essa nova estratégia adotada teve impactos positivos na geração de empregos na construção civil e no mercado de moradia. O emprego formal na construção civil saiu de um patamar negativo para um patamar positivo, de 2004 em diante, conforme revela o gráfico a seguir.

Emprego Formal: Construção Civil



Fonte: Ministério das Cidades

Para 2007, os desafios e metas específicos para o setor habitacional compreendem a continuidade da implementação do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS); a ampliação das fontes de recursos para subsídios; a implantação de política de oferta de solo urbanizado e regularizado de interesse social com abrangência metropolitana e regional; a implementação de sistema nacional de informação e indicadores habitacionais, com a consolidação de instrumentos de geoprocessamento; e a consolidação e ampliação do mercado privado para atendimento as faixas de renda média e média baixa.

7. Planejamento Territorial Urbano

O Estatuto das Cidades, Lei nº 10.257, de 2001, constitui a base da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Para cumprir a sua missão de "assegurar o direito às cidades", o Ministério das Cidades se estruturou para apoiar os Municípios na implementação desse Estatuto.

No ano de 2006, a campanha "Plano Diretor Participativo – Cidade de Todos" gerou um movimento inédito de apoio ao planejamento municipal, alcançando mais de 1.500 dos 1.682 Municípios que tinham a obrigatoriedade de elaborar seus planos diretores, até outubro daquele ano. No processo, foram capacitadas 17.900 pessoas. O resultado da campanha é animador: 79% (1.325) dos Municípios que tinham obrigação de elaborar seus planos diretores já os transformaram em lei ou encontram-se em tramitação nas Câmaras Municipais; 17,7% (297) encontram-se em elaboração pelas Prefeituras e apenas 60 Municípios (3,6%) não tomaram nenhuma providência neste sentido.

Em 2006, o Governo investiu mais R\$ 4 milhões no apoio a 64 Municípios para a elaboração de planos diretores, além da viabilização do apoio a prefeituras, por intermédio de 40 grupos de extensão universitária, para suporte técnico às prefeituras na elaboração de seus planos.

Outro aspecto a ser considerado na questão territorial urbana diz respeito aos assentamentos informais, vilas, loteamentos clandestinos e favelas, que se constituem em espaços irregulares, vulneráveis e inseguros onde vive grande parte da nossa população. Com base nos dados do Censo de 2000, estima-se que ao menos 12 milhões de domicílios urbanos são irregulares. Considerando estes fatos, o Governo formulou uma política nacional de regularização fundiária em áreas urbanas. Essa política concretizou-se com o Programa Papel Passado, que apóia Estados, Municípios, associações civis sem fins lucrativos e defensorias públicas na promoção da regularização fundiária sustentável de assentamentos informais nessas áreas.

No ano de 2006, esse Programa ampliou o apoio direto às ações de regularização desenvolvidas por Prefeituras, governos Estaduais, entidades sociais e defensorias públicas, além de realizar um grande esforço de capacitação de agentes locais, no qual se destaca a realização do curso virtual de regularização fundiária, que atendeu a 900 técnicos de todo o Brasil. Até novembro de 2006, as ações de regularização acompanhadas pelo Programa envolveram 2.162 assentamentos em 283 Municípios de 26 Unidades da Federação. São 1,35 milhão de famílias com processo de regularização fundiária iniciado, das quais 300.334 receberam o título de posse ou propriedade do seu imóvel. Do conjunto de títulos concedidos, 87.850 foram objeto de registro em Cartórios de Registro de Imóveis.

Em 2007, prevê-se o apoio aos Municípios na gestão dos planos para que os mesmos se concretizem em cidades justas, democráticas e sustentáveis e na continuidade do apoio sistemático nos demais Municípios, especialmente naqueles com vocação turística e os localizados na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional. No âmbito da regularização fundiária, em 2007, as metas estão voltadas para ampliar o apoio aos Municípios na implementação do Programa Papel Passado; atuar, em conjunto com o Programa de Reabilitação de Áreas Centrais, na disponibilização de imóveis vagos para a habitação e regularização de interesse social; além de desenvolver programas e ações de mobilização e capacitação de técnicos municipais e agentes locais.

8. Mobilidade Urbana

Em 2006, o anteprojeto de lei do marco regulatório da mobilidade urbana foi aprimorado por meio de seminários regionais, com ampla participação social. O Governo encaminhará esse projeto de lei ao Congresso Nacional, em 2007.

No tocante aos sistemas de circulação não motorizados, merece destaque o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, que incentiva o uso da bicicleta como meio de deslocamento, promovendo sua integração aos demais sistemas de transporte urbano. Em 2006, foi financiada a construção de 25 ciclovias e dois projetos de ciclovia, em diversos Estados. Outra iniciativa é o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível, que tem por objetivo apoiar governos Estaduais e Municipais nas ações que garantam a acessibilidade de pessoas com deficiência e idosos aos sistemas de transporte público, equipamentos urbanos e circulação em áreas públicas.

No âmbito dos sistemas motorizados, ressaltam-se o apoio do Governo à implantação de corredores estruturais de transporte coletivo urbano e às intervenções viárias em benefício dos sistemas já existentes. Nesse sentido, em 2006, foram apoiados 22 projetos que objetivam deslocamentos mais rápidos, confortáveis e seguros para a população, totalizando investimentos da ordem de R\$ 134 milhões, sendo R\$ 77 milhões de recursos do Tesouro Nacional e R\$ 57 milhões de recursos do FGTS. Destaque-se a aprovação de R\$ 70,34 milhões, no âmbito do PPI, para o apoio à implantação do Corredor Expresso de Transporte Coletivo Urbano de São Paulo, no trecho Parque Dom Pedro II – Cidade Tiradentes, que irá beneficiar, diretamente, cerca de 1,5 milhão de pessoas carentes de serviços de transporte coletivo inseridas em sua área de influência.

Em 2006, outros 12 projetos de acessibilidade, sinalização, qualificação de vias e resolução de conflitos intermodais foram contemplados. Além disso, há a previsão de investimentos, em 2007, em estudos para elaboração de planos diretores integrados de mobilidade urbana para áreas metropolitanas, visando racionalizar a oferta e estimular o planejamento.

Além de aumentar os investimentos e melhorar a qualidade do gasto, o Governo se empenhou em contribuir para o aperfeiçoamento e desenvolvimento dos recursos humanos responsáveis pelo planejamento, regulação e gestão do transporte e da mobilidade urbana municipal e metropolitana, realizando em 11 capitais cursos de capacitação para gestores de transporte urbano, atingindo um público de 570 técnicos. Essas ações de capacitação de recursos humanos terão continuidade, em 2007. No que tange ao sistema metroferroviário, em Recife foi retomado o ritmo das obras, a partir de junho, destacando-se o início da operação, em caráter experimental, entre as estações de Recife e Imbiribeira. Para esse sistema metroferroviário houve a aprovação de R\$ 87,78 milhões.

Em Salvador, também houve o reinício das obras, após paralisação de janeiro a maio por força de decisão judicial. Foram aprovados recursos, no valor de R\$ 149,64 milhões, para a implantação do trecho Lapa – Acesso Norte. Quanto a Fortaleza, o trecho Sul, Vila das Flores – João Felipe foi contemplado com R\$ 82,9 milhões e o trecho Oeste, João Felipe – Caucaia, com R\$ 40 milhões.

Para o exercício de 2007, estão previstos recursos da ordem de R\$ 235,4 milhões para as ações de investimento em transporte metroferroviário. Para as ações que compõem o PPI, estão destinados mais R\$ 141,1 milhões para a continuidade das obras e serviços de implantação do metrô de Fortaleza, no trecho Sul, com recursos exclusivos da União. Para o trecho Oeste, os recursos, no valor de R\$ 30,0 milhões, se destinarão à continuidade das obras e dos serviços de modernização do trecho, com a remodelação da via permanente, reforma de estações e recuperação da frota de material rodante. Em Salvador, a aplicação de R\$ 38,4 milhões permitirá a conclusão da implantação do trecho Lapa – acesso norte, com o término da construção de cinco estações, da implantação da via permanente, implantação dos sistemas de sinalização, ventilação e escadas rolantes.

Os recursos previstos, em 2007, para as ações de recuperação dos sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió, no montante de R\$ 6,0 milhões, visam dar continuidade ao restabelecimento das condições básicas de segurança e confiabilidade dos sistemas. Está prevista, também em 2007, a conclusão da fase de diagnóstico e identificação das necessidades e oportunidades para a capital potiguar e o início do desenvolvimento de projeto semelhante para as cidades de João Pessoa e Maceió.

Concluído em dezembro de 2006, o Estudo do Planejamento Estratégico do Transporte para a Região Metropolitana de Porto Alegre, que abrangeu 13 Municípios, propõe uma integração das diversas modalidades de transporte existentes na região, tanto funcional (física, operacional e tarifária) quanto institucional. Propõe, ainda, a criação de uma entidade única que integre os diversos entes

existentes. O Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana, contratado pela Trensurb, ao custo de R\$ 2,065 milhões e com conclusão prevista para abril de 2007, deverá detalhar as soluções apontadas pelo Estudo de Planejamento Estratégico.

9. Trânsito

Deu-se continuidade a implementação do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), por meio do qual o Denatran coordena o processo de cobrança das multas aplicadas a veículos em Unidade da Federação (UF) diferente daquela de registro e licenciamento do veículo. O projeto conta hoje com 22 UFs integradas, correspondendo a 93% da frota cadastrada. Foi instituído, no ano de 2006, o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest), que viabiliza on-line a troca eletrônica de informações sobre acidentes de trânsito entre os órgãos Municipais, Estaduais e Federais.

Foram desenvolvidas funcionalidades no Sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), que representam um novo paradigma para esse Sistema. Esse Sistema deixou de ser uma base de índice que registra apenas os dados originais lançados pelas montadoras, para assumir, de fato, o controle da frota circulante, registrando todas as etapas do ciclo de vida do veículo.

Visando promover adequações à operação e ao funcionamento do Sistema de Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach) e, considerando a necessidade de inibir a ação de falsários, o Conselho Nacional de Trânsito regulamentou a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute, papel com marca d'água e requisitos de segurança, e outras disposições constantes na Resolução nº 192, de 30 de março de 2006.

Em 2007, estão previstas diversas ações do Governo, por intermédio do Denatran, compreendendo a implementação do Renainf na sua totalidade, integrando os estados de AC, RO, AP, ES e TO; a realização do Exame Nacional de Instrutores de Trânsito (ENIT) e o do Exame Nacional de Examinadores de Trânsito (ENET); a implementação do Projeto de Ensino Fundamental e do Projeto de Ensino Médio, nos quais se prevê a participação de seis mil estudantes de escolas públicas e particulares localizadas em Belém (PA), Fortaleza (CE), Salvador (BA), São Paulo (SP), Curitiba (PR) e Brasília (DF); e a implementação da Escola Corporativa de Trânsito.