

21 – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES – MT

Nos termos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998, os assuntos que constituem a área de competência do Ministério dos Transportes são os seguintes:

- a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;
- b) marinha mercante, portos e vias navegáveis;
- c) participação na coordenação dos transportes aeroviários.

No âmbito dessas competências, a atual política governamental de transportes objetiva elevar os níveis de investimento no setor, modernizar as estruturas institucionais e descentralizar ações e responsabilidades antes concentradas na esfera federal, de forma a desonerar o Estado da função de provedor e operador de serviços. Em coerência com essas diretrizes, após dois anos de intensas negociações entre o Ministério dos Transportes e o Congresso Nacional, foi sancionada a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 que, entre outras providências, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, as Agências Nacionais de Transportes Terrestres (ANTT) e Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, priorizando as atribuições de coordenação, normatização e supervisão inerentes ao poder concedente, e define a estrutura e as competências dos diversos agentes relacionados ao setor, constituindo-se em novo instrumento legal que norteará o gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes no país. As Agências ANTAQ e ANTT foram regulamentadas, em 13 de fevereiro de 2002, pelos Decretos nºs 4.122 e 4.130, respectivamente, e vêm nesse primeiro ano de existência, se estruturando para cumprir o papel de entidades reguladoras e fiscalizadoras das atividades de prestação de serviços de transportes aquaviário e terrestre e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros. O DNIT teve sua estrutura regimental aprovada através do Decreto nº 4.129, também de 13 de fevereiro de 2002, a partir de então passou a absorver as competências e atribuições do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e das Secretarias de Transportes Terrestres e Aquaviários do Ministério dos Transportes e das Administrações Aquaviárias ligadas às Companhias Docas.

A implantação dos investimentos prioritários em transporte obedeceu à lógica dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, tendo sido incorporados ao Plano Plurianual 2000-2003 programas que organizam as ações do Governo e de parcerias públicas e privadas em nove corredores multimodais de transportes: Araguaia-Tocantins, Fronteira Norte, Leste, Mercosul, Nordeste, São Francisco, Oeste-Norte, Sudoeste e Transmetropolitano. As principais realizações do Governo do setor de transportes estão destacadas a seguir, segundo a estrutura dos corredores multimodais.

No âmbito do programa Corredor Araguaia-Tocantins a construção da ferrovia Norte-Sul de 1.356 km entre Estreito (MA) e Anápolis (GO) já dispõe de 226 km em operação no trecho entre Açailândia e Estreito (MA), e interliga-se com a ferrovia Carajás, que chega ao complexo portuário de Itaquí, em São Luís (MA). Em 27/09/02, foi inaugurada a ponte ferroviária sobre o Rio Tocantins, com 1,3 km de extensão, permitindo a ligação ferroviária entre os estados do Maranhão e Tocantins. Em prosseguimento às obras da ferrovia, está sendo construído o trecho de 42 km entre Estreito (MA) e Darcinópolis (TO), com previsão de conclusão para agosto de 2003, já encontrando-se concluídas as pontes sobre o ribeirão Mosquito (170 m) e sobre o ribeirão Curicaca (170 m), 97% de terraplanagem da Plataforma Multimodal de Aguiarnópolis e todas obras de arte corrente. Os dispêndios com o projeto em 2002 foram de R\$ 35.228 mil.

Após terem sido realizadas diversas obras de sinalização/balizamento e desobstrução de passagens críticas nos rios Araguaia, Tocantins e Guamá/Capim, as obras encontram-se paralisadas, aguardando o licenciamento ambiental no caso da hidrovia Araguaia-Tocantins.

Estão sendo realizados grandes investimentos na construção das eclusas de Tucuruí e Lageado, ambas no Rio Tocantins. A primeira delas estava paralisada desde 1989 e teve suas obras retomadas em 1998, estando com 32% das obras executadas, devendo ser concluída até dezembro de 2005. Com valor total estimado em R\$ 431.500 mil, é a maior obra hidroviária em execução, e consiste na construção de um sistema de duas eclusas, com dimensões úteis de 33 m x 210 m, interligadas por um canal de 5,5 km de extensão, permitindo vencer o desnível de 72 m para transpor a barragem da Usina Hidrelétrica - UHE de Tucuruí, o que possibilitará o restabelecimento da navegação, num trecho com cerca de 700 km, interrompido por mais de 20 anos pela construção da barragem de Tucuruí. Passarão pelas eclusas mais de seis milhões de toneladas/ano de cargas de granéis sólidos.

A construção da eclusa de Lageado, com dimensões úteis da câmara de 25 m x 210 m, e de um canal de navegação de jusante, com 2,2 km de extensão, para permitir a transposição do desnível de 38 m da UHE

de Lajeado, no rio Tocantins, de forma a que a navegação transponha o desnível criado pela barragem da hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães. O valor do empreendimento é de R\$ 334.800 mil, que possibilitará a navegação num trecho de cerca de 700 km, entre as cidades de Peixe (TO) e Estreito (MA), viabilizando a alternativa multimodal, em conexão com a ferrovia Norte-Sul rumo ao porto de Itaqui (MA), para o escoamento da produção agrícola da região de Barreiras, na Bahia. Foram concluídas: a construção de todas as edificações, 40% da escavação comum e 45% da escavação comum na área da garagem. Com 8% dos serviços realizados, foram aplicados R\$ 21.330 mil do Orçamento Geral da União - OGU 2002.

No programa Corredor Fronteira Norte, foi concluída, em dezembro de 2002, a pavimentação dos 110 km de extensão da rodovia BR-317, entre Brasília - Assis Brasil (Estrada do Pacífico), propiciando a integração do Acre ao sistema rodoviário nacional e promovendo a ligação do Brasil com a Bolívia e o Peru, propiciando uma saída para o Pacífico. Foram gastos R\$ 42.900 mil de recursos do OGU na obra em 2002. Deu-se início à pavimentação do trecho de 100 km, também da BR-317, trecho Boca do Acre (AM) – Divisa AM/AC. Com 15% de execução física, e previsto a ser concluído em dezembro de 2003, o projeto recebeu apenas R\$ 5.000 mil em 2002.

Foram também pavimentados 48 km de da BR-364/AC, entre Sena Madureira e Rio Liberdade (446 km). A obra, que visa promover a integração econômica da Fronteira Norte e favorecer o ecoturismo, consiste na execução dos trechos Rodrigues Alves/Rio Liberdade (29,5 km) e Feijó/Tarauacá (38,5 km). Executados 45% dos serviços previstos.

No programa Corredor Nordeste os investimentos públicos na área portuária tiveram como destaque as obras dos portos de Suape e Pecém, com resultados positivos já observados na geração de empregos e na indução do desenvolvimento nas respectivas áreas de influência.

No porto de SUAPE, próximo a Recife, que representará importante corredor multimodal combinado à hidrovia do São Francisco e à ferrovia Transnordestina, destaca-se, no exercício de 2002, a conclusão das obras de acesso rodoviário ao 3º berço de cais do porto interno, instalação do Sistema de Controle de Atracação de Navios e de Meio-Ambiente, a complementação da pavimentação do Tronco Distribuidor Rodoviário Norte – TDR; o novo acesso à Zona Industrial Portuária (ZIP) e o Canal de Drenagem na ZIP. Em execução a construção do 4º berço de cais do porto interno, as instalações para os órgãos federais e a duplicação da avenida portuária. O empreendimento, estimado em R\$ 238.000 mil, conta com recursos do Estado de Pernambuco (contrapartida) e apresenta uma realização física global de 65%. Em 2002 foram aplicados pela União R\$ 19.000 mil.

No Complexo Portuário de Pecém (CE), que conta também com a participação do Governo Estadual, foram aplicados pela União recursos no montante R\$ 12.000 mil, no ano de 2002. Estão concluídos: a ponte de acesso aos dois píeres, ponte de acesso ao quebra-mar, píeres 1 e 2, píer de rebocadores e quebra-mar de proteção, o pátio de estocagem, prédios administrativos, armazéns, tubovia, o sistema elétrico de distribuição, estrada de acesso, sistema adutor de água e ferrovia de acesso, a instalação do guindaste portuário e do descarregador de navios, sistema de monitoramento de atracação de navios e subestações internas. Encontra-se em fase final a execução do sistema de controle operacional (90%). Com custo estimado de R\$ 407.000 mil, a previsão de conclusão total da obra é de dezembro de 2003.

Encontram-se em execução as obras de duplicação e restauração de trechos das rodovias BR-116, entre Fortaleza e Pacajus (CE), a BR-230, que liga João Pessoa a Campina Grande (PB) e BR-232 entre Recife e Caruaru (PE). A BR-116, onde está prevista a adequação de capacidade de 53,2 km, apresenta 40% de avanço físico e previsão de conclusão para dezembro de 2003; a BR-230 encontra-se com 86% das obras de adequação nos 112,3 km programados, com previsão de conclusão para outubro de 2003; e a BR-232 encontra-se com 94% dos serviços de duplicação e restauração executados nos 118 km previstos, com conclusão estimada para março de 2003. Foram gastos nessas obras R\$ 72.923 mil, em 2002.

No programa Corredor Oeste-Norte, a construção e pavimentação da BR-230 e da BR-163, no Estado do Pará, e da BR-364, no Mato Grosso, possibilitarão o escoamento de grãos do extremo oeste a menores custos. Na BR-230, dos 1.109 km do trecho total, está programada a pavimentação de cerca de 580 km entre a divisa PA/TO, Marabá e Altamira, até 2003, tendo sido executados 13% das obras previstas. A BR-163, no trecho entre a Divisa com o Estado de Mato Grosso e Santarém, com 1.029 km de extensão, com obras de pavimentação contratadas em 915 km, foram executados 3%, e conclusão prevista para dezembro de 2005. Estão sendo pavimentados cerca de 516 km da BR-364, no Estado de Mato Grosso, ligando as cidades de Diamantino, Sapezal e Comodoro, o que permitirá o escoamento da safra da fronteira agrícola do Estado através do porto de Porto Velho.

O total de investimentos realizados no ano 2002 na construção de trechos rodoviários estratégicos no Corredor atingiu R\$ 135.295 mil.

No Corredor Sudoeste merece destaque a construção da Ferronorte, iniciada em 1992, cuja primeira etapa está concluída. São 410 km que ligam Aparecida do Taboado (MS) aos terminais de Chapadão do Sul (MS) e de Alto Taquari (MT), garantindo alternativa eficaz para o transporte da produção agrícola. Esse trecho, interligado aos 900 km da Ferroban – Ferrovia Bandeirantes S.A., por meio da maior ponte rodoferroviária do mundo, com 2.600 m de extensão sobre o rio Paraná, alcança o porto de Santos, permitindo uma redução mínima de 30% no custo do transporte da produção da região servida pela ferrovia. A segunda fase do projeto, iniciada em 1999, prevê a expansão da ferrovia em mais 294 km, até o entroncamento com a BR-163 (MT), próximo a Rondonópolis, completando um corredor ferroviário de cerca de 1.600 km até o porto.

Ainda no setor Ferroviário prosseguiram as obras de construção do contorno Ferroviário em Campo Grande – MS, de 36 km de extensão, que já atingem a 91% de execução física, envolvendo dispêndios de R\$ 16.510 mil no exercício de 2002.

Objetivando promover a ligação rodoviária com a Bolívia e interiorizar o comércio no Mercosul foi concluída a construção da BR-070 (MT) no trecho Cáceres – Fronteira com aquele país, com 84,7 km. Outro projeto em fase de conclusão, a pavimentação de 202 km da rodovia BR-267 entre Jardim e Porto Murtinho (MS), já conta com 197 km de pavimentação, com investimento no ano de 2002 de R\$ 7.799 mil, que permitirá o acesso rodoviário permanente ao porto fluvial de Porto Murtinho, possibilitando escoar parte da produção do Estado pela hidrovía do rio Paraguai.

Foram realizadas, também, no Corredor Sudoeste, as rotineiras desobstruções de passagens críticas no canal de navegação do rio Paraguai, na extensão de 680 km entre Cáceres e Corumbá. A movimentação total de cargas pela hidrovía Paraguai – Paraná atingiu 1,6 milhões de toneladas em 2001. As estatísticas de movimentação no ano indicam expressivo crescimento de 36,8% nas cargas nacionais e 27% naquelas internacionais.

No Corredor São Francisco os serviços de dragagem, balizamento e sinalização executados nos 1.371 km de extensão do canal de navegação entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA), disponibilizaram uma infraestrutura capaz de absorver a demanda potencial de transporte hidroviário no rio São Francisco. Executados 90% das obras de sinalização e desassoreamento do canal de navegação. As obras de derrocamento foram encerradas com 80% dos serviços concluídos, por meio de rescisão contratual. Prossegue o desenvolvimento dos "softwares" específicos para o Sistema de Monitoramento Operacional da hidrovía. Foi concedida pelo Ibama, em outubro/2002, a licença de operação ambiental para as obras de manutenção da Hidrovía.

Foram aplicados no ano 2002, na construção/adequação de trechos rodoviários do Corredor, R\$ 40.690 mil, destacando-se a complementação da pavimentação da BR-116/BA entre as cidades de Euclides da Cunha e Ibó (256 km), mediante a construção do trecho entre Bendengó e Ibó (166 km), incluindo a construção de ponte sobre o rio São Francisco, entre Bahia e Pernambuco, que visa reduzir o custo do transporte de carga entre o interior da região nordeste e o centro sul do País, encurtando em média 200 km nesta ligação, e a diminuição do fluxo de caminhões nas rodovias BR-407 e BR-110, na região, onde o tráfego se encontra saturado. Foram executados 89% das obras, previstas a serem concluídas em março de 2003. Outra obra rodoviária, a duplicação e restauração da BR-101, trecho divisa AL/SE até a cidade de Estância (153 km de extensão), principal ligação entre as capitais do Nordeste e o Sul do País, encontra-se com 5% de execução física.

No programa Corredor Leste destaca-se o primeiro trecho da ligação rodoviária entre Belo Horizonte (MG) e Osório (RS) - Rodovia do Mercosul, a maior obra de duplicação de rodovias em andamento no mundo, de importância estratégica para o processo de integração regional e fundamental para a integração do país com o Mercosul. Este primeiro trecho, a duplicação da rodovia Fernão Dias (BR-381), entre a Divisa SP/MG e Belo Horizonte, envolveu a aplicação de R\$ 113.401 mil de recursos da União, estando sua conclusão prevista para junho de 2003. As obras consistem na duplicação e restauração de 473 km; construção de 31 passagens de nível, 95 pontes e viadutos, 5 passarelas, 3 postos de pedágio e 2 postos de pesagem; implantação de 3 áreas de conservação ambiental, 7 postos da Polícia Rodoviária Federal e 5 postos do Corpo de Bombeiros, que já se encontram com 97% executados. O trecho entre Belo Horizonte e Nepomuceno, com 217 km, está totalmente duplicado e com as obras finalizadas; e o trecho Nepomuceno - Divisa MG/SP (256 km), está com 93% de avanço físico. No total são 460 km já duplicados, dos quais 438 km já estão sendo utilizados pelos usuários.

No Corredor Leste destacam-se ainda as obras de duplicação da BR-153/GO (189 km) entre as cidades de Aparecida de Goiânia e Itumbiara (divisa GO/MG), visando à ampliação da capacidade, melhoramentos

e restauração da rodovia, e proporcionando a formação de um corredor alternativo para o escoamento da produção da região Centro-Oeste, em especial de Goiás, para São Paulo e o porto de Santos. Foram executados 54% das obras em todo o trecho e 87% das obras no subtrecho Aparecida de Goiânia - Professor Jamil (52 km); liberados para o tráfego 47 km de pista dupla. Os trechos urbanos das cidades de Goiatuba, Morrinhos e Itumbiara estão com as obras de duplicação concluídas. Previsão de conclusão: dezembro/2003.

Na BR-050, do trecho de 100 km a ser duplicado e restaurado entre Uberaba e Uberlândia, já foram executados cerca de 48 km de pista dupla e cerca de 10 km de terraplenagem e sub-base, estando liberados para tráfego 32 km de pista duplicada. A liberação do restante, depende da construção das OAE, que estão em processo de licitação pelo DNIT. Executados 47% das obras entre Uberaba e Uberlândia e 65% das obras de duplicação no trecho divisa SP/MG - Uberaba - Uberlândia. Previsão de conclusão: junho/2004.

No Corredor Transmetropolitano, destaca-se a conclusão da construção do trecho Oeste do Rodoanel de São Paulo, com 32 km de extensão, entregue aos usuários em outubro de 2002, restando apenas a execução de serviços complementares. O empreendimento, que consistiu na pavimentação de 8 faixas de tráfego, a execução de 25 milhões de m³ de terraplenagem, 49 obras de arte especiais, 7 trevos e 3 túneis duplos, tem como principal objetivo, desviar o tráfego de longa distância, principalmente o de caminhões, da região metropolitana de São Paulo, contribuindo para reduzir os congestionamentos no centro urbano e diminuir os custos dos transportes. No exercício de 2002, foram aplicados R\$ 163.700 mil do OGU.

Integrando o Eixo Rodoviário do Mercosul, a BR-381/SP, entre a Divisa MG/SP e o entroncamento com a BR-116/SP – trecho paulista da Rodovia Fernão Dias, dos 90 km a serem duplicados, 100% acham-se concluídos, restando apenas 4 km de restauração da pista existente, algumas interseções, vias marginais e obras complementares. Com 96% das obras executadas, está estimado para junho de 2003 o término do projeto, tendo sido aplicados pela União, em 2002, R\$ 10.970 mil.

O trecho seguinte, BR-116/SP - São Paulo - Divisa SP/PR - trecho paulista da Rodovia Régis Bittencourt, compreendendo a duplicação de pista simples (177,1km), restauração da existente (296,1km) e a construção de obras de arte especiais (60), encontra-se com 95% das obras de duplicação e restauração realizadas, prevendo-se sua conclusão para dezembro de 2003 (adiada devido a não liberação do crédito suplementar solicitado, no valor de R\$ 42,1 milhões). Foram concluídos: 160 km dos 177,1 km a serem duplicados; 267,8 km dos 296,1 km previstos; e 53 das 60 obras de arte especiais previstas, tendo sido empregados R\$ 17.058 mil do OGU, em 2002.

No Corredor Mercosul, destaca-se a duplicação do trecho da BR-116/PR - Divisa SP/PR – Km 42,7 (Ligação São Paulo – Florianópolis), integrante do Eixo Rodoviário do Mercosul, apresentando avanço físico de 99,3% (exceto Contorno Leste de Curitiba), sendo 42,7 km (100%) de duplicação de pista simples, 42,7 km de restauração da pista existente (100%) e a construção de 5 obras de arte especiais (100%). Em fase de implantação final as obras complementares, ambientais e de sinalização. Foram investidos no trecho R\$ 1.127 mil em 2002. O trecho seguinte, entre a Divisa PR/SC e Palhoça (BR-101/376), com 99,6% das obras e serviços concluídos, representados por: 215,4 km de duplicação (100%); restauração da pista antiga; e a construção de 106 obras de arte especiais; em fase final de execução obras complementares de sinalização, segurança e meio ambiente. Para conclusão definitiva da obra, que já está liberada para o tráfego, falta a execução de 2 passarelas e 2 alças de acesso a viadutos. A conclusão das obras se dará num prazo de 30 dias após o desbloqueio dos recursos, que depende da votação da moção do TCU na Comissão Mista de Orçamento, para liberação da funcional programática desta ação. As obras de construção e adequação do Contorno Leste de Curitiba (BR-116), com 45 km de extensão, encontram-se com 99,6% dos serviços concluídos, sendo 45 km de construção de pista dupla (100%) e 18 obras de arte (97%). A inauguração do Contorno ocorreu em 19/12/2002. Falta apenas a conclusão do sistema viário no Lote 4 (ruas laterais e acesso à municípios lindeiros) e a finalização do viaduto de acesso à BR-116. Foram investidos no trecho R\$ 12.161 mil em 2002.

Registra-se ainda a ampliação dos molhes e dragagem de aprofundamento do canal de acesso do Porto de Rio Grande, iniciada em maio/2001, com custo total estimado em R\$ 375.000 mil, e investimento de R\$ 30.000 mil em 2002. O projeto consiste na ampliação do molhe oeste em 900m, do molhe leste em 500m, e aprofundamento do canal de acesso para a cota de 18m, com 310m de largura, permitindo o tráfego em dos sentidos de navegação. Executados 16% das obras.

Além da implantação de projetos prioritários, o Governo promoveu a modernização dos instrumentos normativos relacionados ao setor de transporte, viabilizando novos mecanismos para a concretização de parcerias público-privadas capazes de assegurar o aporte dos recursos necessários à recuperação e ampliação da infra-estrutura e dos serviços de transporte.

Por intermédio do Programa de Descentralização de Rodovias Federais promoveu-se, além do reaparelhamento e da manutenção da infra-estrutura existente, a ampliação e a modernização do complexo viário, incluindo duplicações, trechos novos, terceiras faixas, faixas adicionais/marginais e entroncamentos. Foram concedidos 4.688 km de rodovias, englobando cinco contratos: três administrados pelo Governo Federal, num total de 1.680 km e, dois administrados por governos de Estado, num total de 3.008 km. Em setembro foram iniciados novos trabalhos de análise das concessões rodoviárias e de estudos de viabilidade, para o lançamento do segundo lote com 2.718 km a serem concedidos. Foram assinados pela ANTT, seis novos contratos de consultoria para o aprimoramento institucional dos estudos de concessão.

Com a publicação da Medida Provisória n.º 82, de 07/12/2002, foram transferidos do domínio da União para quatorze Estados 13.820,6 km da Malha Rodoviária Federal. Em decorrência dessas transferências foram repassados, por intermédio do Ministério dos Transportes, aos mesmos Estados, recursos no montante de R\$ 1.796.678 mil, mediante a abertura de créditos extraordinários.

O governo vem o priorizando também as ações do programa Manutenção da Malha Rodoviária Federal, abrangendo a conservação e a restauração de rodovias e o controle de velocidade dos veículos. O Programa está sendo executado de duas formas distintas: a) Restauração tradicional, compreendendo intervenções em todas as camadas da estrutura do pavimento em 10 mil km até 2003, para proporcionar uma vida útil de cerca de 15 anos, com custo médio de R\$ 170 mil/km, cujas licitações, em sua maioria, são realizadas na administração central do órgão rodoviário; e b) Manutenção da Malha Rodoviária Federal para 2001 e 2002, voltada para a recuperação da superfície de rolamento, incluindo os acostamentos em 14 mil km no biênio, com custo médio de R\$ 40 mil/km, a ser executada por meio de concessão dos serviços de recuperação e conservação à iniciativa privada. Com o apoio de financiamentos externos, foram restaurados 5.710 km de rodovias federais nos dois últimos anos. Em 2002 foram aplicados no programa R\$ 519.302 mil, sendo R\$ 327.932 mil em restauração, R\$ 118.160 mil em conservação e R\$ 62.282 mil no gerenciamento e controle de velocidade na rede rodoviária federal, R\$ 6.669 mil na manutenção das instalações e operações do sistema de pesagem de veículos e R\$ 4.259 mil na recuperação de obras de artes especiais.

Através do programa Manutenção de Rodovias em Regime de Gestão Terceirizada, nova fórmula adotada para recuperar e manter em bom estado trechos de rodovias federais sob gestão do setor privado, os trabalhos de recuperação e manutenção dos cinco primeiros lotes, localizadas no Distrito Federal e nos estados de Goiás, Tocantins, Minas Gerais e Maranhão, perfazendo a extensão de 2.039 km, iniciados em janeiro/2001, encontram-se em andamento normal. No total, o programa abrange cerca de 11.155 km de rodovias, sendo 5.793 km incluídos em uma primeira etapa, e 5.362 km em uma segunda etapa, com custo total estimado em R\$ 933 milhões. Em 2002 foram aplicados R\$ 40.927 mil. Encontram-se em análise propostas para a execução dos serviços em sete novos lotes da 1ª Etapa, envolvendo rodovias nos Estados do Pará, Piauí, Tocantins e Goiás, num total de 2.089 km de extensão.

Por intermédio do programa Segurança nas Rodovias Federais foram realizadas intervenções em Pontos Críticos e Sinalização Horizontal e Vertical de rodovias. Foram ainda incluídos no programa, a partir dos últimos exercícios, ações para a implementação de tachas e tachões nas rodovias Federais. Os dispêndios no programa atingiram a R\$ 8.907 mil em 2002.

No Setor Ferroviário, depois de privatizadas as malhas da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, em 1997, e da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA, em 1998, as ações do Governo, estruturadas no programa Serviços de Transporte Ferroviário de Carga, dirigiram-se para a garantia da qualidade da prestação dos serviços concedidos. Além das ações de fiscalização e controle da concessão do transporte ferroviário, em 2002 foram executados, mediante convênios com prefeituras, obras de construção de contornos ferroviários, totalizando R\$ 9.392 mil, com destaque para o contorno de Campo Grande (MS) e Campo Belo (MG).

O programa Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros, que objetiva implantar, modernizar e melhorar os sistemas de transporte ferroviário de passageiros em oito capitais e operar os correspondentes serviços a cargo da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, até suas transferências aos respectivos Estados ou Municípios, apresentou as seguintes realizações:

No ano 2002, o sistema de Belo Horizonte, no trecho Eldorado – Via Norte, registrou uma execução física acumulada da ordem de 89%, representada pela conclusão das obras civis, da superestrutura da via permanente e contratação dos sistemas de sinalização e telecomunicações. Todo o novo trecho, de Minas Shopping a Via Norte, encontra-se em operação parcial. Foram colocados em serviço 40 novos carros de passageiros (10 trens). A operação plena ocorrerá com a implantação do sistema de sinalização previsto para 2003. A conclusão prevista

para o projeto é de dezembro/2004, tendo sido dispendidos R\$ 30.471 mil no sistema em 2002. Após a conclusão das obras, o Metrô terá uma extensão de 28,2 km, compreendendo o trecho Eldorado - Via Norte, capacitado para transportar 350 mil passageiros/dia.

Também em Belo Horizonte, no trecho Calafate – Barreiro, de 10,9 km de via dupla eletrificada prevista, que interligará a Linha Eldorado – Vilarinho na estação Entroncamento (futura Rodoviária), a execução física atingiu a 16,5%, estando em andamento as obras civis (infra e superestrutura da via permanente, a vedação da faixa de domínio, a construção da estação Amazonas e a construção de seis viadutos) e os processos de indenizações para desapropriações. Foram utilizados R\$ 7.126 mil de recursos do Tesouro Nacional.

Em Recife, está em fase de conclusão (98% das obras executadas) a extensão da Linha Centro até Timbi. Em conclusão o terminal de integração metrô-ônibus. A operação parcial do trecho foi iniciada em julho de 2002. Para a operação plena está prevista a implantação da sinalização automática e obras complementares em 2003. Concluídas as obras ora em andamento, o metrô de Recife será o segundo em extensão no país, com 40 km de linhas, podendo transportar 300 mil passageiros/dia. No mês de dezembro foi colocado em circulação o primeiro TUE climatizado, prosseguindo os serviços de revisão/climatização dos demais 24 TUE's. O trecho Recife/Cajueiro Seco (Linha Sul), consiste na modernização da via, transformando o sistema de trens a diesel em metrô, e sua interligação à linha Centro, numa extensão de 14,3 km. A obra inclui a construção de uma nova linha de trens de carga e a instalação de ar condicionado nos trens de passageiros. Foram executadas 73% das obras civis e assinados os contratos de rede aérea, telecomunicações e sistema de eletrificação. Foram investidos nos dois trechos, em 2002, R\$ 55.650 mil.

Em Salvador, o projeto de implantação da 1ª etapa do metrô conta com recursos do contrato de financiamento pactuado entre a União e o Banco Mundial, e recursos do Estado/Prefeitura/Iniciativa privada, contemplando a construção de 11,9 km de via dupla no trecho Lapa – Pirajá e a recuperação do trecho Calçada – Paripe (14 km) existente, prevendo-se o transporte de 200 mil passageiros/dia. No trecho Lapa – Pirajá as obras encontram-se em andamento lento, alcançando 27% de execução física. Encontram-se contratadas as principais obras, equipamentos e serviços necessários à implantação da linha, inclusive a operação do metrô pela iniciativa privada. Conclusão prevista: dezembro/2004. Com relação à recuperação do trecho Calçada – Paripe, encontra-se em andamento o estudo de integração com ônibus, expansão até o centro da cidade e futura concessão à iniciativa privada. Executados 4% do projeto. Tendo em vista o resultado insatisfatório, foi revista a estratégia das licitações. A nova estratégia prevê o lançamento de apenas 2 licitações: trens e obras civis (que inclui via permanente, sistema elétrico e ponte ferroviária sobre o rio São João). Os editais estão em fase de preparação. Foram obtidos, por cessão, 3 trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, que após reforma passarão a operar no trecho. No sistema, foram dispendidos R\$ 42.094 mil de recursos em 2002.

Em Fortaleza, a construção da Linha 1, utilizando a faixa do atual sistema de trens a diesel e incluindo a construção de uma nova linha segregada para trens de carga, o primeiro estágio, financiado pelo Japan Bank for International Cooperation – JBIC, compreende o trecho sul, Vila das Flores – João Felipe (25 km), e o segundo estágio, financiado pelo BIRD, de João Felipe até Caucaia (19 km), objetiva capacitar o sistema para o transporte de 300 mil passageiros por dia. Em 28 de junho de 2002 foi efetuada a transferência do sistema para o Estado do Ceará, representando o atingimento de importante objetivo do Programa. Em 2002 foram aplicados R\$ 91.000 mil no projeto que se encontra com 53% das obras do primeiro estágio executadas (Vila das Flores - João Felipe). Foi assinado em 1º de agosto de 2002, contrato de empréstimo com o Banco Mundial, no valor de US\$ 85 milhões para o segundo estágio (João Felipe - Caucaia). Conclusão prevista: dezembro de 2006.

Nos sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió, que complementam os sistemas vinculados à CBTU, além das intervenções rotineiras, está sendo implantado um programa de recuperação, no qual em 2002 foram gastos R\$ 12.247 mil de recursos do OGU.

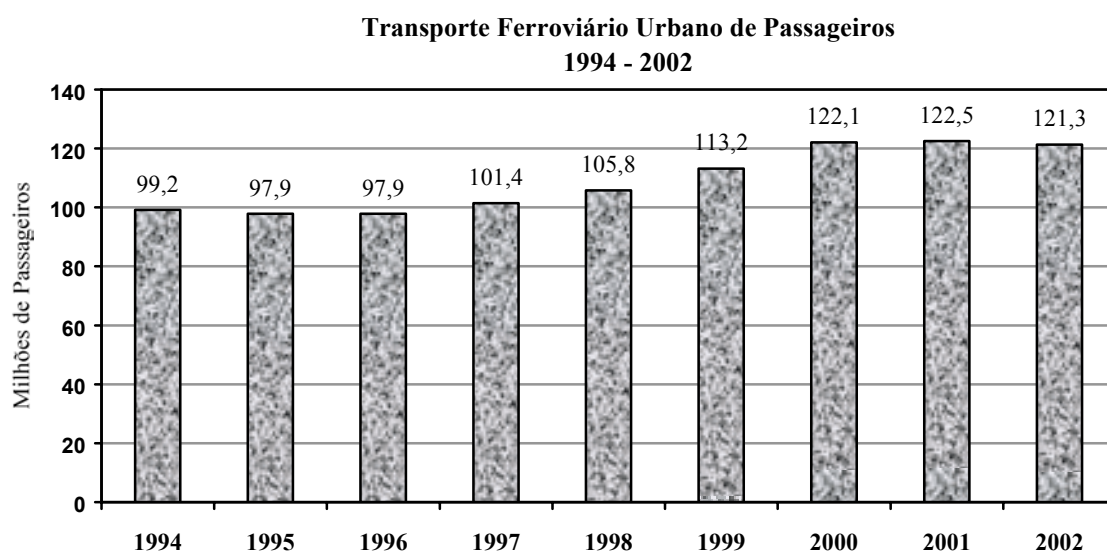
No Sistema do Rio de Janeiro, atualizados em 1994, foram aplicados em 2002, R\$ 4.667 mil, restando apenas a conclusão da recuperação de 39 truques dos TUE's da série 500. O projeto apresenta execução física global de 97%, estando em andamento as ações remanescentes do Programa BIRD, relativas à recuperação de sete TUEs.

No sistema de transporte ferroviário urbano de Porto Alegre, de responsabilidade da TRENSURB, subtrecho Sapucaia - São Leopoldo, com extensão de 6,5 km, já em operação comercial desde novembro de 2000, encontram-se em andamento obras complementares que consistem, basicamente, em sistemas operacionais e bilhetagem automática. Foi inaugurado e colocado em serviço o novo Centro de Controle Operacional para controlar o tráfego e monitorar o consumo de energia do metrô. Com conclusão prevista para julho de 2003, o

empreendimento encontra-se com 95% das obras executadas. Para a continuidade do metrô até Novo Hamburgo, com quatro novas estações numa extensão de 9,4 km, em via dupla elevada, foi iniciado o processo de licitação do tipo menor preço, que inclui num único contrato todas as obras e equipamentos necessários à operação do trecho, exceto trens, uma vez que a frota atual permite atender à demanda prevista. Após a construção desse trecho, espera-se uma elevação do número de passageiros transportados por dia, de 140 mil para 160 mil. Foram aplicados, em 2002, R\$ 14.915 mil na expansão do sistema.

Os investimentos em transportes metropolitanos sobre trilhos geram, como benefícios diretos para a sociedade, o aumento da acessibilidade, a diminuição do tempo de viagem e a redução dos congestionamentos, da poluição e da quantidade de acidentes de trânsito. Geram, ainda, benefícios indiretos, tais como redução dos gastos com combustíveis, dos níveis de ruído e do estresse de passageiros e motoristas. Além disso, a existência de sistemas adequados de transportes coletivos metropolitanos induz à revitalização e ao desenvolvimento da economia, com reflexos positivos no aumento da oferta de emprego. Possibilita maior acessibilidade ao mercado de trabalho, fator de melhoria da qualidade de vida da população que habita na periferia dos grandes centros urbanos, na medida em que propicia aumento da mobilidade, maior conforto nos deslocamentos e aumento do tempo disponível para descanso e lazer. Como consequência, ocorrem o aumento da produtividade dos trabalhadores e a melhoria do uso do solo, viabilizando a expansão habitacional para regiões mais afastadas, atenuando o processo de favelização junto aos mercados de trabalho existentes. Este conjunto de benefícios concorre para a diminuição da violência urbana e da insegurança da população das grandes cidades.

A estatística de passageiros transportados apresentou, no período de 1994-2002, a evolução conforme gráfico abaixo, excluídas as movimentações relativas aos sistemas de São Paulo e do Rio de Janeiro, transferidos para os respectivos Estados em 1994. A partir de julho de 2002, também deixou de ser operado pelo Governo Federal, o Sistema de Fortaleza, transferido ao Estado do Ceará.



Obs.: Em julho/2002 o Sistema de Fortaleza foi Estadualizado.

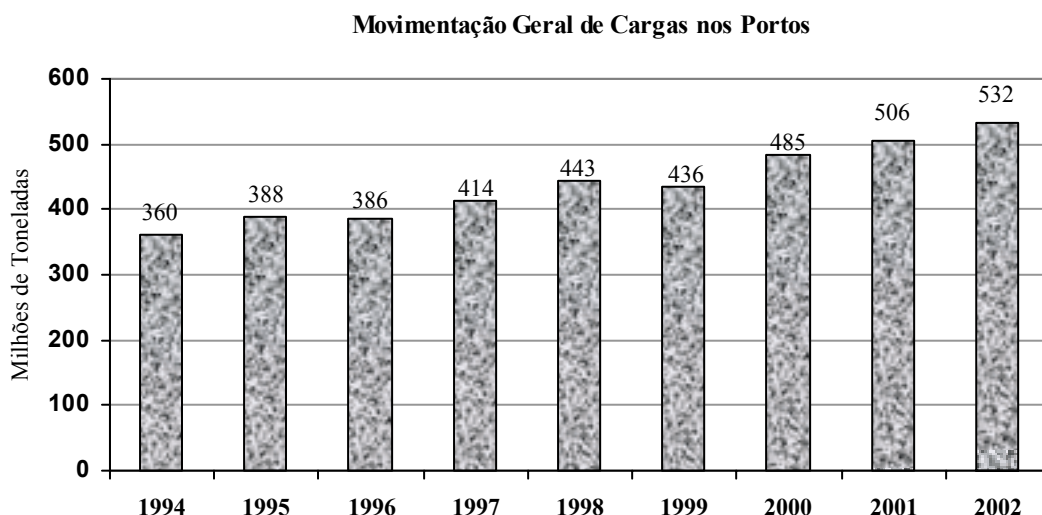
No Setor Portuário, a partir do novo modelo instituído pela Lei 8.630/93 - "Lei de Modernização dos Portos", foi introduzida uma série de mudanças na gestão e operação dos portos brasileiros, destacando-se a definição do papel da Autoridade Portuária, e a criação das figuras do Operador Portuário, do Conselho de Autoridade Portuária e do Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

Houve grande aumento de produtividade, de duas a três vezes, em função das mudanças nos processos de produção e da introdução de novas tecnologias, com expressiva redução do tempo de espera para atracação e permanência dos navios no porto. O setor apresenta redução significativa nos custos de movimentação em vários segmentos de carga, com impacto expressivo sobre o "custo Brasil".

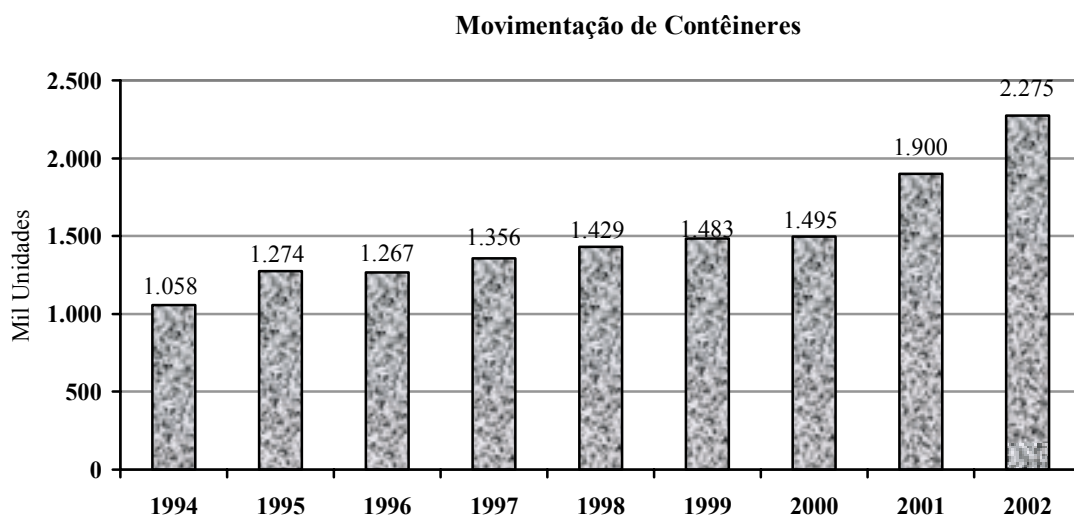
Entre os anos de 1995 e 2002 a União investiu R\$ 1.637 milhões no setor portuário, direcionados, principalmente, para a execução de obras de ampliação, recuperação e melhoramentos da infra-estrutura e de

dragagens de aprofundamento do calado dos portos. Destacam-se, nesse particular: a construção do porto de Pecém, no Ceará; e as ampliações dos portos de SUAPE (PE), Sepetiba (RJ), Santos – Tecon 2 (SP) e Rio Grande (RS).

A movimentação geral de cargas nos portos brasileiros, registrou expressivos aumentos no período 1994/2001, estimando-se uma movimentação no ano de 2002 de 532 milhões de toneladas.



A movimentação de cargas em contêineres nos portos brasileiros, importante indicador da modernização do setor, evoluiu de 1.058 mil unidades, em 1994, para 2.275 mil (estimado) em 2002, representando um crescimento de 115%, resultado das políticas de redução tarifária, de redução no tempo de permanência dos navios nos terminais e ao programa de arrendamento de instalações portuárias, eventos esses que carrearam importantes investimentos privados para o setor.



No âmbito do programa Qualidade e Fomento ao Transporte Aquaviário foram aplicados, em 2002, R\$ 298.649 mil no estímulo, desenvolvimento e melhoria dos serviços de transportes das navegações interior de cabotagem e longo curso.

No segmento de navegação interior e portuária foram realizadas liberações para obras em construção em diferentes unidades da federação, tais como Amazonas, Pará, Rio de Janeiro. O volume de recursos aplicados foi de R\$ 82.265 mil, abrangendo a construção de diversas embarcações. As mesmas apresentam a seguinte distribuição: três rebocadores portuários, todos entregues em 2002, que por serem dotados de alta tecnologia de manobrabilidade e grande capacidade de reboque, aumentarão a segurança das manobras com navios;

dois "ferry boat", entregues em 2002, que atuarão no transporte regional junto a pequenas localidades na Amazônia; dois navios tanque, o primeiro entregue em 2002, que serão utilizados no abastecimento de navios nos portos, sendo dotados de alto nível de proteção à carga transportada. Foram contratadas em 2002, com liberações previstas para novembro/dezembro, as seguintes embarcações: seis balsas graneleiras e dois empurradores para transporte de agrogranéis na Bacia Amazônica, dez lanchas para transporte de passageiros na baía da Guanabara e dois empurradores e quatro balsas para transporte de carretas na Bacia Amazônica .

No seguimento de navegação marítima nacional foram realizadas liberações para obras em estaleiros localizados em Santa Catarina, São Paulo e Rio de Janeiro. O volume de recursos aplicados foi de R\$ 210.797 mil, abrangendo a construção de sete embarcações. As mesmas apresentam a seguinte distribuição: três navios gaséis, que serão entregues em 2003; e quatro embarcações de apoio a plataformas marítimas, sendo duas entregues em 2002 e as demais em 2003. As citadas obras quando concluídas irão substituir embarcações afretadas, reduzindo a remessa de divisas ao exterior com o aluguel das mesmas.

Para o seguimento de navegação marítima internacional não foram liberados recursos, apesar da Comissão Diretora do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM ter concedido prioridade para dois importantes projetos formulados com base no programa "Navega Brasil". O primeiro é referente a quatro petroleiros de grande porte cujo financiamento do FMM será de US\$ 206,6 milhões e o segundo, dois porta contêineres cujo financiamento do FMM será de US\$ 98,4 milhões, sendo que este foi contratado no final de 2002.

No Programa Complementar de Incentivo à Produção Naval e Marinha Mercante foram realizadas liberações para obras em construção no Rio de Janeiro. O volume de R\$ 5.587 mil, aplicados em 2002, refere-se a construção de uma cábrea com grande capacidade de içamento (350 toneladas), que será entregue em 2003. A citada obra evitará o afretamento de embarcações estrangeiras, reduzindo a remessa de divisas ao exterior. Foram contratados dois projetos com liberações previstas para novembro e dezembro de 2002, sendo o primeiro referente a modernização do estaleiro Itajaí, localizado na cidade de mesmo nome em Santa Catarina e o segundo a estruturas flutuantes para embarque de passageiros da travessia Rio – Niterói.

Destaca-se também os investimentos realizados no sistema de arrecadação eletrônico do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, denominado Projeto Mercante, já em operação em todos os portos das regiões sudeste e sul, no montante de R\$ 2.071 mil, alocados na compra de equipamentos, pagamentos ao SERPRO, contratado para desenvolver o sistema, e na reforma dos Serviços de Arrecadação do Departamento de Marinha Mercante, localizados nos principais portos brasileiros.

O programa de Manutenção de Hidrovias utilizou em 2002 cerca de R\$ 25.787 mil de recursos nas principais hidrovias, sendo que o aspecto mais relevante nesse setor foi a busca incessante de integração dos trechos mais viáveis dos corredores estratégicos de transportes.