

21 - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - MT

A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, manteve as competências do Ministério dos Transportes, anteriormente preconizadas pela Lei nº 9.649/1998: política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário; marinha mercante, portos e vias navegáveis e participação na coordenação dos transportes aeroviários.

O Decreto nº 4.721, de 5 de junho de 2003, aprovou a nova estrutura regimental do Ministério, criando as Secretarias de Política Nacional de Transportes, de Gestão dos Programas de Transportes e de Fomento para Ações de Transportes, dando continuidade ao processo de reestruturação do setor transportes, iniciado com a publicação da Lei nº 10.233/2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT.

No exercício de 2003, o Ministério alcançou dois grandes objetivos definidos nos planos institucional e estratégico de forma a construir uma nova relação com a sociedade. Buscou-se a participação de todos os segmentos interessados nas discussões sobre a estratégia de transportes realizando audiências públicas, fóruns e seminários setoriais, cujo norte foi a mudança na matriz de desenvolvimento, pela construção de um sistema de integração multimodal que diminuísse a atual dependência do transporte rodoviário e ampliasse a participação dos modais ferroviário e hidroviário.

Em janeiro de 2003, retomou as atividades do Fórum Nacional dos Secretários de Estado de Transportes, reabrindo o importante diálogo com os estados. A partir daí, e contando com a participação da Companhia Nacional de Abastecimento - Conab (Ministério da Agricultura), da Confederação Nacional do Transporte e do Ministério do Turismo, foi realizado um diagnóstico completo da situação da malha viária do País, o qual apontou soluções de interesse comum. A participação de vários setores envolvidos no tema transporte foi fundamental na elaboração do Plano Plurianual (PPA 2004/2007) que, tomou por base as obras prioritárias indicadas pelos estados.

O modelo de participação também foi adotado no setor portuário, pela realização de audiência pública com a presença de mais de 500 representantes de trabalhadores e empresários para a discussão de medidas de fortalecimento dos portos brasileiros. Em razão dos pontos ali levantados, o Ministério dos Transportes constituiu uma comissão tripartite para proposição de medidas executivas visando o alcance daquele objetivo.

Uma das maiores preocupações da administração são os mecanismos de gestão e a transparência dos atos administrativos. Algumas das medidas adotadas demonstram claramente essa abertura à sociedade. Neste sentido, as licitações do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT passaram a ser disponibilizadas via internet, assim como a cronologia de pagamentos e o detalhamento dos contratos de obras públicas. Para dar maior transparência e segurança nos pagamentos das obras, também foi implantado um novo modelo de fiscalização, em parceria com o Comando do Exército, Caixa Econômica Federal, Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CREA, em diversos estados, e universidades – proporcionando melhor controle da qualidade e dos custos das obras públicas.

A nova gestão encontrou um elevado montante de restos a pagar, em torno de R\$ 700 milhões, valor correspondente a obras realizadas em 2002 e não pagas. Esta quantia era praticamente o montante de recursos orçamentários à disposição do Ministério dos Transportes após o contingenciamento do início do Exercício. Este fato levou o governo a ter de optar entre honrar os compromissos assumidos pela gestão anterior, ou proceder à imediata recuperação dos trechos críticos de rodovias, que chegavam a inviabilizar o tráfego em diversas regiões do País. Foram desenvolvidas negociações com os empresários do setor, concluídas em maio de 2003.

No âmbito da Ação de *Concessões de Rodovias Federais*, o Ministério dos Transportes não teve a necessária segurança para dar continuidade às licitações já encaminhadas. Os editais de licitação para os trechos relativos à 2ª etapa do Programa, oriundos do governo anterior, estavam baseados em estudos de viabilidade econômico-financeira que se tornaram obsoletos quanto ao volume de tráfego projetado e à necessidade efetiva de investimentos, ensejando falta de segurança, principalmente quanto aos valores máximos admissíveis de pedágio. O Governo Federal decidiu então cancelar todos os processos de licitação para realizar nova modelagem, destinada a dar segurança técnica, jurídica e econômica ao processo. A meta é garantir contratos com tarifas mais razoáveis durante todo o período da concessão.

Iniciou-se a alteração da matriz de desenvolvimento. O foco tradicional em obras rodoviárias ou de infra-estrutura portuária e ferroviária está sendo redirecionado para a logística de desenvolvimento, centrada na integração multimodal, na integração nacional, no desenvolvimento regional, na integração com os países do Mercosul e no projeto de saída para o Pacífico. O orçamento para 2003 previa a continuidade de obras de construção, com intensa pulverização de recursos orçamentários e um elenco de obras inacabadas, sem a adequada previsão de recuperação, manutenção e conservação da malha rodoviária. As estradas, no início de 2003, estavam em estado caótico. O Ministério dos Transportes estabeleceu como prioridade absoluta a recuperação da malha, já que não havia sentido em aplicar recursos em várias obras que não seriam concluídas. Por isso, apesar de todas as dificuldades, foi possível realizar um bom trabalho de recuperação e a conclusão de algumas obras inacabadas e de grande importância para o sistema viário nacional.

No Programa de *Manutenção da Malha Rodoviária Federal*, na Ação *Restauração de Rodovias Federais*, foram aplicados R\$ 239,6 milhões, ou seja, 63,2% dos R\$ 379,0 milhões do orçamento disponível, tendo sido recuperados 1.841,4 km de rodovias. Entre as principais rodovias que tiveram trechos restaurados estão a BR-060/GO, BR-101/RN/BA, BR-110/BA, BR-116/MG/PR, BR-153/MG/RS, BR-158/PA/MT/RS, BR-163/MS/PR, BR-222/MA, BR-226/MA/RN, BR-242/BA, BR-262/MS, BR-343/PI, BR-364/AC/RO/MT/GO, BR-385-MG, BR-407/PI/BA e BR-459/MG. Na Ação *Manutenção da Sinalização Rodoviária* foram sinalizados 12.781,4 km com a aplicação de R\$ 29,3 milhões, ou seja, 70,8% dos R\$ 41,4 milhões do orçamento disponível. Por último, na Conservação Preventiva Rotineira e Emergencial de Rodovias as atividades de manutenção preventiva de pavimentos vêm se constituindo em atividade primordial do processo de gerenciamento e planejamento da malha rodoviária, possibilitando sensível redução de investimentos em recuperação de pavimentos, bem como custos operacionais dos veículos de forma constante ao longo do tempo. Foi contratada a conservação de 38.600,3 km em rodovias federais e aplicados R\$ 149,3 milhões, ou seja, 64,3% do montante de R\$ 232,2 milhões do orçamento disponível.

No Programa *Manutenção de Hidrovias*, os serviços a serem realizados são muito dependentes das variações sazonais dos níveis de água nos rios, portanto, faz-se necessária a liberação tempestiva dos recursos para que os mesmos possam ser efetivamente aplicados. A impossibilidade em dispor dos recursos no momento oportuno justifica a realização de R\$ 14,2 milhões, ou seja, 53,2% do montante de R\$ 26,7 milhões do orçamento disponível. Foram executados serviços de manutenção em 2.371 km de hidrovias, com a realização de dragagens e serviços nos sistemas de sinalização e balizamento fixo e flutuante em vários trechos dos rios Paraná, Paraguai, Taquari, Jacuí, Capim, Tocantins, Araguaia, Madeira e São Francisco.

No Programa *Gestão da Política de Transportes, Estudos de Impacto Ambiental e Desenvolvimento de Projetos Rodoviários*, tiveram início os projetos de adequação de capacidade e restauração da BR-101 - nordeste (Trecho Natal/RN – Palmares/PE), visando aumentar a capacidade de tráfego, pela duplicação das pistas e melhoria das obras de arte especial, tais como alargamento de pontes, viadutos e implantação de novas travessias urbanas. Foram reiniciados os estudos de impacto ambiental e elaborado plano básico ambiental fundamentais para o início da duplicação desse trecho. Concluiu-se também 85% do levantamento do passivo ambiental de 30.000 km de rodovias federais. Foram realizados R\$ 14,6 milhões, ou seja, 63,4% do montante de R\$ 23,0 milhões do orçamento disponível.

O Programa *Manutenção de Rodovias Federais em Regime de Gestão Terceirizada (CREMA)* foi priorizado pelo DNIT por apresentar características e condições específicas. O objeto dos contratos é a execução por um período de 5 anos, de serviços de recuperação e manutenção de um conjunto de trechos de rodovias federais, envolvendo segmentos em bom estado que demandam apenas serviços de rotina e trechos em condições estruturais deficientes que demandam restauração. Por meio deste serviço foram recuperados 365,1 km de rodovias e conservados 2.936,2 km, com aplicação de R\$ 97,0 milhões dos R\$ 156,6 milhões disponíveis, representando um aproveitamento de 61,9%. As principais rodovias que tiveram trechos restaurados pelo CREMA foram a BR-153/TO, BR-135/MA, BR-316/MA e BR-040/MG.

No Corredor São Francisco, a Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA com a Ação *Recuperação e Melhorias da Infra-Estrutura do Porto de Aratu*, executou o fechamento da área portuária e a relocação da rótula das palmeiras, visando atender à exigência legal referente ao alfandegamento, delimitando as zonas primária e secundária, como, também, atendeu a necessidade de disciplinamento do tráfego de entrada e saída do Porto. Na Ação *Recuperação e Melhorias da Infra-estrutura do Porto de Salvador*, a recuperação da pavimentação da retroárea do Cais de Água de Meninos teve a finalidade de aumentar a capacidade de carga nessa área do Porto. O aumento da capacidade de carga melhorou a velocidade operacional e as condições de tráfego dos equipamentos pesados e da estocagem de contêineres.

No *Corredor Leste*, foi realizada a adequação de 4,4 km na BR-050/MG entre Uberlândia e Uberaba tendo sido aplicado R\$ 5,1 milhões. Foram executados 5,0 km do Contorno de Volta Redonda na BR-494/RJ. A Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA na *Ação Recuperação e Melhoramentos da Infra-estrutura Portuária*, utilizou recursos na urbanização da retroárea, na implantação da rede de prevenção de incêndio e na reforma da marinharia no Cais de Capuaba.

No *Corredor Transmetropolitano*, a Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, tem como prioridade a construção de duas avenidas perimetrais no Porto de Santos, uma na margem direita com 12 km de extensão e outra na margem esquerda com aproximadamente 4 km. Foi criado um grupo de trabalho composto de representantes dos governos estadual, federal e municipal para reavaliar o projeto básico e definir as premissas e diretrizes do projeto executivo. Em razão disso não houve no exercício execução de dispêndio.

No *Corredor Nordeste*, foi realizada a adequação de 8,3 km em diversos segmentos da BR-232/PE entre Recife e Caruaru e de 4,0 km na BR-116/CE entre Fortaleza e Pacajus. Vale ressaltar, neste corredor, a assinatura em dezembro/2003, de convênios com os estados de Pernambuco e Ceará, para elaboração dos projetos executivos de engenharia e desapropriação de área de terra da faixa de domínio da futura Ferrovia Transnordestina. Esta consistirá da construção de três segmentos interligando as localidades de Petrolina/PE – Parnamirim/PE – Salgueiro/PE, com 250 km; Salgueiro/PE - Missão Velha/CE, com 115 km; e Crateús/CE – Piquet Carneiro/CE, com 200 km. Faz parte ainda da Transnordestina a construção do ramal do Gesso, ligando Parnamirim/PE a Araripina/PE, com 120 km. Esta ferrovia ligará o pólo gessífero de Araripina ao sistema ferroviário do Nordeste e propiciará a integração da hidrovía do São Francisco com os portos de Pecém e Mucuripe (CE), Suape (PE) e o porto de Salvador (BA). Foram empenhados R\$ 20,1 milhões para construção da ferrovia. A Companhia Docas do Ceará – CDC, na *Ação Recuperação do Porto de Fortaleza*, executou a recuperação da infra-estrutura do cais e pier (recuperação de defensas), recuperação da pavimentação da faixa do cais, substituição de postes de concreto armado e reforma de vestiários.

No *Corredor Oeste-Norte* foram construídos 37,2 km da BR-364/MT no trecho Diamantino – Campo Novo dos Parecis – Sapezal – Comodoro, com investimentos de R\$ 23,2 milhões, objetivando a redução de custos de transporte de grãos neste importante corredor de escoamento de safras agrícolas.

No *Corredor Araguaia-Tocantins* foram aplicados R\$ 6,6 milhões e executados 7,2 km de adequação da BR-153/GO no Contorno de Anápolis, melhorando sensivelmente o fluxo de veículos de longa distância e a segurança da população local. As obras da Ferrovia Norte-Sul avançam rumo à meta de 836 km previstos no território tocantinense. Em seu primeiro trecho no Estado, compreendido entre a ponte sobre o Rio Tocantins e a cidade de Aguiarnópolis (TO), destaca-se a Plataforma Multimodal de Aguiarnópolis (TO), que se encontra em fase final de construção. A conclusão deste trecho incluindo a Plataforma está prevista para março de 2004. Os dispêndios com o projeto da FNS em 2003 foram de R\$ 41.269.997. A construção do primeiro trecho de 40 km da Ferrovia Norte-Sul em Goiás, compreendido entre as cidades Anápolis e Petrolina de Goiás, encontra-se em andamento. Com a integração propiciada pelo transporte ferroviário, a agroindústria goiana terá um frete 30% menor, comparativamente ao atualmente praticado pelo modal rodoviário, para colocar seus produtos nos portos de Santos (SP) e Vitória (ES). A Companhia Docas do Pará – CDP, na *Ação Execução de Obras de Infra-estrutura no Porto de Belém*, executou a meta de pavimentação do pátio de contêineres e manutenção da muralha do cais. Iniciou-se o reaparelhamento dos guindastes de pórtico flutuante. Na *Ação Melhoramentos no Porto de Vila do Conde*, realizou-se parte da obra de construção da rampa de acesso, em concreto armado, que contribuirá para acostagem de mais dois navios e da via alimentadora principal. Realizou-se 16,5% da dragagem da bacia de evolução (manobras) do canal de acesso ao Porto de Belém e terminal de combustíveis de Miramar previsto para o exercício.

No *Corredor Fronteira Norte* foram pavimentados 17,0 km entre Ferreira Gomes e Calçoene na BR-156/AP, único corredor de acesso terrestre aos municípios do Estado do Amapá. Em 13/12/2003 foi inaugurado a pavimentação do trecho Feijó – Tarauacá com 26,3 km na BR-364/AC. Estas obras reduzem o tempo de viagem e oferecem maior segurança aos usuários.

Em Infra-Estrutura em Transportes, importante destacar a conclusão da ponte de Porto Alencastro, com aplicação de R\$ 5,5 milhões, sobre o rio Paranaíba, na BR-497, divisa Minas Gerais/Mato Grosso do Sul. Com extensão de 672,7 metros, ela facilita o escoamento da produção regional, permitindo a ligação dos dois estados. A obra, iniciada em 1994, havia sido paralisada por oito vezes, até ser retomada, finalizada e entregue ao público no último mês de outubro.

A FRANAVE transportou 67.040,61 toneladas de soja a granel do Porto de Ibotirama/Muquém do São Francisco (BA) para o Porto de Petrolina (PE), por contratação direta e por embarcações afretadas a terceiros. Também atuou em reparos navais.

O Fundo da Marinha Mercante - FMM continuou a empreender suas ações no sentido de desenvolver a marinha mercante e a indústria de construção e reparação naval brasileiras por meio de financiamentos para investimentos na modernização da frota mercante. A arrecadação total do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, fonte básica dos recursos para financiamentos, atingiu em 2003 a marca de R\$ 713.915.413,00, sendo 5,7% superior à obtida em 2002. A cota parte do FMM daquela arrecadação atingiu R\$ 687.833.350,00.

No âmbito do programa *Fomento ao Desenvolvimento da Marinha Mercante e da Indústria Naval* foram aplicados R\$ 617.623.368,00 que permitiram investimentos na modernização da frota mercante, nos segmentos de navegação interior, cabotagem, longo curso, apoio marítimo e apoio portuário, da indústria de construção e reparação naval e nas atividades de arrecadação, gestão e aplicação dos recursos do AFRMM, o que permitiu a geração de 2.382 empregos diretos no ano de 2003, representando um acréscimo de 19% em relação ao ano de 2002. Merece destaque o fato de que, para cada emprego direto gerado na atividade de construção naval, são gerados de 3 a 4 empregos indiretos.

As ações referentes ao Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante demandaram recursos no montante de R\$ 602.318.891,00, distribuídos pelos diferentes segmentos de navegação mercante.

Nos segmentos de navegação interior fluvial e interior de travessia, foram realizadas liberações para obras em construção nos estados do Amazonas, Pará e Rio de Janeiro. O volume de recursos alocados montou em R\$ 80.158.922,00, abrangendo a construção de diversas embarcações, com a seguinte distribuição: 02 (dois) empurradores e 6 (seis) balsas graneleiras para transporte de agrograneis na Bacia Amazônica, todas entregues em 2003, que contribuirão para a redução do custo de transporte interno da soja destinada à exportação; 01 (um) empurrador e 01 (uma) balsa de casco duplo para transporte de derivados de petróleo na Bacia Amazônica, entregues em 2003, tornando mais seguro o referido transporte; 06 (seis) empurradores e 05 (cinco) balsas para transporte de carga geral na Bacia Amazônica, modernizando a frota empregada nesse transporte, tendo sido entregues em 2003 2 (dois) empurradores e 03 (três) balsas; 04 (quatro) lanchas com capacidade para 1.300 passageiros cada e 03 (três) lanchas com capacidade para 200 passageiros cada, do tipo catamarã de alta performance, em casco de alumínio, com entregas previstas para 2004 e 2005, e por último a modernização de 14 lanchas com capacidade para 2.000 passageiros cada, já concluídas, a serem empregadas nas ligações entre os Municípios do Rio de Janeiro e Niterói. Em 2003 foram contratados 04 (quatro) empurradores e 04 (quatro) balsas para o transporte de carga geral na Bacia Amazônica.

No segmento de navegação de cabotagem foram realizadas liberações para obras de construção em estaleiros localizados em Santa Catarina e Rio de Janeiro. O volume de recursos alocados importou em R\$ 33.087.098,00, abrangendo a construção de 05 (cinco) embarcações, sendo 03 (três) navios gaseiros, 01 (um) entregue em 2003 e dois com previsão de entrega em 2004, que substituirão embarcações estrangeiras afretadas, reduzindo a remessa de divisas ao exterior com o aluguel das mesmas; 01 (um) empurrador oceânico; e 01 (uma) barcaça oceânica para transporte de toras de madeira, com previsão de entrega em 2004, que contribuirão para a racionalização do transporte ao longo da costa brasileira, aumentando a participação da navegação de cabotagem na matriz de transporte.

Nos segmentos de navegação de apoio marítimo e de apoio portuário foram realizadas liberações para obras de construção em estaleiros localizados no Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Belém. O volume de recursos alocados atingiu R\$ 487.072.871,00, abrangendo a construção de 21 (vinte e uma) embarcações, com a seguinte distribuição: a) navegação de apoio marítimo: 06 (seis) embarcações do tipo PSV (transporte de suprimento), sendo 03 (três) entregues em 2003 e as demais com previsão de entrega em 2004 e 2005; 08 (oito) embarcações do tipo AHTS (manuseio de âncoras, reboque e suprimento), com previsão de entrega em 2004 e 2005; 01 (uma) embarcação do tipo MPOSV (serviços de mergulho e operações remotas com robôs), com previsão de entrega em 2004; e 02 (duas) jumborizações de embarcações do tipo PSV (transporte de suprimento), sendo 01 (uma) entregue em 2003 e 01 (uma) com previsão de entrega para 2004; b) navegação de apoio portuário: 02 (dois) rebocadores portuários, com previsão de entrega em 2004, que por serem dotados de alta tecnologia de manobrabilidade e grande capacidade de reboque, aumentarão a segurança das manobras com navios; e 02 (dois) navios tanque, sendo 01 (um) entregue em 2003 e 01 (um) com previsão para 2004, que serão utilizados para abastecimento de navios nos portos, sendo dotados de alto nível de proteção à carga transportada. Do total das 21 embarcações acima mencionadas, em 2003 foram contratadas 04 (quatro) do tipo PSV (transporte de suprimento); 05

(cinco) do tipo AHTS (manuseio de âncoras, reboque e suprimento); 01 (uma) do tipo MPOSV (serviços de mergulho e operações remotas com robôs); 02 (duas) jumborizações de embarcações do tipo PSV (transporte de suprimento) e 02 (dois) rebocadores portuários.

No tocante a navegação de longo curso, não houve liberação de recursos, mas a Comissão Diretora do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM concedeu prioridade para dois importantes projetos. O primeiro referente a 04 (quatro) petroleiros de grande porte, cujo financiamento do FMM será de US\$ 206,6 milhões, e o segundo referente a 02 (dois) porta contêineres cujo financiamento do FMM será de US\$ 98,4 milhões. Os dois projetos já foram aprovados pelo BNDES, agente financeiro do FMM, devendo os contratos entrarem em eficácia até o segundo trimestre de 2004.

Merecem registro, ainda, as ações de Incentivo à Produção Naval e Marinha Mercante, onde foram realizadas liberações para obras no Rio de Janeiro e Itajaí. O volume de recursos alocados montou em R\$ 9.422.575,00 abrangendo a modernização do estaleiro Itajaí/SC, em andamento, e do estaleiro Cruzeiro do Sul, na cidade de Niterói/RJ, já concluída. Os citados investimentos visam modernizar e ampliar as respectivas capacidades produtivas.

Importante destacar também os investimentos realizados no sistema de arrecadação eletrônica do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, denominado Projeto Mercante, com a conclusão da sua implantação mediante a entrada em operação nos portos de Manaus, Belém, São Luís, Fortaleza, Cabedelo, Recife, Maceió, Aracaju, Salvador e Ilhéus, no montante de R\$ 5.881.902,00, alocados na compra de equipamentos, deslocamentos, pagamentos ao Serviço de Processamento de Dados - SERPRO, contratado para desenvolver o sistema, e na reforma dos Serviços de Arrecadação do Ministério dos Transportes, localizados naqueles portos. No exercício de 2003 foi assinado Convênio entre a Secretaria da Receita Federal - SRF e este Ministério, tendo por objeto a integração do MERCANTE com o SISCOMEX, o que permitirá um maior controle dos dados, aumentando a consistência e confiabilidade na arrecadação do AFRMM.

As atividades fim da Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ, a regulação e a fiscalização da exploração dos serviços e da infra-estrutura de transporte aquaviário, estabelecidos constitucionalmente como de titularidade federal, se inserem nas ações de médio e longo prazo do Estado.

A Ação *Regulação da Exploração dos Serviços e da Infra-Estrutura de Transporte Aquaviário* é a atividade base da ANTAQ. Inclui o aperfeiçoamento do marco regulatório e a promoção (outorga e a gestão da outorga) da exploração privada dos serviços e da infra-estrutura de transporte Aquaviário. No ano de 2003 destaca-se a publicação da Norma sobre a Fiscalização e o Processo Administrativo Relativos à Prestação de Serviços de Transporte Aquaviário, de Apoio Marítimo e de Apoio Portuário e à Exploração da Infra-Estrutura Aquaviária e Portuária.

Além disto, foram ainda produzidas e publicadas em 2003 importantes alterações em duas Normas editadas no final do ano anterior: (i) a Norma para Outorga de Autorização a Pessoa Jurídica Brasileira para Operar como Empresa Brasileira de Navegação nas Navegações de Longo Curso, de Cabotagem, de Apoio Portuário e de Apoio Marítimo, e (ii) a Norma sobre Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias Destinadas à Movimentação e Armazenagem de Cargas e ao Embarque e Desembarque de Passageiros.

Quanto à promoção das atividades do setor, mediante outorga e gestão da outorga, as principais ações da ANTAQ em 2003 incluem, na área da navegação, a concessão de afretamentos de navios de bandeira estrangeira (26 mil TEUs e 18,6 milhões TM para longo-curso, e 42 mil TEUs e 8,9 milhões TM para cabotagem) e a liberação de transporte de carga reservada aos navios de bandeira nacional, suprimindo deficiências da oferta de navios de carga brasileiros que poderiam prejudicar a economia, em particular nosso comércio exterior. Além disso, houve a ratificação de outorgas concedidas antes da edição da Lei nº 10.233/01, bem como o levantamento, tratamento, análise e disponibilização de dados e informações sobre o setor.

Na área de Portos, um indicador da eficiência da regulação exercida pela agência em 2003 é o fato de que, mesmo diante de um aumento estimado na movimentação de cargas nos portos brasileiros, de conservadoramente, 6%, os preços e tarifas médios dos serviços portuários caíram levemente, se considerada a inflação no período. Isto se deve, em parte, ao acréscimo promovido na capacidade portuária, via outorga, de aproximadamente 1,6 milhões de toneladas para carga geral, e de 8 milhões para derivados de petróleo.

Na Ação *Fiscalização da Exploração dos Serviços e da Infra-Estrutura de Transporte Aquaviário*, a ANTAQ atua na repressão às condutas violadoras da legislação e dos contratos em vigor. Esta atribuição decorre

do pressuposto básico da regulação, de que deverá haver competição entre os agentes exploradores dos serviços regulados, cabendo à ANTAQ garantir que esta competição ocorra dentro de práticas justas, inclusive arbitrando eventuais conflitos de interesse.

Na navegação, foi dedicada especial atenção à falta de segurança do transporte fluvial de passageiros, especialmente na região Amazônica, onde a maior parte dos deslocamentos das pessoas se dá pelos rios. A grande quantidade de acidentes justificou a contratação de estudos sobre este tipo de transporte, que se encontram em andamento, com o objetivo de orientar futuras ações para garantir um patamar mínimo de segurança e conforto aos usuários.

Dentro do espírito de aperfeiçoamento da segurança e controle da navegação como um todo, a ANTAQ desenvolveu, com o Comando da Marinha, um conjunto de atividades que incluem a realização de Seminários e a assinatura de convênios de cooperação técnica, para o intercâmbio de informações relativas ao aperfeiçoamento da segurança da navegação e acompanhamento do tráfego aquaviário.

Quanto às ações de fiscalização em portos, a ANTAQ realizou mais de cinquenta ações entre as quais: deliberações sobre cobrança e reajuste de tarifas, apurações de irregularidades, realização de inspeções em portos delegados, reavaliação de bens inservíveis, realização de sindicâncias, instauração de processos administrativos e realização de vistorias.

A Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT fez cumprir rigorosamente o *Programa de Exploração das Rodovias* – PER previsto nos contratos de concessão, tendo sido aplicados pelas concessionárias, com o objetivo de aumentar a capacidade das rodovias e a segurança dos usuários, R\$ 67.000.000,00 em obras e melhoramentos como: recuperação de 22 km de pavimento das pistas de rolamento, 20 km de acostamentos, sinalização, pontes, viadutos e passarelas para pedestres, 5 postos de pesagem; implantação de novos sistemas de sinalização; construção de 2 km de novas pistas laterais, de 4 acessos em desnível, 13 km de barreiras rígidas, 1 passarela para pedestres e alargamento de 1 ponte e 5 viadutos.

A Agência fiscalizou a aplicação pelas concessionárias de R\$ 303.000.000,00 em atividades de conservação e manutenção de rodovias, relativas a pavimentação, sinalização, dispositivos de segurança, pontes, viadutos e passarelas para pedestres, canteiros centrais e faixas de domínio, drenagem, postos de pesagem, terraplenos e estruturas de contenção, edificações, iluminação e sistemas de telecomunicações, assim como em atividades de operação da rodovia e de atendimento médico e mecânico aos seus usuários.

A fiscalização do excesso de peso, iniciada em 28/10/2003, resultou em tarifas de pedágio mais baixas, em decorrência da redução dos custos de recuperação e manutenção do pavimento, e melhoria da segurança operacional nas rodovias, visto que caminhões acima do peso especificado apresentam maior dificuldade de frenagem, como também trafegam em velocidade inferior a boa fluidez do tráfego. Atualmente, dos 13 postos previstos a serem implantados até abril de 2004, encontram-se em operação 4 postos de pesagem fixos e 6 móveis.

Com o advento da Lei nº 10.561, de 13/11/2002, foi transferida à ANTT a atribuição de adotar medidas com vistas a implantação do Vale-Pedágio Obrigatório, assim como sua regulamentação, coordenação, fiscalização, processamento e a aplicação das penalidades previstas em lei. Em março de 2003 deu-se o início da fiscalização do fornecimento antecipado do vale em caráter educativo. As fiscalizações efetivas realizadas no transcorrer do ano, pela ANTT e pela Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul totalizaram 1532 veículos interceptados com 397 autuações perfazendo um total de R\$ 218.350,00.

Ocorreu a consolidação da área de fiscalização de passageiros, com fiscalizações em terminais rodoviários, garagens de empresas e fiscalizações especiais. Foram realizados trabalhos em 11 terminais rodoviários, sendo vistoriados 237 guichês de venda e verificada a operação de 966 linhas regulares. Foram também realizadas operações de comandos especiais com a Receita Federal, Polícia Rodoviária Federal, departamentos de estradas de rodagem, Polícia Federal e agências reguladoras estaduais. Foram também fiscalizadas 92 empresas permissionárias em 91 garagens.

A ANTT desenvolveu e colocou em operação o Sistema de Autorização de Viagens via internet, possibilitando às 3.250 empresas de fretamento eventual ou turístico, obterem diretamente no seu computador a autorização que antes era obtida deslocando-se até um posto do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, distante em certos casos, até 300 km de suas sedes. Esta autorização que era concedida somente no horário comercial, passou a estar disponível durante 24 horas nos sete dias da semana. O sistema poderá conceder cerca de 20.000 autorizações mensais, chegando a 30.000 durante os períodos de férias. O sistema veio complementar o

trabalho feito pela ANTT, a partir de junho de 2002, quando esta iniciou o cadastro eletrônico com a emissão do Certificado de Registro para Fretamento – CRF para essas 3.250 empresas, que anteriormente portavam um simples protocolo de processo sem nenhuma verificação de documentação.

Implementou-se um Sistema de Informações Geográficas – GIS, destinado a analisar e mapear cerca de 2.950 linhas do transporte rodoviário internacional e interestadual de passageiros, em apoio à tomada de decisões do setor. Objetiva-se, particularmente, melhorar os processos de coleta e de gerenciamento das informações bem como os procedimentos de análise e monitoramento dos serviços, visando à melhoria do desempenho geral do sistema.

Foi criado um sistema informatizado de controle de multas, que possibilitou maior segurança às informações. Dentro deste contexto, foram recebidos pela área de fiscalização aproximadamente 65.000 processos de multas do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, que estavam com seus trâmites paralisados e hoje estão sendo cadastrados e analisados a fim de receber os recursos das infrações contidas nestes processos.

Foram assinados convênios com várias universidades federais objetivando o monitoramento da fiscalização, e convênios de fiscalização com agências reguladoras e órgãos de fiscalização estaduais, objetivando melhorar a presença da ANTT junto aos usuários e empresas permissionárias.

Dentre os programas que integram o Plano de Revitalização das Ferrovias, ressalta-se o Programa de Integração e Adequação Operacional das Ferrovias que objetiva a criação de condições básicas para o desenvolvimento desse subsetor, principalmente maior integração das ferrovias e reconstituição dos corredores operacionais de transportes para atendimento das exportações e da demanda interna. Após o lançamento do Programa, o volume de captação de recursos privados (financiamentos, aporte de capital, ingresso de novos acionistas) atingiu cerca de R\$ 2,5 bilhões.

A ANTT tem contribuído no desenvolvimento do Programa de Integração e Ajustes das Ferrovias, tendo sido realizadas audiências públicas referentes ao “Usuário Dependente das Ferrovias”, “Direito de Passagem e Tráfego Mútuo”, “Reestruturação societária das Concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica S.A. - FCA/ Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN”, “Cisão Parcial da Ferrovia Bandeirantes S.A. - FERROBAN” e “Trens turísticos e culturais”. A Resolução nº 350 regulou os direitos e deveres a serem estabelecidos para os operadores ferroviários e usuários considerados dependentes do transporte ferroviário de cargas. Introduziu-se na categoria de cliente com alto grau de dependência da ferrovia, o usuário que realiza investimentos no transporte ferroviário e que, portanto, passa a ter garantido o retorno dos seus investimentos, por uma adequada prestação de serviço no transporte de seu produto. Esse novo conceito possibilitará a realização de uma importante parceria do setor privado, com resultados positivos para o desenvolvimento do modal ferroviário no País.

Arbitrou e regulou o conflito sobre as operações de tráfego mútuo e direito de passagem na Baixada Santista e no acesso às margens direita e esquerda do Porto de Santos com as concessionárias, além de atender, também, os interesses dos usuários de transporte ferroviário de cargas. Por outro lado, foi regulamentada a aplicação de penalidades financeiras em face do descumprimento das novas metas anuais de produção e de redução de acidentes, para o quinquênio 2003/2007, no âmbito dos contratos de concessão de transporte ferroviário de cargas.

A Agência procedeu à análise de revisão e cálculo de reajustes tarifários, com base em modelos de valoração e avaliação econômico-financeira, ferramenta de vital importância para subsidiar as análises das questões econômico-financeiras relacionadas às concessões rodoviárias e ferroviárias, além das permissões do transporte rodoviário de passageiros. Esses estudos propiciaram que nas revisões dos Programas de Exploração das Rodovias, fossem concedidos reajustes de pedágio, em todas as outorgas federais, inferiores àqueles esperados e, também, revisados os coeficientes tarifários do setor de passageiros, beneficiando os usuários com menores tarifas. Na prática, a mera aplicação dos índices econômicos sinalizava, guardadas as especificidades de cada rodovia, para reajustes das tarifas de pedágio em torno de 25%, tendo sido concedidos reajustes por volta de 17%. Do mesmo modo, foi concedido um reajuste próximo de 17% às passagens rodoviárias de passageiros, em contraposição aos 28% previstos anteriormente à revisão da planilha de custos.

Com o objetivo de adequar os procedimentos tributários ao documento único e viabilizar as atividades do Operador de Transporte Multimodal - OTM, os técnicos da ANTT, juntamente com representantes de outros órgãos, atuaram junto ao Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ, para implementar o modelo de documento, intitulado *Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas*, que obteve voto favorável pela

CONFAZ em 10/10, tendo sido publicado no DOU em 15/10/2003. Com isso, o operador passa a ter, em um mesmo documento, o contrato de prestação de serviços e o documento fiscal exigido pelas Secretarias de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal.

A política e o planejamento setoriais foram conduzidos pela Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT, com a participação da elaboração do Plano Plurianual – PPA 2004 - 2007, tendo-se concluído um portfólio de investimentos privilegiando a multimodalidade e a busca do equilíbrio regional, com ampla participação dos segmentos público e privado.

No setor de transporte ferroviário, o Programa *Trens Regionais e Turísticos* busca resgatar a circulação de trens de passageiros em trechos da malha ferroviária brasileira que guardem interesses sócio-econômicos e/ou turísticos, conforme o Plano de Revitalização das Ferrovias, lançado pelo Governo em maio de 2003. Até o final de dezembro de 2003 mais de 120 pleitos haviam sido registrados, via Internet, no Cadastro Identificador de Trens de Passageiros, disponibilizado pelo MT para que os municípios/segmentos interessados na reativação dos trens de passageiros pudessem manifestar-se. Dos pleitos recebidos, 10 trechos deverão ser implantados em 2004.

Uma condição a atender, para uma consistente reativação dos trens de passageiros, seria disponibilizar material rodante adequado. Assim, a SPNT juntamente com instituições de pesquisa e de fomento, como a Coordenação de Programas de Pesquisa e Engenharia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE/UFRJ e o BNDES, está promovendo o desenvolvimento do “Trem Brasileiro,” com dois carros acoplados e tração a diesel. Dessa forma, serão evitados dispêndios em moeda estrangeira e obtidos menores custos de fabricação e de manutenção/produção em economia de escala e de fornecimento de lotes econômicos para peças e equipamentos de reposição. Por outro lado, foi solicitada à RFFSA a suspensão da venda de carros ferroviários de passageiros e locomotivas, para utilização no *Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros*.

Em razão das falhas na estrutura de oferta do Transporte Rodoviário Autônomo de Cargas, tem-se uma competição imperfeita entre o transportador autônomo e o empresarial, que goza da oportunidade de estar organizado. No sentido de corrigir os desequilíbrios apontados e buscar o desenvolvimento do setor, a SPNT ouviu as principais lideranças representativas do transporte rodoviário autônomo de cargas e do setor empresarial. Uma decorrência desse processo foi a constituição de um grupo de trabalho para resolver o problema das filas de caminhões por ocasião do embarque da soja no porto de Paranaguá, na época das safras agrícolas.

No que se refere a Planos e Programas, importa destacar que a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, instituiu o Passe Livre, que tem por objetivo a concessão de transporte às pessoas portadoras de necessidades especiais, comprovadamente carentes, nos serviços de transportes interestaduais de passageiros nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. Em meados do ano de 2003, a nova administração do Ministério dos Transportes, por meio da SPNT, iniciou uma série de procedimentos visando dotar o Passe Livre de condições adequadas de trabalho, de acordo com suas reais necessidades. Em 2003 foram recebidos 45.336 pedidos de concessão e foram analisados 40.785 processos. Da análise resultou 16.186 pedidos deferidos, tendo sido expedidas as respectivas credenciais.

A SPNT vem participando intensamente da formulação de novas diretrizes políticas para a execução do Plano Nacional de Pesagem, bem como da metodologia para a implantação dos postos de pesagem, tendo em vista que o último plano de pesagem implantado no Brasil ocorreu nos anos 70, sendo posteriormente abandonado. A proposta do Plano Nacional de Pesagem foi retomada ainda na fase da Secretaria de Transportes Terrestres.

Em virtude da implementação de novas composições rodoviárias (caso dos Bitrens) de transporte de cargas, buscando identificar o impacto desses novos veículos no tráfego rodoviário e na infra-estrutura, a SPNT vem participando de Grupo Técnico de Trabalho do Denatran, que busca revisar e atualizar a legislação de trânsito vigente.

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT foi dissolvida pela Lei nº 10.233/2001. O Decreto nº 4.135/2002 veio disciplinar os procedimentos de liquidação. As necessidades orçamentárias e financeiras da empresa foram da ordem de R\$ 6.166 mil, sendo R\$ 3.839 mil menos do que o previsto no orçamento, em razão da contenção de gastos e da evolução do processo de liquidação.

No início da liquidação, o acervo patrimonial era constituído de 5.783 itens, no valor de R\$ 6.600 mil. Em razão de transferências para outros órgãos públicos, restam apenas 9 bens para que ocorra a total baixa

contábil e patrimonial, no valor bruto de R\$ 410 mil, entre os quais um imóvel funcional, cuja situação encontra-se “sub judice”. A massa documental do GEIPOT totalizava 3.000 metros lineares. Foram tratados 1.800 metros lineares, sob a supervisão do Arquivo Nacional e da Gerência Regional de Pessoal do Ministério do Planejamento no Distrito Federal. Foram inventariados e transferidos para o Ministério dos Transportes 9.820 documentos técnicos, bem como 57.552 exemplares que integravam a Biblioteca da Empresa.

A evolução do processo de liquidação resultou em significativa diminuição dos espaços físicos ocupados, de 8.693 m² em 2001 para 1.214 m² no final do exercício de 2003. Do ativo do GEIPOT, R\$ 4.024 mil correspondem aos contratos de financiamento dos imóveis funcionais alienados, administrados pela Caixa Econômica Federal, que serão assumidos pela Secretaria de Patrimônio da União em momento oportuno. Todos os títulos mobiliários foram transferidos para o Tesouro Nacional.

Do Passivo, R\$ 56.509 mil representam provisão para atender a demanda de ações trabalhistas, quando transitadas em julgado. Eliminou-se em mais de 70% (setenta por cento) o número de funções de confiança, eis que o GEIPOT dispunha em 21/02/2002 de 126 (cento e vinte e seis) cargos de confiança e em 31 de dezembro de 2003 o provimento limitou-se a 29 (vinte e nove) funções de confiança. Apenas 22 empregados efetivos, de um total de 178 empregados, prestam colaboração junto à liquidação, encontrando-se os demais cedidos a órgãos públicos, especialmente na ANTT e na ANTAQ. Não houve absorção de servidores do GEIPOT, estando o assunto em estudos pelas áreas competentes.

A situação do processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, evoluiu na forma apresentada a seguir.

O ativo total da RFFSA é da ordem de R\$ 21,5 bilhões, sendo que R\$ 19,1 bilhões se referem ao ativo imobilizado operacional, que corresponde à malha ferroviária e demais bens indispensáveis à operação ferroviária, hoje arrendados aos novos concessionários, constituindo-se em patrimônio a ser preservado para oportuna transferência à União. O restante do Ativo Imobilizado é não operacional e abrange bens no valor de R\$ 1,2 bilhão, dos quais R\$ 1,0 bilhão refere-se a imóveis.

Os bens classificados como não operacionais, no montante de aproximadamente 92 mil itens, totalizando um valor global de cerca de R\$ 1,2 bilhão. Deste total, 34 mil itens referem-se a imóveis (terrenos, edificações e dependências), e 58 mil itens são de outros bens (leito de linha férrea, superestrutura, obras de arte, sinalização e telecomunicação, rede aérea de tração, instalações fixas de energia, locomotivas, vagões, máquinas e equipamentos, móveis e utensílios, trens unidades elétrica, etc.). Outro componente relevante dos ativos da RFFSA, também objeto de alienação, é o constituído pelos Estoques de Materiais e Equipamentos, que estão distribuídos por almoxarifados localizados em 10 Unidades da Federação com cerca de 14 milhões de peças.

Em 2003, foram licitados cerca de 470 imóveis, avaliados em R\$ 35 milhões permitindo a venda efetiva de 309 imóveis, no valor total de R\$ 22,5 milhões. As receitas decorrentes da locação de imóveis atingiram o valor acumulado de R\$ 9,5 milhões, mesmo patamar de 2002, apesar da redução desta carteira. A venda de materiais e equipamentos contribuiu com receita, no exercício, da ordem de R\$ 3,9 milhões.

Em 2003, a RFFSA – em liquidação, apresentou cobrança às concessionárias, pelo arrendamento das malhas. A justiça bloqueou R\$ 129 milhões como garantia de pagamento de ações judiciais em andamento. O total de empregados passou de 635 em dezembro de 2002, para 578 em dezembro de 2003, significando uma redução da ordem de 10%.

Pelo decreto 4.803, de 11 de agosto de 2003, encerraram-se os trabalhos de inventário do extinto Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER. Apesar da escassa disponibilidade de recursos financeiros, os projetos e atividades contemplados atenderam às necessidades mais prementes do sistema viário nacional. Como indicativo desta assertiva, alguns números significativos podem ser apresentados. No transporte aquaviário, a navegação de cabotagem (granel líquido, granel sólido e carga geral) cresceu 7% em relação a 2002, e a navegação de longo curso, 4,2% (granel líquido, granel sólido e carga geral). A movimentação de contêineres (longo curso e cabotagem) apresentou um crescimento mais modesto, de 1,6%. Por outro lado, as concessionárias de transporte ferroviário movimentaram 176.227,3 milhões TKU (tonelada quilômetro útil), 3,6% a mais que em 2002. Como evidência da aplicação eficiente de recursos, pode ser citado o desempenho da Ferrovia Norte Sul: a carga transportada cresceu 13,85% em relação a 2002, tendo sido transportados 145 milhões TKU em 2003. Este resultado foi possível pela estratégia de implantação de trechos ferroviários contínuos.