

III - INFRA-ESTRUTURA



TRANSPORTES
COMUNICAÇÕES
MINAS E ENERGIA
DESENVOLVIMENTO URBANO

TRANSPORTES

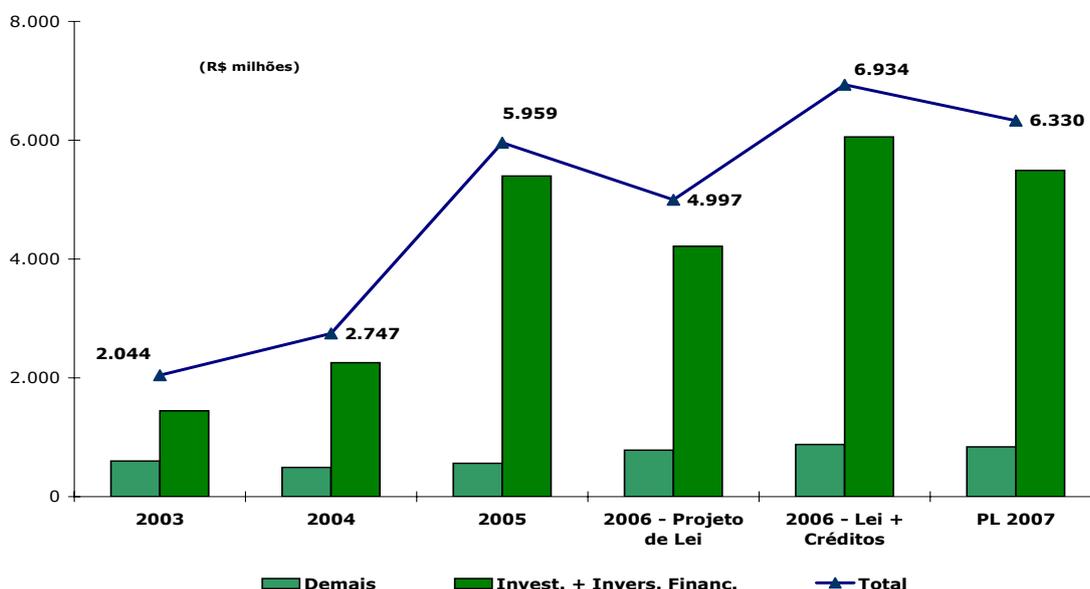
No setor de infra-estrutura de transportes, o Governo Federal tem priorizado o incremento de investimentos que possibilitem a dinamização do turismo interno e a melhoria do escoamento da produção, o que reduz os custos logísticos, parcela relevante do “Custo Brasil”, e resulta na ampliação da competitividade do produto nacional no mercado externo.

Nos últimos anos, foram executadas diversas obras destinadas à remoção dos pontos de estrangulamento da malha existente, com critérios rigorosos para a seleção de novas obras de modo a aumentar a capacidade operacional e os níveis de eficiência. Parte desse esforço se traduz na estruturação de corredores estratégicos voltados para o escoamento da produção por intermédio do estímulo à utilização dos modais hidroviário e ferroviário, com ênfase na intermodalidade e no fortalecimento da integração do Brasil com os países da América do Sul.

Nesse sentido, a principal iniciativa para alavancar o Setor foi o Projeto-Piloto de Investimentos Públicos (PPI), que conjugou um aporte crescente de recursos nos diversos modais de transporte com um modelo de gestão inovador, que contribuiu também para a melhoria da eficiência do gasto público.

Como resultado, a cada dia são aperfeiçoadas as condições de trafegabilidade das rodovias do País que, além de conferir maior segurança e conforto aos seus usuários, aliadas às obras nos setores portuário e ferroviário, possibilitam a integração dos modais de transporte e, conseqüentemente, dos principais corredores de escoamento de produção. Para tanto, está se empreendendo a retomada dos investimentos, a reestruturação e modernização do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT) e o estímulo a novas práticas de gestão, planejamento e monitoramento, principalmente da malha rodoviária nacional.

Gráfico 1 – Dados orçamentários em infra-estrutura em transportes, Outras Despesas Correntes e de Capital, 2003 – 2007



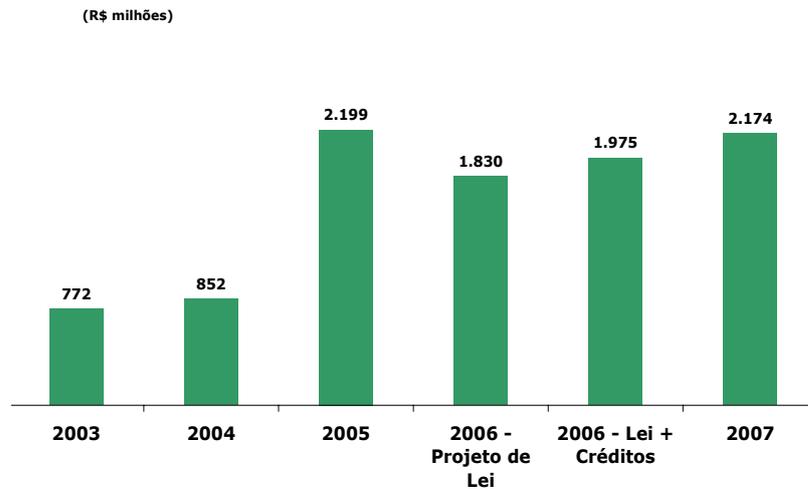
Fonte: Sistema Integrado de Dados Orçamentários – SIDOR.

Nota: Nos exercícios de 2003 a 2005 os valores correspondem ao executado, em 2006 à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária e às dotações orçamentárias constantes da Lei Orçamentária alterada pelos créditos adicionais abertos e, no exercício de 2007, à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária.

SETOR RODOVIÁRIO

A manutenção da malha representa atualmente o principal objetivo da política rodoviária nacional. No período de 2003 até junho de 2006, o Governo Federal contratou obras de conservação de mais de 37,0 mil km da malha rodoviária federal, a sinalização de 15,0 mil km e a recuperação de 10,7 mil km de rodovias com maior fluxo de cargas. Ao longo desse período foram executados R\$ 3,8 bilhões até 2005 e aprovados R\$ 1,9 bilhão na Lei Orçamentária de 2006. Para 2007, estão previstos R\$ 2,2 bilhões para a manutenção de 35,8 mil km de rodovias, o que corresponde a 62% da malha rodoviária federal, conforme dados constantes do Gráfico 2.

Gráfico 2. Dados orçamentários sobre a manutenção da malha rodoviária federal, Outras Despesas Correntes e de Capital, 2003 – 2007



Fonte: Sistema Integrado de Dados Orçamentários – SIDOR.

Nota: Nos exercícios de 2003 a 2005 os valores correspondem ao executado, em 2006 à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária e às dotações orçamentárias constantes da Lei Orçamentária alterada pelos créditos adicionais abertos e, no exercício de 2007, à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária.

A eficácia e efetividade da conservação e manutenção das rodovias estão intrinsecamente ligadas ao controle de peso dos veículos, haja vista que a pavimentação é uma estrutura dimensionada para suportar cargas máximas previamente estabelecidas. Diante disso, foi iniciada a implantação do Plano Nacional de Controle de Pesagem e Fiscalização de Veículos de Carga e de Passageiros nas Rodovias Federais, em 2006, o qual prevê a adequação tecnológica de 49 balanças fixas e a instalação de 99 novas balanças fixas e de 72 bases para balanças móveis.

Os projetos destinados à adequação e construção tiveram como premissa básica a ampliação da capacidade das rodovias selecionadas, visando à melhoria do fluxo de veículos, à redução do tempo de viagem, ao aumento da segurança dos usuários e à redução do número de acidentes.

Vale destacar as obras na BR-101 ao longo dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, por intermédio do Batalhão de Engenharia e Construção do Exército, com o objetivo de duplicar 336 km de rodovia. Esse investimento objetiva estimular o turismo ao criar melhores condições viárias para o fluxo de visitantes, possibilitar maior segurança para os habitantes da região, bem como dinamizar a economia dos três Estados por onde a via passa, gerando empregos e maior circulação de riqueza. Para 2007, estão previstos R\$ 802,9 milhões para a continuidade da obra.

Também estão sendo realizadas obras de adequação da BR-101 nos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, trecho esse que se reveste de elevada importância econômica, turística e de integração com os países vizinhos do Mercosul. O volume de tráfego da rodovia ultrapassa a média de 10,5 mil veículos diários, apresentando elevado índice de acidentes. A obra tem previsão de término para dezembro de 2007, com a adequação de 337 km, com recursos estimados de R\$ 523,1 milhões.

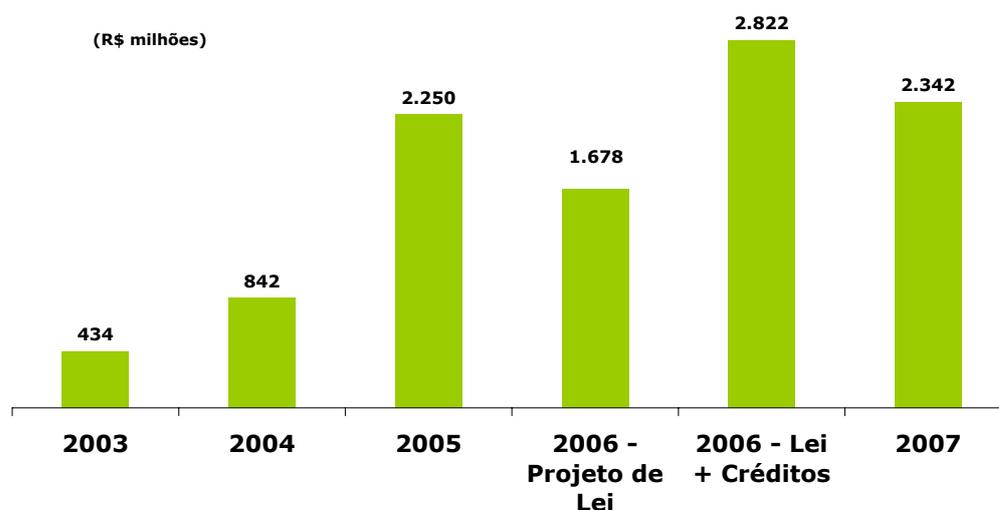
Para 2007, prevê-se também a conclusão das obras complementares de drenagem, barreiras rígidas de segurança, sinalização, proteção ambiental e conclusão de pontes e viadutos nas Rodovias Fernão Dias, entre São Paulo e Belo Horizonte, e na Régis Bittencourt, entre Curitiba e São Paulo, que aliada à duplicação da BR-381, entre Belo Horizonte e Governador Valadares, permitirá o tráfego em pista dupla por 2 mil km até Porto Alegre, consolidando o que se denomina a Rodovia do Mercosul.

Encontram-se igualmente em execução as duplicações de 100 km da BR-050/MG, entre Uberaba e Uberlândia, com previsão de conclusão em 2006, e de 93,3 km da BR-060, entre Brasília e Anápolis. Tais obras são consideradas de elevada importância econômica, tendo em vista que contribuirão para a melhoria das condições de segurança do usuário e do fluxo de veículos, o escoamento da produção agroindustrial e, conseqüentemente, a redução dos custos operacionais de transporte.

A totalidade de recursos executados na construção e adequação de rodovias federais atingiu R\$ 3,5 bilhões, no período compreendido entre 2003 e 2005, no exercício de 2006 estão alocados R\$ 2,8 bilhões e estima-se o montante de R\$ 2,3 bilhões para o exercício de 2007, conforme detalhado no Gráfico 3.

Além de viabilizar melhorias na infra-estrutura de transportes por meio do investimento público direto, o Governo Federal tem atuado de forma articulada em duas outras frentes: as concessões tradicionais e as parcerias público-privadas. Do total de 57,7 mil km da malha rodoviária federal, mais de 14 mil km estão incluídos no Programa de Concessões, com cerca de 3,5 mil km já concedidos. Espera-se, no curto prazo, concluir a concessão de mais sete lotes com extensão de 2,7 mil km de rodovias no Sul e Sudeste do País, conforme detalhado na Figura 1.

Gráfico 3. Dados orçamentários sobre a construção e adequação de rodovias federais



Fonte: Sistema Integrado de Dados Orçamentários - SIDOR.

Nota: Nos exercícios de 2003 a 2005 os valores correspondem ao executado, em 2006 à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária e às dotações orçamentárias constantes da Lei Orçamentária alterada pelos créditos adicionais abertos e, no exercício de 2007, à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária.

Figura 1. Lotes de concessão da malha rodoviária federal nas Regiões Sudeste e Sul



Fonte: Sistema Integrado de Dados Orçamentários – SIDOR.

Nota: Nos exercícios de 2003 a 2005 os valores correspondem ao executado, em 2006 à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária e às dotações orçamentárias constantes da Lei Orçamentária alterada pelos créditos adicionais abertos e, no exercício de 2007, à despesa estimada no Projeto de Lei Orçamentária.

No Programa de Parcerias Público-Privadas (PPP), estão incluídas a BR-116 e a BR-324, no Estado da Bahia, cujos estudos de viabilidade foram concluídos e encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU) em julho de 2006. O projeto visa à restauração, manutenção, operação e aumento de capacidade de 113,2 km da BR-324, entre a cidade de Salvador e Feira de Santana, e de 524,2 km da BR-116, estendendo-se de Feira de Santana, em direção ao sul, até a divisa da Bahia com Minas Gerais. Estimam-se investimentos privados da ordem de R\$ 1,1 bilhão, bem como custos operacionais de R\$ 770,0 milhões ao longo dos 15 anos de contrato.

SETOR FERROVIÁRIO

No setor ferroviário, a concessão ao setor privado da operação de praticamente toda a rede pouco contribuiu para a solução dos problemas decorrentes da falta de investimentos públicos ao longo de décadas. Grande parte das ferrovias continuaram operando com baixa eficiência e com suas vias permanentes, material rodante e sistemas operacionais ultrapassados. Os investimentos na expansão da rede foram escassos, limitando-se aos trechos capazes de proporcionar retorno mais elevado aos investidores.

No início de 2003, o Governo Federal lançou o “Plano de Revitalização das Ferrovias Brasileiras” composto de um conjunto de iniciativas destinadas a criar condições básicas para o desenvolvimento ferroviário por meio da reorganização das

concessões ferroviárias; aumentar de imediato a participação da ferrovia no mercado de transportes, especialmente, nos fluxos de exportação; expandir e modernizar a malha ferroviária, levando as ferrovias às zonas de produção agrícola e reduzindo os custos de transportes nas Regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil; eliminar pontos críticos que comprometem a capacidade de transporte e a produtividade dos equipamentos; e resgatar o transporte ferroviário de passageiros, com vistas ao atendimento regional e turístico, bem como realizar intervenções para implantação de trens modernos de alta velocidade para o transporte de passageiros.

Nesse modal, cabe destacar a iniciativa de construção da Ferrovia Norte-Sul, projeto ferroviário estruturante de desenvolvimento e que serve a um dos principais pólos de produção agroindustrial do Brasil. Sua configuração possibilita o aproveitamento racional dos modais rodoviário, hidroviário e ferroviário, permitindo o escoamento da produção do Centro-Oeste pelo Porto de Itaqui, no Estado do Maranhão, com redução dos custos de transportes. Além disso, interligará as regiões brasileiras de maior consumo e fornecedoras de bens e serviços (Sul-Sudeste) ao Atlântico Setentrional, dotado de excelentes condições para embarque transoceânico de excedentes exportáveis a preços competitivos.

O avanço até Araguaína, no Estado do Tocantins, previsto para 2006, completará a construção de 146,5 km da ferrovia. A garantia de construção dos trechos subseqüentes será assegurada pela outorga da subconcessão do trecho ferroviário Açailândia – Palmas, por meio de processo de licitação, cujo vencedor ficará responsável pela operação, conservação, manutenção, monitoração, melhoramentos e adequação. Os recursos financeiros provenientes da outorga permitirão a construção do referido trecho com extensão de 357,5 km.

Os estrangulamentos físicos da via permanente pré-existentes à desestatização das ferrovias, como invasões de faixa de domínio, passagens de nível e travessia de centros urbanos, representam um dos fatores que têm maior influência na baixa velocidade média das locomotivas e cuja responsabilidade para sanar essa deficiência é do Poder Público.

Entre as intervenções executadas nos corredores ferroviários para remoção desses pontos críticos destacam-se, em 2006, a construção de passagem superior sobre a linha férrea nos Municípios de Piraquara e Paranaguá, no Estado do Paraná, em São José do Rio Preto e Matão, no Estado de São Paulo, em Alagoinhas, no Estado de Bahia, e em Campos Altos, no Estado de Minas Gerais; a adequação de ramais ferroviários no perímetro urbano de Londrina, no Paraná, em Barra Mansa, no Rio de Janeiro, e em Jales, em São Paulo; e dos contornos ferroviários de São Félix, Camaçari e Santo Amaro, na Bahia, de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, e de Campo Belo, em Minas Gerais. Em 2007, para a continuidade das obras dos contornos já citados e outros trechos de menor relevância, bem como a inclusão de Joinville, em Santa Catarina, foram destinados R\$ 331,4 milhões.

SETOR PORTUÁRIO

Devido às características geográficas peculiares do Brasil e à inexistência de fronteiras terrestres com alguns de seus principais parceiros comerciais, verifica-

se uma forte dependência entre o comércio exterior e o sistema portuário nacional. A predominância é quase que absoluta do sistema rodoviário, quando se trata de distribuição interna de cargas, já o intercâmbio de produtos brasileiros com o exterior encontra-se concentrado na modalidade aquaviária. Dessa forma, é de fundamental importância para os portos brasileiros a busca de melhores índices de eficiência, com o objetivo de dar suporte ao crescimento das relações comerciais com o exterior.

Figura 2. Principais portos brasileiros



Fonte: Ministério dos Transportes.

A partir do diagnóstico formulado pelo Governo Federal, em 2004, surgiu a necessidade de ser elaborada uma política emergencial, tendo em vista o estado de obsolescência dos portos e os sérios problemas de infra-estrutura, que prejudicam, inclusive, a política econômica centrada no processo exportador, o que resultou num plano de investimentos denominado Agenda Portos, cujos recursos despendidos atingiram R\$ 45,7 milhões nos exercícios de 2004 e 2005 a no Orçamento Fiscal da União.

Dessa forma, foi lançado um conjunto de medidas prioritárias voltadas para os 11 principais portos brasileiros em movimentação de cargas, Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Itajaí (SC), São Francisco do Sul (SC),

Itaguaí (RJ), Salvador (BA), Aratu (BA) e Itaqui (MA), que juntos respondem por 89% das exportações brasileiras.

Entre essas medidas, destacam-se a execução de obras maiores e de médio prazo, como o alargamento ou duplicação das vias de acesso; o reordenamento do trânsito nas localidades próximas às zonas portuárias; a criação de novas rotas de ligação direta entre as rodovias e os terminais; a pavimentação de ruas e a construção de estacionamentos para se evitar filas na entrada dos portos. Complementarmente, foram adotadas medidas administrativas com a integração dos sistemas de informações e criação de centros administrativos únicos.

Encontra-se em implantação, ainda, o Sistema de Segurança nos Portos Nacionais de forma a cumprir o acordo resultante da Conferência Diplomática sobre Segurança Marítima, realizada pela Organização Marítima Internacional (IMO), que culminou no Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-Code).

O ISPS-Code foi instituído para aumentar o nível de segurança, detectar ameaças terroristas e proteger as instalações portuárias utilizadas no comércio internacional. Cabe esclarecer que os Portos de Itaqui, Fortaleza, Natal, Areia Branca e Itajaí já detêm a certificação definitiva por cumprirem todas as recomendações da IMO. Outros 12 portos estão com os planos de segurança aprovados pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) e têm que obedecer ao cronograma de implementação aprovado pela referida Comissão.

Além disso, há uma perspectiva de investimentos adicionais da ordem de R\$ 233,1 milhões na atividade aduaneira, principalmente com a aquisição de *scanners*, com destaque para seis postos: dois situados nos portos de Santos e Rio de Janeiro e os postos de fronteira de Uruguaiana, Foz de Iguaçu, Mundo Novo e Corumbá.

O objetivo dessas iniciativas é agilizar o processo de conferência física de cargas, com redução do tempo de três dias para duas a quatro horas; obter maior eficácia na detecção e no combate ao contrabando e ao descaminho e no controle interno sobre a atividade fiscal, por meio das imagens gravadas nos *scanners*, as quais poderão ser transmitidas para centros remotos de vigilância e controle.

Em relação a 2007, os recursos previstos para a área portuária totalizam R\$ 400,3 milhões e destinam-se especialmente aos portos de Imbituba, Laguna, Rio Grande, Maceió, Itaqui, Santos, Rio de Janeiro, Itaguaí, Vitória e Areia Branca. Ressalta-se que a inclusão de recursos para esse último porto permitirá a repotencialização do sistema de atracação de navios no Terminal Salineiro.

Na navegação interior, as prioridades reforçam a continuidade do programa de construção e ampliação de terminais hidroviários, na região amazônica, para os quais estão previstos R\$ 79,9 milhões.

Cabe registrar o crescimento de 27,5% na movimentação geral de cargas, incluindo granéis sólidos, líquidos e carga geral, que passou de 529 milhões de toneladas, em 2002, para 675 milhões, em 2005. Incremento ainda mais acentuado foi o de movimentação

de unidades de contêineres, que passou de 2,3 milhões de unidades para 3,9 milhões de unidades, no mesmo período, numa expansão da ordem de 70%. Além disso, foram autorizadas a construção, ampliação e exploração de 51 terminais privativos e habilitados 28 terminais ao tráfego internacional.

INDÚSTRIA NAVAL

A importância da indústria naval brasileira tem sido reconhecida e já oferece à sociedade os primeiros frutos de uma política de expansão para o setor, calcado no estímulo ao investimento e na criação de mecanismos que facilitam a ação de investidores e usuários de embarcações para transporte no Brasil.

O instrumento fundamental para o resgate da indústria naval é o Fundo da Marinha Mercante (FMM), que patrocinou nos últimos 42 meses uma reviravolta no setor. Nesse período, foram liberados financiamentos da ordem de R\$ 2,1 bilhões para a renovação e ampliação da frota nacional de navios. Essa injeção de recursos resultou no lançamento e entrega de 134 embarcações, destinadas tanto ao transporte marítimo de cargas quanto às atividades de apoio à exploração de petróleo. A execução desses projetos gerou mais de 100 mil postos de trabalho.

Cabe destacar, ainda, a inclusão de novos agentes financeiros para financiamento da construção naval, além do BNDES.

Na área *offshore*, a indústria naval brasileira colocou-se, em curto espaço de tempo, entre aquelas de ponta em nível internacional. O potencial de crescimento do setor para os próximos anos deverá ser ampliado com a perspectiva de construção, a curto prazo, de pelo menos 94 embarcações, entre essas, 26 navios da Petrobrás Transporte S.A.(Transpetro), 20 navios em fase de negociação com a Petróleos da Venezuela S.A (PDVSA) e 12 navios da iniciativa privada.

TRANSPORTE AÉREO

Os setores de aviação civil e transporte aéreo registraram taxas médias de aproveitamento e ocupação de 69 % ao final de 2005, o maior valor dos últimos cinco anos.

Com o objetivo de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, foi criada em 2005 a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O início de seu funcionamento em 2006 tem possibilitado condições favoráveis para maior estabilidade regulatória e sinalização positiva para maiores investimentos privados no setor de transporte aéreo.

Em relação à infra-estrutura aeroportuária, os investimentos em ampliação e modernização propiciaram aumento na capacidade instalada nos aeroportos de 28% no fluxo de carga e de 18% no movimento de passageiros, que atingiu 118 milhões de passageiros/ano, ao final de 2005.

Desde 2003, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) implementa um plano de obras de modernização da infra-estrutura aeroportuária brasileira. As ampliações, reformas e construções estendem-se por todas as regiões do país e geram mais de 50 mil empregos. Foram realizados, até 2005, investimentos de R\$ 1,6 bilhão, com recursos de aporte da União e próprios. Mais de 19 grandes obras foram entregues em 15 aeroportos de todas as regiões do País e dezenas estão em andamento.

Em 2006, a INFRAERO conta com recursos de R\$ 474,0 milhões, para execução de obras de expansão da infra-estrutura de 11 aeroportos, situados em capitais de Estados, e a adequação da infra-estrutura aeroportuária de outras 23 unidades. Para 2007, a INFRAERO programou investimentos de R\$ 653,0 milhões, dos quais R\$ 410,0 milhões serão destinados a obras de infra-estrutura em 20 aeroportos de grande e médio porte.

Complementarmente aos recursos programados pela INFRAERO, está prevista em 2006 e 2007 a destinação de recursos do Ministério do Turismo, com a finalidade de melhorar a infra-estrutura aeroportuária, vinculada ao desenvolvimento das atividades turísticas do País.

O Ministério da Defesa, por sua vez, investe na implantação e modernização de aeroportos considerados de interesse estadual e de interesse estratégico para a segurança nacional. As aplicações de recursos nos últimos três anos nesses aeroportos atingiram o montante de R\$ 278,0 milhões. Para 2007, busca-se superar esse valor com a destinação de R\$ 292,4 milhões, com vistas à construção de 8 aeroportos e à reforma e ampliação de outros 47.

COMUNICAÇÕES

O Brasil tem avançado no desenvolvimento de tecnologias modernas na área de comunicações, buscando viabilizar o acesso de todas as classes sociais da população a esses serviços, principalmente os segmentos menos favorecidos.

Na busca de um modelo de TV Digital adequado à realidade brasileira, o Governo investiu R\$ 65,0 milhões em um projeto de pesquisa e desenvolvimento, que envolveu mais de 100 instituições, entre órgãos governamentais, universidades, entidades civis e empresas. Como resultado, foi eleito o modelo japonês como padrão de TV Digital para o Brasil e, no atual exercício, publicado o Decreto nº 5.820, de 29 de junho de 2006, que dispõe sobre a implantação do Sistema Brasileiro de Televisão Digital Terrestre - SBTVD-T e fixa diretrizes para a transição do sistema de transmissão analógica para o novo sistema digital.

A adoção do novo modelo permitirá a transmissão em alta definição e em definição padrão e a recepção fixa, móvel e portátil, além da possibilidade de integração das mídias digitais, como acesso à Internet e a interatividade do telespectador. Para a prestação de serviços públicos pela União, foram reservados quatro canais, entre os quais um para educação e outro para produção cultural. O período de transição do modelo analógico para o digital será de dez anos e a sua implantação iniciada nas capitais do País.

No Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações (FUNTTEL) estão previstos investimentos da ordem de R\$ 105,0 milhões, para 2007, a serem realizados principalmente na continuidade do desenvolvimento de uma base tecnológica de sustentação para o SBTVD-T que, devido as suas características, permeia diversas áreas do parque industrial brasileiro.

As ações na área de inclusão digital também têm recebido especial atenção, desde 2003, considerando que todos os cidadãos devem ter acesso ao conhecimento mediante o uso intensivo das tecnologias da informação e comunicação. O Serviço de Atendimento ao Cidadão (Gesac) disponibiliza atualmente 3.215 pontos em todo o território nacional, distribuídos em 200 telecentros, 2.400 escolas e outras entidades da sociedade civil, como ONG's, comunidades indígenas, quilombos e assentamentos rurais.

O Programa de Inclusão Digital do Banco do Brasil implantou 1,6 mil telecentros em 690 Municípios dos 27 Estados brasileiros, beneficiando 5 milhões de usuários ao ano, incluindo comunidades rurais, quilombolas, áreas indígenas, assentamentos, presídios e hospitais. Foi apoiada ainda a implantação de 1.616 unidades de Telecentros de Informação e Negócios (TIN) e de salas de informática em associações empresariais, prefeituras, entidades sem fins lucrativos e instituições do terceiro setor, em todas as unidades da Federação.

A implementação do Programa Cidadão Conectado – Computador para Todos, mediante medidas de desoneração tributária, a partir de 2004, possibilitou a aquisição em condições facilitadas de computadores, programas e assistência técnica. Foram disponibilizados R\$ 500,0 milhões do FAT para financiamento de computadores isentos de alguns tributos e com *software* livre, ao preço máximo de R\$ 1,4 mil, financiados em até vinte

e quatro meses a juros de 2% ao mês. O Programa, além de proporcionar às pessoas físicas oportunidade de acesso à tecnologia, também beneficia prefeituras, escolas, secretarias municipais de educação e microempreendedores.

Aliado a essa iniciativa, foi inaugurado em abril de 2006, o Projeto Computadores para Inclusão, com a participação de diversos órgãos da administração federal, de Estados, Municípios e parcerias estabelecidas junto à sociedade civil, cujo objetivo é a criação de um sistema nacional de acondicionamento de computadores usados, o qual permite que equipamentos doados sejam acondicionados por jovens de baixa renda em formação profissionalizante e distribuídos a telecentros, escolas e bibliotecas.

Em 2007, os Programas Governo Eletrônico e Inclusão Digital prevêm, além da manutenção dos 28.651 pontos de presença existentes, a implantação adicional de 13.436 pontos, que possibilitarão a inclusão de novos telecentros e escolas ao sistema.

O Fundo para Universalização dos Serviços de Telecomunicações (FUST) propiciará o acesso à banda larga a unidades de segurança pública, de atendimento a saúde, escolas, bibliotecas, além do pagamento de assinaturas básicas de telefonia fixa às escolas e de compra de equipamentos terminais interface para viabilizar o acesso à Rede Mundial de Computadores.

A ampliação das rádios comunitárias também tem sido um dos compromissos do Governo. Nos últimos quarenta meses, foi autorizada a operação de mais de 943 rádios comunitárias em todo o Brasil e outorgadas mais de 449 rádios e tv's comerciais e educativas.

No setor postal, que representa 0,7% do PIB nacional, o tráfego anual de objetos postados alcançou 14 milhões, sendo o setor público responsável por cerca de 70% desse total. No período 2003-2005, o Governo Federal, por meio da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), aplicou mais de R\$ 11,3 milhões na abertura de 255 novas agências e mais de R\$ 944,0 milhões no programa de aprimoramento dos serviços postais, com vistas a atender com qualidade à demanda crescente por esses serviços.

MINAS E ENERGIA

SETOR ENERGÉTICO

O Governo Federal, nos últimos três anos, resgatou o papel de formulador de políticas no setor de energia para garantir o suprimento de energia necessário ao desenvolvimento econômico do País.

Após um amplo diálogo com os agentes envolvidos, foi definido o novo modelo do setor elétrico com o objetivo de viabilizar e garantir a expansão sustentada do sistema de geração e transmissão e evitar riscos de desabastecimento. Consolidado com a promulgação das Leis nº10.847 e 10.848, de 15 de março de 2004, o novo modelo contempla um conjunto de regras coesas, abrangentes e estáveis e tem como objetivos principais garantir a segurança do suprimento de energia, criar um ambiente regulatório estável, assegurar a modicidade tarifária e universalizar o atendimento.

Os resultados desse esforço para implementação do novo modelo foram concretizados com os leilões de geração de energia existente e de novas linhas de transmissão. Na geração, foram realizados quatro leilões para contratos, em sua maioria, de oito anos de duração com início de suprimento entre 2005 e 2009, a preços médios que variaram de R\$ 57,5/MWh a R\$ 94,9/MWh, num montante negociado de R\$ 90,0 bilhões.

A potência instalada em todas as usinas geradoras de energia elétrica no Brasil totalizou, no final de 2005, 93.619 MW. Nos últimos três anos, o incremento de potência ao sistema elétrico brasileiro correspondeu a 11.679 MW, um crescimento de 14,2%, correspondente a 1,4 vez a potência total da Usina Hidroelétrica (UHE) de Tucuruí. Nesse período, as empresas do Grupo Eletrobrás aplicaram um montante superior a R\$ 3,3 bilhões, visando ao aumento da oferta de energia elétrica. Destaca-se que em 2006 prevêem-se gastos em valor superior a R\$ 1,2 bilhão, o que possibilitará a implantação da segunda fase da UHE de Tucuruí, com 7 das 11 turbinas de 375 MW cada, já em operação.

As empresas do Grupo Petrobrás, também envolvidas no esforço estatal de garantir o atendimento da demanda agregada de energia elétrica, aplicaram, no período de 2003 a 2005, na implantação de novas unidades de geração termelétrica e na ampliação de capacidade de unidades em operação, recursos da ordem de R\$ 1,8 bilhão, que deverão ultrapassar o montante de R\$ 2,8 bilhões, até o final de 2006, visando ao aumento da oferta de energia em mais de 900 MW. Além disso, o referido Grupo programou investimentos da ordem de R\$ 740,2 milhões em 2007.

Na transmissão, alcançou-se o objetivo de manter a expansão e melhorar a segurança do sistema interligado nacional com modicidade tarifária. Foram realizados, nos últimos três anos, quatro leilões de concessão de linhas de transmissão, em que foram investidos, aproximadamente, R\$ 8,0 bilhões, perfazendo a extensão de 8.734 Km de novas linhas de transmissão contratadas, com um deságio de cerca de 40% sobre os preços estabelecidos pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL). A extensão total do sistema de transporte de energia elétrica no Brasil alcançou, no final de 2005, a marca de 82.294 km.

No período de 2003 a 2005, as empresas estatais federais gastaram mais de R\$ 3,4 bilhões em projetos de expansão, adequação e modernização dos ativos de transmissão de energia elétrica, com previsão de gastos acumulados até 2006 de aproximadamente R\$ 5,3 bilhões e alocação na proposta orçamentária para 2007 de R\$ 1,8 bilhão.

O Governo Federal tem buscado, ainda, novas fontes alternativas de geração de energia, pautado por mecanismos de desenvolvimento sustentável, em consonância com o Protocolo de Kyoto. Sobre o assunto, merecem destaque o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA) e o Programa de Incentivo à Indústria Nacional de Bens e Serviços para os Setores de Petróleo e Gás Natural (PROMINP), que fomenta o setor produtivo e atrai investimentos. No âmbito do PROINFA, foram contratados, pela Eletrobrás, 3.300 MWh, sendo 1.423 MWh de usinas eólicas, 1.191 MWh de pequenas centrais hidrelétricas e 685 MWh de biomassa, representando investimentos da ordem de R\$ 9,3 bilhões.

Visando universalizar o acesso à energia elétrica para o meio rural, e levando-se em conta que 84% das famílias sem acesso à energia elétrica vivem em municípios com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) abaixo da média nacional, o Governo Federal instituiu o Programa Luz para Todos, sem ônus de investimento para as famílias na ligação de energia elétrica no seu domicílio, para o qual foram previstos em 2006 recursos da ordem de R\$ 27,4 milhões no Orçamento Fiscal da União e de R\$ 462,1 milhões no Orçamento de Investimento. As empresas estatais gastaram R\$ 150,4 milhões em ações orçamentárias ligadas a esse Programa, no período de 2003 a 2005, atuando, em especial, nas Regiões Norte e Nordeste.

No exercício de 2007, o Programa Luz para Todos prevê o atendimento de 8.030 domicílios em áreas rurais, 869 localidades não supridas atualmente com Energia Elétrica e, ainda, o apoio a 73 projetos de utilização produtiva de Energia Elétrica. Destaca-se que os resultados desse Programa, além de beneficiarem famílias carentes, corroboram para a utilização eficiente dos equipamentos públicos, uma vez que atendem também a serviços sociais como escolas, postos de saúde e sistemas de abastecimento de água, dando prioridade a populações marginalizadas, como quilombolas, indígenas e assentamentos rurais. Para tanto, contará, em 2007, com R\$ 28,4 milhões no Orçamento Fiscal e R\$ 335,1 milhões no orçamento das estatais.

Além dos investimentos acima, as empresas estatais do Setor Elétrico têm realizado ações de adequação e manutenção de seus ativos voltados para a geração, a transmissão e a distribuição de energia elétrica, fundamentais para a garantia da quantidade e qualidade da energia ofertada, no montante de R\$ 1,5 bilhão, no período de 2003 a 2006, e projeta para 2007 cerca de R\$ 663,7 milhões.

PETRÓLEO E GÁS

No campo do petróleo, estão previstos para aplicação em 2007 recursos de R\$ 35,0 milhões pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) destinados a levantamentos voltados à prospecção do petróleo e gás natural, que mensuram os potenciais de produção de combustíveis fósseis e propiciam descobertas de novas reservas, imprescindíveis à manutenção da auto-suficiência da produção petrolífera nacional atingida em 2006.

Por sua vez, também em 2007, cerca de R\$ 130,0 milhões serão alocados para o desenvolvimento de outras atividades da Agência, tais como outorgas de concessões de exploração, regulamentação de atividades da indústria petrolífera, gestão de informações da área e fiscalização, tanto da indústria como da distribuição e revenda de derivados do petróleo.

Em abril de 2006, a produção da Petrobrás atingiu o recorde mensal, com uma média de 1,8 milhão de barris ao dia. As empresas do Grupo Petrobrás, com vistas a ampliar a oferta de petróleo e gás natural e manter a estrutura de produção em condições adequadas, gastaram, no período de 2003 a 2005, recursos superiores a R\$ 34,1 bilhões, que deverão atingir a soma de R\$ 50,4 bilhões, até o final de 2006, enquanto que para o exercício de 2007 estão programados investimentos de R\$ 20,4 bilhões.

No que se refere à modernização e adequação dos sistemas de produção das diversas unidades de refino de petróleo, a Petrobrás aplicou, no período de 2003 a 2006, recursos no valor de R\$ 8,7 bilhões, com previsão de atingir R\$ 11,8 bilhões ao final de 2006. Adicionalmente, para o exercício de 2007, prevê-se aplicar R\$ 5,8 bilhões nesse segmento.

No âmbito do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural, que elevou, desde 2003, as exigências de participação nacional nos fornecimentos para a Petrobrás, foram contratadas por essa empresa e estão em construção três plataformas de produção e uma de rebombeio, com investimentos superiores a R\$ 8,5 bilhões e previsão de geração de mais de 14 mil empregos diretos e 38 mil indiretos.

Concomitantemente, o Governo Federal tem viabilizado a ampliação da malha de gasodutos em todo o território nacional. Treze novos gasodutos estão em fase de conclusão, o que totalizará a implantação de 4.673 km de redes até o final de 2006. Nesse segmento, as empresas de setor petróleo implementaram, entre 2003 e 2005, obras de construção, adequação e manutenção de dutos, terminais e outros ativos afins, com gastos da ordem de R\$ 2,2 bilhões, com previsão de atingir R\$ 3,4 bilhões ao término de 2006 e programação de investimentos de R\$ 1,5 bilhão para o exercício de 2007.

As ações que integram o Programa Brasil com Todo o Gás, que objetiva disseminar o uso e disponibilizar gás aos consumidores, receberam no triênio 2003 a 2005 investimentos de R\$ 670,0 milhões, devendo atingir cerca de R\$ 2,0 bilhões em 2006 e R\$ 1,5 bilhão em 2007.

O Grupo Petrobrás, em suas atividades no exterior, nas áreas de prospecção, extração, produção, transporte de petróleo e gás, refino de petróleo e distribuição de derivados, entre outras, investiu, de 2003 a 2006, cerca de R\$ 13,2 bilhões e, em 2007, programa investimentos de R\$ 4,5 bilhões.

MINERAÇÃO

No âmbito da mineração, destaca-se a realização dos levantamentos geológicos que, à medida que visam à descoberta de novos depósitos minerais, desenvolvem a pesquisa e a lavra mineral necessários à outorga de concessão de lavras, ao aproveitamento dos recursos minerais e à garantia de uma mineração tecnicamente adequada.

Em 2007, para os estudos em pesquisa mineral, que potencializam o aproveitamento dos recursos minerais e dão suporte à política de outorgas e fiscalização da atividade minerária no País, serão destinados recursos fiscais de R\$ 52,2 milhões para a realização de 36 levantamentos e pesquisa geológica ou geofísica em mais de 524,1 mil km².

BIODIESEL

Durante quase meio século, o Brasil tem desenvolvido pesquisas sobre biodiesel e promovido iniciativas para usos em testes, sendo um dos pioneiros ao registrar patente sobre o processo de produção de combustível, em 1980. No atual Governo, por meio do Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB), foi organizada a cadeia produtiva, definidas as linhas de financiamento, estruturada a base tecnológica e editado o marco regulatório do novo combustível, que estabelece as condições legais para a introdução do biodiesel na Matriz Energética Brasileira de combustíveis líquidos.

O PNPB é um programa interministerial do Governo Federal que objetiva a implementação de forma sustentável, técnica e economicamente, da produção e do uso do biodiesel, com enfoque na inclusão social e no desenvolvimento regional, via geração de emprego e renda, além da garantia de preços competitivos e da qualidade e suprimento desse biocombustível.

Por ser derivado de fontes renováveis o biodiesel é biodegradável, pode ser obtido por diferentes processos e produzido a partir de óleos vegetais, existindo dezenas de espécies vegetais no Brasil que podem ser utilizadas, tais como mamona, dendê (palma), girassol, babaçu, amendoim, pinhão manso e soja, entre outras.

Uma vez desenvolvido, o biodiesel poderá substituir total ou parcialmente o óleo diesel de petróleo em motores automotivos, como de caminhões, tratores, camionetas, automóveis, ou estacionários, como geradores de eletricidade e calor, podendo ser usado puro ou misturado ao diesel em diversas proporções.

Destaca-se que a dimensão e a diversidade do mercado para o biodiesel permitirá a ampliação do parque industrial em todo o País, possibilitará o surgimento e a evolução de novas empresas no setor e de diversas soluções inovadoras com padrão de qualidade elevado e tecnologia de ponta. Para a implantação de unidades de produção de biocombustíveis serão destinados R\$ 271,4 milhões em 2007 no âmbito do orçamento das estatais.

DESENVOLVIMENTO URBANO

Em 2000, cerca de 81,3% da população brasileira vivia em áreas urbanas. O intenso processo de expansão das cidades nas últimas décadas ocorreu de maneira desordenada e descontínua, com substanciais diferenças entre áreas centrais e periféricas, o que ocasionou a urbanização da pobreza.

Diante desse cenário, os problemas das cidades brasileiras concentram-se na insuficiência da habitação e do acesso a equipamentos urbanos e comunitários de qualidade, na oferta ineficiente de água potável, esgotamento sanitário e coleta e disposição final do lixo, bem como nas precárias condições de mobilidade e acessibilidade urbana da população, sobretudo entre os segmentos de baixa renda, na maioria das vezes, moradores das periferias metropolitanas.

Nesse contexto, entre os esforços do Governo Federal, merece destaque a criação do Ministério das Cidades (MCidades), em janeiro de 2003, com o objetivo de formular e executar uma nova Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) e cuja atuação engloba três setores: habitação, saneamento ambiental e transporte e mobilidade urbana.

HABITAÇÃO

A estratégia de atuação do MCidades pautou-se em dois eixos principais:

1) revisão dos programas habitacionais e aumento dos investimentos no setor; e 2) reestruturação institucional e legal do setor habitação.

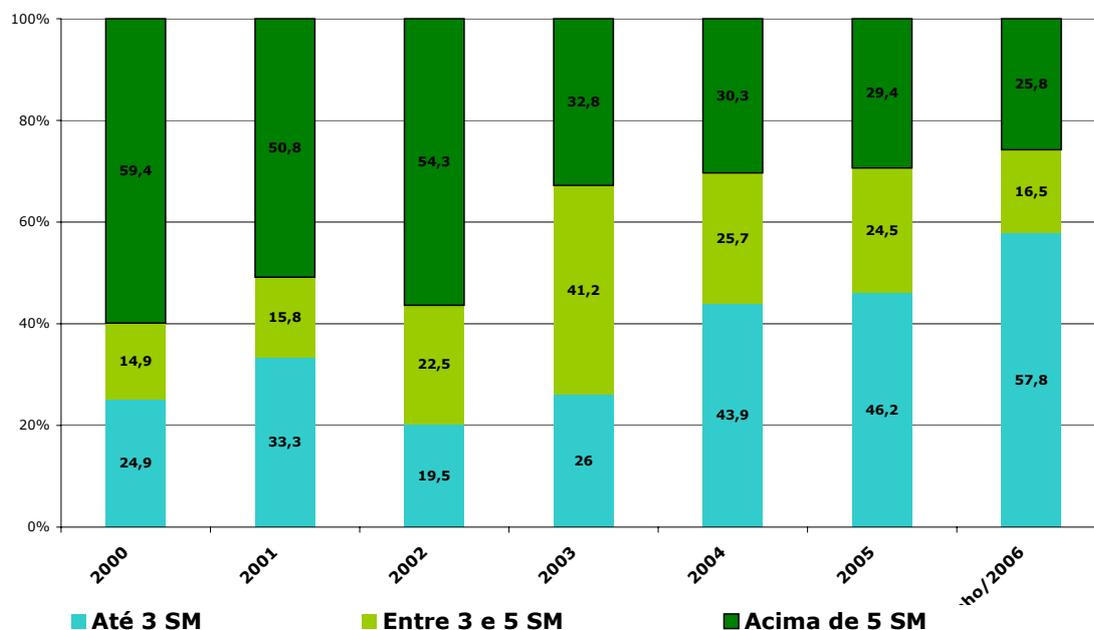
Priorizou-se o atendimento das necessidades habitacionais da população de baixa renda, redirecionando os subsídios dos programas financiados com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) para o atendimento das famílias com renda até 5 salários mínimos.

Para reduzir o déficit habitacional, o Governo deu continuidade a diversas ações, entre as quais: o arrendamento residencial com enfoque regional; a Carta de Crédito Associativo, que facultou a participação das Cohab's e flexibilizou a exigência de demanda prévia para contratação; a concessão de subsídio à habitação de interesse social, para atendimento das famílias com renda de 0 a 3 salários mínimos e as localizadas na zona rural; e a concessão do Crédito Solidário, com financiamento a juro zero para a população carente organizada em cooperativas ou associações com fins habitacionais.

Assim, entre 2003 e 2006, o Governo Federal destinou R\$ 29,7 bilhões para Habitação com recursos do FGTS, Orçamento Fiscal, FAT, Fundo de Arrendamento Residencial (FAR), Fundo de Desenvolvimento Social (FDS) e Caixa Econômica Federal. Os empréstimos contemplaram mais de 1,7 milhão de famílias, 70% das quais com renda mensal de até 5 salários mínimos.

O Gráfico 1 revela o atendimento das necessidades habitacionais da população de baixa renda nos últimos anos, com aumento do percentual dos empréstimos destinados a famílias com renda de até 3 salários mínimos, que compõem a maior parcela do déficit habitacional brasileiro:

Gráfico 1: Investimentos em Habitação por Faixas de Renda, 2000 a 2006



Fonte: Ministério das Cidades, 2006.

Nota: Recursos do FAT, FAR, FDS, OGU, FAT, CEF e SBPE.

A Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005, é um marco legal de relevante importância nesse setor, pois criou o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) e instituiu o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS). Esse Fundo tem como objetivo centralizar e gerenciar recursos orçamentários para os programas estruturados no âmbito do SNHIS, cuja aplicação se dará de forma descentralizada, por intermédio dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Destacam-se ainda o apoio à elaboração de Planos Diretores Participativos, a implantação de projetos de regularização fundiária sustentável, a prevenção de riscos em assentamentos precários, o estímulo à reabilitação de áreas centrais em diversos municípios e a criação de um programa para apoiar a implementação do Estatuto das Cidades e assessorar os Municípios na elaboração de Planos Diretores, que auxiliou financeiramente cerca de 130 localidades.

A regularização fundiária de assentamentos precários avançou com o Programa Papel Passado, que presta apoio financeiro, jurídico e institucional para Estados e Municípios implementarem a regularização fundiária de terras sob domínio da União, diminuindo os conflitos fundiários urbanos.

Até junho de 2006, as ações do Programa Papel Passado abrangeram 26 unidades da Federação e 231 Municípios, atuando direta ou indiretamente em 1.492 assentamentos

informais. Tais ações contemplaram mais de 1,1 milhão de famílias com processos de regularização fundiária iniciados e 232 mil títulos entregues, dos quais 80 mil registrados em cartório. Em 2007, o Programa tem por meta beneficiar 182 mil famílias com atividades de apoio a projetos de regularização fundiária sustentável de assentamentos informais em áreas urbanas.

O conjunto das medidas e iniciativas tomadas pelo Governo Federal possibilitou um aporte crescente dos recursos constantes do Orçamento Fiscal para o Setor de Habitação, no período compreendido entre 2003 e 2007, destacando-se o exercício de 2006, quando ocorreu a incorporação dos recursos do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social (FAS) ao FNHIS.

Por sua vez, para o desenvolvimento de ações para ampliar o acesso à terra urbanizada e à moradia digna, bem como melhorar a qualidade das habitações da população de baixa renda, serão destinados R\$ 624,4 milhões, incluídas as dotações do Programa Habitar Brasil, e R\$ 450,0 milhões para subsidiar a habitação de interesse social, beneficiando quase 80,6 mil famílias em 2007.

SANEAMENTO

Na área de saneamento, a estratégia adotada pelo Governo Federal pode ser sintetizada em três linhas básicas de ação: 1) aprovação do marco regulatório geral para o setor; 2) retomada maciça dos investimentos em saneamento e qualificação do gasto; e 3) implementação de um conjunto de ações de capacitação e de desenvolvimento institucional envolvendo operadoras de saneamento, Estados e Municípios.

A primeira linha de atuação, referente ao marco regulatório, deverá prever dois pontos essenciais, propostos pelo Conselho das Cidades, o estabelecimento de critérios para a definição da titularidade dos serviços de saneamento e para a garantia do fornecimento mínimo de água para famílias de baixa renda, hospitais e escolas, em caso de inadimplência.

A segunda linha de ação refere-se à retomada de investimentos no setor de saneamento e a qualificação desses gastos. Nesses três anos e meio de governo, foram feitos significativos investimentos em abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos e drenagem urbana, em todas as regiões do País, priorizando-se as áreas mais carentes.

Cabe salientar que, entre 2003 e junho de 2006, foram aplicados R\$ 6,1 bilhões em obras de saneamento com recursos extra-orçamentários, sendo R\$ 5,1 bilhões provenientes do FGTS e R\$ 963,0 milhões do FAT. Especificamente quanto aos recursos alocados nos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social, verifica-se uma tendência crescente.

Finalmente, a terceira linha de atuação do Governo Federal refere-se à implementação de programas de desenvolvimento institucional envolvendo operadoras de saneamento, Estados e Municípios, além da celebração de Acordos de Melhoria de Desempenho como requisito para liberação de recursos para as operadoras, visando conferir maior racionalidade e agilidade na sua aplicação. A adoção de novos critérios técnicos para a aprovação de projetos e a exigência de níveis mínimos de eficiência na prestação dos serviços contribuíram também para a melhoria da qualidade do gasto.

Na estratégia de saneamento do Governo Federal, envolvendo o Setor Saúde, destacam-se as ações voltadas para o incentivo ao planejamento e à implantação dos serviços de saneamento básico, tanto em áreas urbanas como rurais, e o atendimento a comunidades indígenas, quilombolas e outras. Para tanto, são estimuladas a promoção da educação sanitária e ações preventivas de doenças relacionadas à falta ou à inadequação dos serviços públicos de saneamento básico, bem como estudos e capacitação para o desenvolvimento de novas tecnologias.

O foco dessas ações concentra-se em saneamento de áreas ocupadas por populações de baixa renda; garantia de condições adequadas de salubridade ambiental aos povos indígenas e outras populações tradicionais; promoção do desenvolvimento institucional, da gestão e da capacidade técnica às outras esferas de governo; e fomento à busca de tecnologias apropriadas.

Em 2007, o Governo Federal destinará recursos dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social, da ordem de R\$ 1,1 bilhão, dos quais 85% ao Setor Saúde. Entre os programas desse Setor, destaca-se o de Serviços Urbanos de Água e Esgoto, com recursos da ordem de R\$ 620,5 milhões para ampliação da cobertura e a melhoria da qualidade dos serviços de abastecimento de água e esgoto, da população urbana de menor nível socioeconômico e a residente em condições precárias, nas periferias de grandes centros e em municípios de pequeno porte.

Os demais programas de saneamento, desenvolvidos por diversos órgãos do Governo Federal, possibilitarão em 2007 a implantação, ampliação ou melhoria de sistemas públicos de esgotamento sanitário, beneficiando 44,5 mil famílias; abastecimento de água para 54,5 mil famílias; e de coleta, tratamento e destinação final de resíduos sólidos, para 108,7 mil famílias. As ações de apoio à implantação, ampliação ou melhoria dos sistemas públicos de água e esgoto em regiões metropolitanas e apoio a Projetos de Ação Social em Saneamento (PASS) têm por meta beneficiar cerca de 121 mil famílias no próximo ano.

Ademais, destacam-se ações de controle da qualidade da água para consumo humano, que tem como meta atender 1.200 sistemas de abastecimento, assim como aquelas destinadas ao saneamento em áreas rurais e especiais – como quilombos, assentamentos e reservas extrativistas – e nas aldeias indígenas, com o objetivo de beneficiar 150 comunidades e 533 aldeias, respectivamente, para o ano de 2007.

MOBILIDADE URBANA

O Governo Federal formulou a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável visando à integração e racionalização das políticas de transporte, desenvolvimento urbano e do transporte coletivo. Além disso, foi elaborado, em 2005, um Anteprojeto de Lei do marco regulatório da mobilidade urbana, amplamente discutido em seminários regionais com grande participação social.

Merece destaque o apoio do Governo para a elaboração dos planos diretores de mobilidade urbana, que coordenarão os investimentos, o arranjo institucional, a gestão e os modelos tarifários dos sistemas de mobilidade existentes em áreas metropolitanas, visando à sustentabilidade desses serviços e ao desenvolvimento territorial ordenado.

Desde 2004, foram apoiados 85 projetos em 51 Municípios de médio e grande portes, que objetivam deslocamentos mais rápidos, confortáveis e seguros para a população, totalizando investimentos da ordem de R\$ 253,1 milhões. Desse total, R\$ 145,3 milhões referem-se ao Corredor Expresso Parque Dom Pedro II – Cidade Tiradentes, que ligará as regiões leste/sudeste de São Paulo-SP ao Centro da cidade, melhorando o fluxo de corredores hoje saturados e beneficiando diretamente cerca de 1,5 milhão de usuários ao dia.

No tocante aos sistemas metroviários urbanos, ressaltam-se os investimentos no metrô de Salvador, que foram decisivos para a sua transferência à Companhia de Transporte de Salvador (CTS), empresa pública constituída pelos Governos do Estado da Bahia e do Município de Salvador. Foram ainda destinados recursos à ampliação do sistema de Fortaleza, no Estado do Ceará, já descentralizado. Por sua vez, os investimentos na ampliação do sistema do Recife e na conclusão da linha 1 (Eldorado-Vilarinho) do sistema de Belo Horizonte, além de elevarem significativamente o número de usuários desses sistemas, representam avanços nos entendimentos com os Governos locais para transferência da sua gestão.

Nos últimos três anos e meio, foram envidados esforços para a estruturação e o fortalecimento institucional do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Para tanto, foi aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a Política Nacional de Trânsito e implementado o Registro Nacional de Informações Interestaduais (RENAINF), que já abrange cerca de 89% da frota de veículos do País.

Em 2007, o Programa Mobilidade Urbana, com recursos de R\$ 142,2 milhões, dará continuidade à implantação do Corredor Expresso Parque Dom Pedro II – Cidade Tiradentes, bem como de 10 outros corredores estruturais de transporte coletivo urbano e permitirá a elaboração de 20 Planos Municipais de Sistemas Integrados de Transporte Coletivo Urbano. Em relação aos metrôs, estão programados R\$ 239,4 milhões para investimentos nos sistemas de Salvador e Fortaleza e para a conclusão da sinalização e obras remanescentes nos sistemas de Belo Horizonte e Recife.