



RELATÓRIO DE DIRETRIZES SETORIAIS

PLANO SETORIAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Versão 1.1

2021



RELATÓRIO DE DIRETRIZES SETORIAIS

2021

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

MINISTRO DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA

Tarcício Gomes de Freitas

SECRETÁRIO EXECUTIVO

Marcelo Sampaio da Cunha Filho

SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Marcello da Costa Vieira

DIRETOR DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E PROJETOS ESPECIAIS

Luciano Lourenço da Silva

COORDENADORA-GERAL DE PLANEJAMENTO E PROJETOS ESPECIAIS

Katia Matsumoto Tancon

EQUIPE TÉCNICA

Artur Monteiro Leitão Júnior

Davi Leite dos Santos

Francielle Avancini Fornaciari

Ricardo Toledo Borges

Vitória de Azevedo Albuquerque

SUPORTE DIAGRAMAÇÃO E DESIGN GRÁFICO

Larissa Barros Mendes



SUMÁRIO

01	APRESENTAÇÃO	05
02	INTRODUÇÃO	06
03	ELEMENTOS TÁTICOS DO PSTT	10
	3.1 Objetivos Táticos Setoriais	10
	3.2 Iniciativas Táticas	10
	3.3 Diretrizes Setoriais	11
04	PERCURSO METODOLÓGICO	12
	4.1 Visão Geral	12
	4.2 Diagnóstico das Diretrizes Governamentais	13
	4.3 Consulta Estruturada	14
	4.3.1 Instituições participantes	15
	4.3.2 Validação dos Objetivos Táticos Setoriais	17
	4.3.3 Definição de minutas de Iniciativas Táticas	20
	4.4 Validação interna	21
	4.5 Consulta Pública	22
	4.5.1 Dados estatísticos gerais	22
	4.5.2 Definição das Iniciativas Setoriais	25

05	DIRETRIZES SETORIAIS	28
	5.1 Os Objetivos Táticos Setoriais do PSTT	29
	5.1.1 Análise de aderência	40
	5.2 As Iniciativas Táticas do PSTT	42
	5.2.1 Os focos de atuação das Iniciativas Táticas	42
	5.2.2 As Iniciativas Táticas setoriais	43
06	CONSIDERAÇÕES FINAIS	91

01. APRESENTAÇÃO

O *Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT* configura-se como o principal instrumento de planejamento de nível tático para os modos de transportes terrestres federais, sendo responsável, pois, por delimitar, de forma assertiva, as diretrizes setoriais que, em curto e médio prazos, balizarão as ações e políticas públicas do Ministério da Infraestrutura e de suas respectivas entidades vinculadas quanto a estes modos de transporte.

Nesse contexto, as diretrizes setoriais - subdivididas em Objetivos Táticos Setoriais e em Iniciativas Táticas - correspondem aos comandos em nível tático para os modos de transporte rodoviário, ferroviário e de trânsito, conectando as diretrizes estratégicas (mais teóricas e generalizantes) às iniciativas, projetos e ações (mais práticos e espaço-temporalmente delimitados). Em outras palavras, tais diretrizes delineiam, enquanto da vigência deste instrumento, as linhas de ação das políticas públicas e iniciativas a serem empreendidas no âmbito dos subsistemas de transportes terrestres do Governo Federal.

Para tanto, cumpre destacar que as diretrizes que ora se apresentam resultaram de um processo de desenvolvimento do Plano Setorial ao longo do período de abril de 2020 a abril de 2021. No decurso deste processo, foram convidados, a partir de uma *Consulta Estruturada*, órgãos e instituições do setor público federal, das demais unidades federativas, do setor acadêmico e da iniciativa privada para prestarem contribuições quanto às diretrizes que deveriam constar no presente Plano Setorial, a partir das quais foram editadas as minutas dos elementos tático de planificação setorial. Tais elementos foram validados e legitimados nas esferas técnicas e políticas competentes, sendo, então, lançados para avaliação ampla na etapa de *Consulta Pública* para fins de consolidação das diretrizes em comento.

O presente documento, com a apresentação dos Objetivos Táticos Setoriais e das Iniciativas Táticas, compõem o primeiro marco do planejamento tático proposto, concluindo, de modo inédito, as definições da linha diretiva da planificação do setor de transportes terrestres do Governo Federal no curto e médio prazos.

02. INTRODUÇÃO

Considerando ser a função precípua de qualquer sistema de transportes conferir condições para o deslocamento de pessoas e de bens ao longo de um determinado território, pode-se dizer que os meios de deslocamento cumprem um papel fundamental no funcionamento da nação, pois se configuram como sistemas intermediários em todas as atividades da dinâmica social e produtiva e, por isso, possuem uma relação inexorável com a subsistência, o dinamismo e o desenvolvimento socioeconômico do país.

Nesse sentido, o planejamento do Setor de Transportes responde, na essência, aos anseios socialmente pactuados acerca de qual modelo de infraestrutura viária e serviços logísticos deve ser concebido para responder, de modo mais adequado, ao modelo de país coletivamente almejado. Em outras palavras, planejar o sistema viário significa, em última instância, planejar o modelo de transportes mais adequado para possibilitar o desenvolvimento nacional proposto.

A complexidade do planejamento, todavia, demanda que ele seja estruturado em visões e valores de diferentes nuances e perspectivas, de modo que, consoante o modelo mais tradicional de planejamento e planificação setorial, faz-se necessário antever um modelo estratégico – com a definição dos principais valores, princípios e objetivos setoriais de longo prazo – a ser rebatido em plano táticos e operacionais, técnica e racionalmente dispostos e ordenados ao longo de períodos distintos – curto e médio prazos.

Sob esta ótica, o Setor de Transportes do Governo Federal estipulou no âmbito da **Política Nacional de Transportes** – instituída por meio da Portaria nº 235, de 28 de março de 2018 – as pedras angulares do planejamento estratégico setorial: a partir da definição dos princípios, objetivos, diretrizes fundamentais e instrumentos, a PNT – Política Nacional de Transportes estabeleceu, consolidou, legitimou e validou os principais elementos da política do Setor de Transportes do Governo Federal, de modo a nortear o projeto político-social setorial à luz dos valores fundamentais do Estado nacional.

Assim, a materialização e institucionalização de tais elementos responde aos ditames da legitimação e confiabilidade, uma vez que foram concebidos enquanto produtos da recepção, avaliação e elaboração de pactos perante os diversos e distintos anseios dos setores e atores, públicos ou privados, que compõem a sociedade brasileira.

Na esteira deste processo, o Ministério da Infraestrutura instituiu, no âmbito da Portaria nº 542, de 30 de agosto de 2019, o **Planejamento Estratégico** da instituição com vistas a priorizar as iniciativas estratégicas que impactassem a gestão e trouxessem benefícios para a sociedade. Assim, foram definidos a missão, a visão e os objetivos estratégicos institucionais, os quais se configuram, de modo complementar à PNT, como alvos a serem perseguidos no âmbito da atuação e da formulação das políticas públicas setoriais.

No rol do pensamento estratégico posto e estabelecido para o Setor de Transportes, o planejamento estratégico de transportes ganhou um novo fôlego a partir da instituição, por meio da Portaria nº 123, de 21 de agosto de 2020, do **Planejamento Integrado de Transportes**. Este planejamento contempla, em linhas gerais, os subsistemas federais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, além das ligações logísticas entre esses subsistemas e desses com os sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, sob o propósito de disciplinar e concatenar os instrumentos de planejamento apresentados pelos diversos setores, alinhando-os a perspectivas e diretrizes macroestratégicas voltadas ao Setor de Transportes.

Nesse sentido, o **Plano Nacional de Logística** - PNL configura-se como o plano setorial de referência, colocando-se como o ponto inaugural do planejamento federal de transportes e instrumento crucial para o prognóstico do Setor de Transportes do Governo Federal em um dado horizonte de planejamento. Assim, esse plano macroestratégico dedica-se ao diagnóstico da rede de transportes frente à demanda atual (cenário base) e ao prognóstico estratégico em cenários projetados (projeções), indicando alternativas em corredores logísticos nacionais para o alcance dos objetivos da Política Nacional de Transportes, resultando, enfim, em diretrizes a serem detalhadas e aprofundadas setorialmente - a partir de planos setoriais, centrados especificamente nos modos de transporte.

Destarte, cabe aos planos setoriais modais a execução do rebatimento das diretrizes estratégicas e das oportunidades e necessidades para o nível tático, indicando o modo pelo qual devem ser feitas as ações em prol do atingimento dos objetivos politicamente definidos e pactuados. Assim, no âmbito do planejamento integrado, os instrumentos de planificação tática setoriais respondem ao estabelecimento, de modo complementar às definições estratégicas, dos objetivos, diretrizes, metas e indicadores, bem como das atividades de monitoramento de avaliação, seguindo as melhores práticas de gestão de políticas públicas.

Neste contexto, o **Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT** configura-se como o principal instrumento de planejamento de nível tático para os modos de transportes terrestres federais, sendo responsável, pois, por delimitar, de forma assertiva, as diretrizes setoriais que, em curto e médio prazos, balizarão as ações e políticas públicas do Ministério da Infraestrutura e de suas respectivas entidades vinculadas quanto a estes modos de transporte.

Para tanto, enquanto plano tático terrestre no âmbito do Planejamento Integrado de Transportes, este plano setorial deverá apresentar como resultados, no mínimo:

- a) a relação das ações destinadas ao desenvolvimento e aperfeiçoamento das práticas do setor de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário), para além das questões específicas de investimentos em ativos de infraestrutura;
- b) a relação e classificação das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias conforme a prioridade para o atendimento das políticas de transporte de bens e pessoas;
- c) a avaliação de impacto das soluções apresentadas para o tratamento das necessidades e das potencialidades, atuais e futuras, das infraestruturas de transportes terrestres, conforme metodologia setorialmente definida, considerando a aderência aos objetivos gerais elencados na Política Nacional de Transportes e aos objetivos complementares específicos para o setor;
- d) o encaminhamento de propostas de infraestruturas de transportes terrestres para o tratamento com recursos públicos, advindos do Orçamento Geral da União – OGU;
- e) o encaminhamento de propostas de infraestruturas de transportes terrestres voltadas à outorga e ao estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada, consubstanciando o Plano Setorial de Parcerias, subproduto do PSTT; e
- f) a proposição de metodologia de monitoramento e avaliação dos resultados e do cumprimento dos objetivos do Plano Setorial.

Considerando estes critérios, o presente relatório dedica-se em apresentar as **Diretrizes Setoriais** do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT. Para tanto, foram estabelecidos dois elementos principais - os **Objetivos Táticos Setoriais** e as

Iniciativas Táticas, os quais constituem-se nos elementos de balizamento das ações e práticas voltadas à consecução das políticas públicas setoriais de transportes terrestres.

Neste aspecto, cada um dos elementos cumpre com um papel designado, conforme será explicado adiante, para permitir uma integração mais coerente entre os objetivos e diretrizes no nível estratégico (mais teóricas e generalizantes) com as iniciativas, projetos e ações (mais práticos e espaço-temporalmente delimitados).

Assim, o presente relatório vai definir e destrinchar os elementos táticos definidos (Objetivos Táticos Setoriais e Iniciativas Táticas), bem como destacar os percursos metodológicos para obtenção dos mesmos, fazendo referência aos relatórios intermediários anteriormente produzidos e cumprindo, enfim, com a necessidade de delimitação das ações para o desenvolvimento e o aperfeiçoamento das práticas setoriais.

03. ELEMENTOS TÁTICOS DO PSTT

A partir da necessidade de estabelecer linhas diretrizes setoriais responsáveis pela determinação das ações voltadas ao desenvolvimento e aperfeiçoamento do setor de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário), foram definidas duas tipologias de elementos táticos - os Objetivos Táticos Setoriais e as Iniciativas Táticas - como balizas das Diretrizes Setoriais, conforme expostos abaixo.

3.1 OBJETIVOS TÁTICOS SETORIAIS

Um dos dois principais elementos definidos no âmbito das diretrizes setoriais do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT, os **Objetivos Táticos Setoriais** dizem respeito à identificação mais estratégica das temáticas a serem apresentadas pelo Plano Setorial, correspondendo a agrupamentos e classificações de ideias-força (valores) similares e correlatas obtidas ao longo do levantamento de informações de documentos e estudos oficiais que subsidiam o planejamento setorial em nível tático.

Assim, pode-se apreender que as ideias-força fornecem o tônus dos escopos das Iniciativas Táticas (mais específicas) a serem projetadas no âmbito de um determinado Objetivo Tático Setorial (mais gerais), de modo que tais objetivos não são absolutos, uma vez que possuem diversas interfaces entre si.

3.2 INICIATIVAS TÁTICAS

As **Iniciativas Táticas** constituem-se - ao lado dos Objetivos Táticos Setoriais - em um dos dois principais elementos a serem definidos no âmbito das diretrizes setoriais do PSTT. Em termos mais específicos, estas iniciativas comportam um relativo protagonismo no Plano Setorial pelo fato de que, enquanto os Objetivos Táticos conectam-se de modo mais proeminente aos ditames e diretrizes suscitados pelas políticas e planos estratégicos macrossetoriais, são estas iniciativas que correspondem, em última instância, aos comandos de nível tático para os modos de transporte rodoviário e ferroviário, delineando, enquanto da vigência desta versão do Plano Setorial, as linhas de ação das políticas públicas e ações a serem empreendidas no âmbito dos subsistemas de transportes terrestres do Governo Federal.

Assim, as Iniciativas Táticas são os elementos do instrumento de planificação tática setorial que delimitam, na prática, os assuntos e temáticas a serem enfrentados pelo Setor de Transportes do Governo Federal no que diz respeito aos modos terrestres (rodoviário, ferroviário e trânsito) sob sua competência.

3.3 DIRETRIZES SETORIAIS

As **Diretrizes Setoriais** respondem, na prática, como a conjunção entre os Objetivos Táticos Setoriais e as Iniciativas Táticas, de modo a permitir um desdobramento mais efetivo dos objetivos e diretrizes dos planos estratégicos macrossetoriais em comandos de nível tático. Assim, garante-se que o Plano Setorial ora proposto realize uma "ponte" entre os ditames e orientações mais genéricas, típicas do planejamento de nível estratégico, e os programas, iniciativas e projetos espaço-temporalmente delimitados e específicos, típicos dos níveis de ações operacionais, levadas a cabo, via de regra, pelas entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura.

Tais diretrizes correspondem a uma das exigências emanadas pelo Planejamento Integrado de Transportes, qual seja: a necessidade da relação das ações destinadas ao desenvolvimento e ao aperfeiçoamento das práticas do setor de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário), para além das questões específicas atreladas aos investimentos em ativos de infraestrutura.

Por ser resultado da apresentação conjunta dos elementos táticos anteriores, o presente relatório centra-se na definição das Diretrizes Setoriais a partir, por um lado, da listagem e definição dos Objetivos Táticos Setoriais, e, por outro, da listagem e detalhamento das Iniciativas Táticas.

04. PERCURSO METODOLÓGICO

A seguir, será apresentado o percurso metodológico trilhado no âmbito das etapas e atividades de desenvolvimento do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT que permitiram definir, validar e legitimar os elementos táticos suscitados no item 3.

4.1 VISÃO GERAL

A definição e validação dos três elementos táticos seguiram a consecução de três etapas distintas e sucessivas (Figura 1), a saber:



Figura 1 - Percurso metodológico simplificado de definição das Diretrizes Setoriais

- **Diagnóstico das Diretrizes Governamentais:** levantamento de informações (Estado da Arte) de políticas, planos, programas e estudos temáticos afetos aos subsistemas de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário). Esta etapa foi responsável por definir os Objetivos Táticos Setoriais a partir da apreensão, compilação e congregação de ideias-força suscitadas pelos documentos oficiais pesquisados.

- **Consulta Estruturada:** levantamentos de dados primários (manifestações diretas) junto às partes interessadas (*stakeholders*) mapeadas no que tange à captura de contribuições para a resolução dos gargalos e aproveitamento das oportunidades de melhorias e aperfeiçoamentos para os transportes terrestres. Esta etapa teve um duplo papel metodológico: por um lado, validou os Objetivos Táticos Setoriais definidos na etapa anterior; e, por outro, subsidiou a definição prévia de minutas de Iniciativas Táticas.
- **Consulta Pública:** auscultação de demais órgãos e instituições governamentais, da iniciativa privada, de instituições de ensino e da sociedade como um todo sob o propósito de, observando os princípios da transparência e construção integrada e participativa do planejamento setorial, captar considerações e comentários potenciais em relação às minutas das Iniciativas Táticas definidas a partir da etapa anterior. Esta etapa teve também um duplo papel metodológico: por um lado, validou as Iniciativas Táticas previamente definidas; e, por outro, encerrou as atividades técnicas ao legitimar a definição das Diretrizes Setoriais do PSTT (consubstanciadas nos *Objetivos Táticos Setoriais* e nas *Iniciativas Táticas*).

4.2 DIAGNÓSTICO DAS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS

Considerando a arquitetura posta para a correlação dos elementos táticos básicos do Plano Setorial – isto é, dos Objetivos Táticos Setoriais com as Iniciativas Táticas, pensadas a partir de cinco focos de atuação (conforme será mais bem detalhado no item 5.2.1) –, tem-se que o Plano Setorial deve refletir, de modo amplo, as ações e iniciativas que vêm sendo efetivamente executadas, bem como as políticas públicas pactuadas para o presente e o futuro, quer seja de origem endógena (isto é, do Ministério da Infraestrutura e/ou de suas entidades vinculadas) ou exógena (isto é, de outro órgão ou entidade do Governo Federal), a serem empreendidas no âmbito dos subsistemas de transportes terrestres.

Sendo assim, pretendeu-se estabelecer uma matriz estratégica para a definição dos Objetivos Táticos Setoriais a partir de um diagnóstico de políticas, planos, programas e estudos temáticos setoriais afetos aos subsistemas federais de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário). Tal matriz foi construída a partir da captação, compilação e congregação de ideias-força similares e correlatas obtidas no rol dos documentos oficiais pesquisados, conforme se segue:

- **Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - ENDES** (2018), do Ministério da Economia;
- **Política Nacional de Transportes - PNT** (2018): Livro de Estado e Caderno das Estratégias Governamentais;
- **Plano Nacional de Logística** (2018);
- **Planejamento Estratégico do Ministério da Infraestrutura** (2019);
- **Planejamento Estratégico das entidades vinculadas** ao MINFRA, notadamente a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.;
- **Estudo de Centros de Integração Logística** (2016);
- **Avaliação das Políticas Públicas de Segurança nas Rodovias Federais** (2018);
- **Diretrizes de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura** (2020);
- **Estudo dos Corredores Logísticos Estratégicos - CLE** (2017-2020).

A partir de tais documentos oficiais, foi possível captar valores e expectativas direcionadas à definição de um modelo adequado e pactuado relacionado ao funcionamento geral ou específico (temático) do sistema de transportes - sobretudo quanto à matriz viária terrestre (rodoviária e ferroviária). Tais valores e expectativas foram traduzidos em ideias-força, as quais, compiladas e agrupadas, subsidiaram a definição dos **10 (dez) Objetivos Táticos Setoriais**.

4.3 CONSULTA ESTRUTURADA

A fim de capturar o amplo espectro das iniciativas a serem empreendidas em nível setorial, tornou-se imprescindível alinhar e pactuar as expectativas em âmbito intra e intersetorial a partir da participação ativa de órgãos e instituições atreladas ao planejamento e execução de políticas públicas, ações e serviços vinculados aos transportes terrestres e à logística do país.

Desse modo, por meio de uma *Consulta Estruturada*, tornou-se possível envolver o Governo, a Sociedade e o Mercado a partir do mapeamento e auscultação das vozes dos diversos atores e partes interessadas (*stakeholders*) na formulação, execução e monitoramento das políticas públicas federais de transportes terrestres, culminando na proposição de iniciativas setoriais coesas e transparentes, capaz de entregar um plano factível para o posterior desdobramento em programas e projetos setoriais.

Assim, a partir de ofícios, reuniões e diálogos setoriais digitais, as principais partes interessadas mapeadas para esta etapa inicial de concepção e desenvolvimento do Plano Setorial foram convidadas a, a partir de um formulário digital disponibilizado no Portal do Ministério da Infraestrutura, prestar suas contribuições e sugestões para a definição dos comandos táticos delineadores das políticas públicas setoriais.

Cumprir destacar que a referida Consulta Estruturada teve como propósitos tanto o aperfeiçoamento e validação dos Objetivos Táticos Setoriais, quanto a obtenção de subsídios para a identificação e definição das Iniciativas Táticas dedicadas ao endereçamento de soluções para os gargalos e à promoção de proposições voltadas ao aperfeiçoamento do setor de transportes terrestres.

Assim, os principais resultados advindos da etapa de Consulta Estruturada estão descritos nos subtópicos a seguir.

4.3.1 Instituições participantes

A relevância e a abrangência da etapa de Consulta Estruturada pode ser auferida por meio da representatividade das instituições participantes desta etapa: foram convidadas a prestarem as suas contribuições um total de 76 instituições distintas, dentre as entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura, demais órgãos do Governo Federal com interface com as questões afetas aos setores de transportes terrestres, associações e confederações representativas de classe, instituições da sociedade civil organizada, instituições acadêmicas e secretarias de transporte e logística vinculadas às Unidades da Federação.

Nesse sentido, as principais instituições que contribuíram com esta etapa de desenvolvimento do Plano Setorial encontram-se destacadas a seguir (Figura 2):

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA

MINISTÉRIO DA
ECONOMIA

MINISTÉRIO DA
AGRICULTURA, PECUÁRIA
E ABASTECIMENTO



FORÇA AÉREA BRASILEIRA

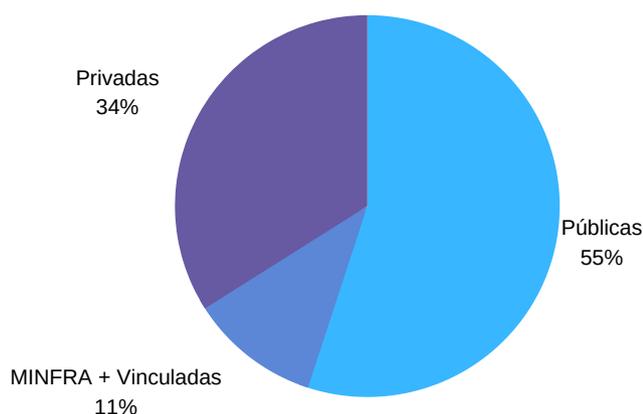


Figura 2 - Principais instituições participantes da etapa de *Consulta Estruturada*

Desse rol de instituições convidadas e de entidades que efetivamente contribuíram no âmbito da consulta (como indicado na figura acima), obteve-se uma significativa quantidade de respostas e representação institucional (Gráfico 1):



Gráfico 1: Classificação institucional por sua natureza:
66% das instituições que aderiram à Consulta Estruturada são públicas (órgãos intra e intersetoriais)

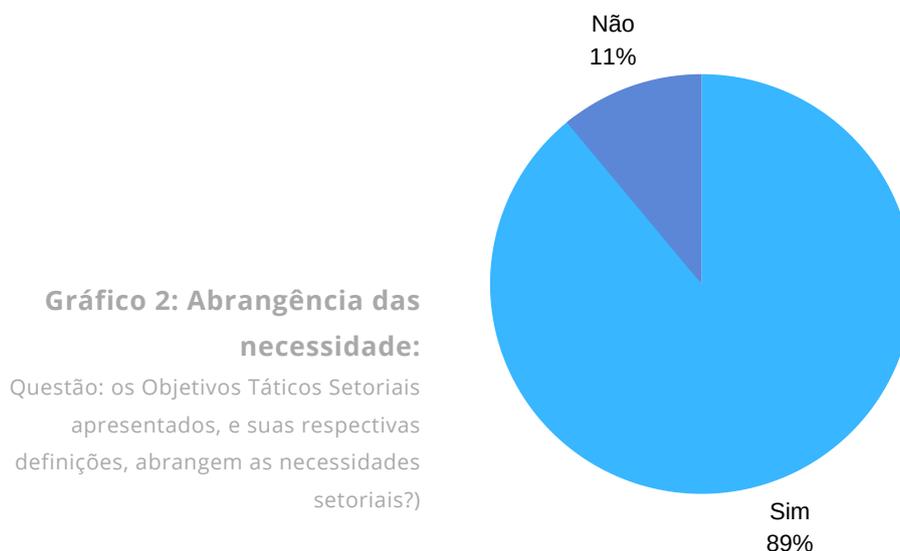


4.3.2 Validação dos Objetivos Táticos Setoriais

O primeiro propósito da etapa de *Consulta Estruturada* foi colocar sob validação os 10 (dez) Objetivos Táticos Setoriais definidos na etapa de Diagnóstico das Diretrizes Governamentais a partir do levantamento de informações.

Esta validação consistiu na aferição, junto às partes interessadas, do **grau de representatividade e abrangência** que cada um dos objetivos elencados possuíam em relação às necessidades setoriais vislumbradas pelas entidades e/ou órgãos consultados.

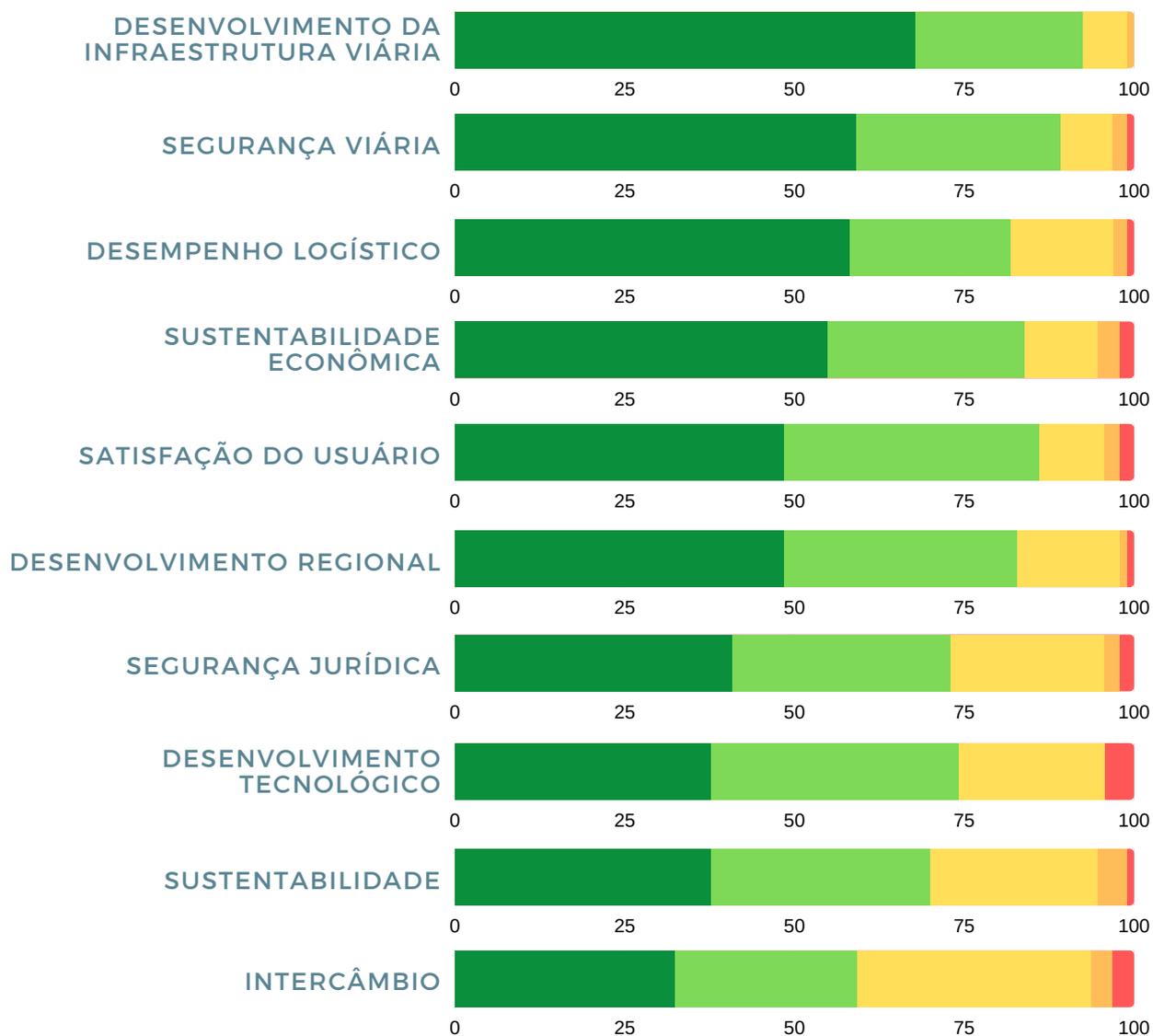
Assim, no âmbito deste processo de validação, obteve-se o seguinte resultado (Gráfico 2):



O resultado obtido indicou, portanto, que os Objetivos Táticos Setoriais previamente estipulados a partir do *Diagnóstico das Diretrizes Governamentais* foram considerados **satisfatórios** e suficientemente **abrangentes** enquanto objetivos táticos do Plano Setorial de Transportes Terrestres.

Em paralelo à validação da pertinência, os Objetivos Táticos Setoriais também tiveram auferido o **grau de relevância individual** dos objetivos postos para com as ações do órgão e/ou instituição representado pelos interlocutores da Consulta Estruturada.

Nesse contexto, conforme resultado apresentado abaixo (Figura 3), todos os Objetivos Táticos Setoriais tiveram mais de 50% de grau de relevância individual auferido como alto ou muito alto para com o órgão/instituição representada:



Grau de Relevância:



Figura 3 - Percentual (%) do grau de relevância dos Objetivos Táticos Setoriais conforme contribuições dos órgãos e/ou instituições respondentes na etapa da *Consulta Estruturada*

4.3.3 Definição de minutas de Iniciativas Táticas

Em função da ampla gama de instituições partícipes da etapa de *Consulta Estruturada* (órgãos governamentais intra e intersetoriais, confederações e associações representativas da sociedade civil organizada e do mercado, instituições acadêmicas, secretarias de transportes e logísticas de outros entes federativos, entre outros), as contribuições captadas abrangeram uma variedade de assuntos e temáticas, de modo que se suscitou a necessidade de um adequado tratamento metodológico para a congregação, classificação e categorização das propostas segundo suas similaridades, sob o propósito de geração de redações mais assertivas para as minutas de Iniciativas Táticas.

Este tratamento metodológico seguiu os seguintes parâmetros (Figura 4):



Figura 4 - Percurso metodológico para definição das minutas das Iniciativas Táticas

Em suma, as contribuições advindas da Consulta Estruturada passaram por um duplo crivo ("filtros"), os quais, sucessivamente, permitiram a eliminação de contribuições repetidas e/ou incompletas e uma qualificação tática a fim de delimitar as contribuições que assertivamente correspondiam ao nível de planejamento pretendido no instrumento de planejamento em questão, sem vinculá-lo a diretrizes, orientações ou solicitações muito genéricas (estratégicas) ou muito específicas (operacionais). Após este processo, as contribuições que foram consideradas, por sua pertinência, para a redação das minutas foram classificadas e categorizadas em áreas temáticas, permitindo a unificação de assuntos correlatos e/ou similares, dos quais foram geradas efetivamente as minutas dos elementos táticos esperados.

Assim, após esta etapa, foram redigidas, a partir do tratamento metodológico das temáticas e proposições táticas suscitadas pelas partes interessadas que responderam ao formulário eletrônico, minutas de 50 (cinquenta) **Iniciativas Táticas**. Tais iniciativas - elemento central dos comandos táticos a serem convertidos nas políticas públicas setoriais - concluíram a presente etapa, de modo que ficaram prontas para serem submetidas a um processo de validação e legitimação técnica e política pelas áreas competentes.

4.4 VALIDAÇÃO INTERNA

As minutas das Iniciativas Táticas, dispostas como produto da etapa anterior (*Consulta Estruturada*), foram submetidas a um processo de validação pelas áreas técnicas e políticas competentes sob o propósito de estabelecer eventuais correções, supressões ou acréscimos de temas não abordados pelas partes interessadas durante a consulta.

Sendo assim, as minutas das 50 (cinquenta) Iniciativas Táticas foram discutidas intra e intersetorialmente, ensejando novas redações e proposições mais assertivas, de modo que, ao final desta etapa de validação, foram geradas 48 (quarenta e oito) minutas, as quais serão as bases para uma avaliação mais geral na etapa posterior (*Consulta Pública*), denotando o respeito fundamental das políticas públicas setoriais para com o controle e legitimação social em sua etapa de concepção e desenvolvimento.

4.5 CONSULTA PÚBLICA

Dada a importância das Iniciativas Táticas enquanto elementos de planificação setorial, e observando os princípios da transparência e da construção integrada e participativa do planejamento setorial, fez-se necessário auscultar os demais órgãos e instituições governamentais, a iniciativa privada, as instituições de ensino e a sociedade como um todo por meio de uma *Consulta Pública*, sob o propósito de captar as potenciais contribuições, comentários e considerações em relação às minutas postas, de modo que, à luz de tais comentários, tornou-se possível consolidar e definir, em definitivo, as Diretrizes Setoriais.

Nesse sentido, após a redação das minutas das Iniciativas Táticas e das suas respectivas validações nas esferas técnica e política pelas áreas competentes integrantes do Ministério da Infraestrutura - isto é, após as etapas precedentes de *Consulta Estruturada* e de *Validação interna*, as minutas revisadas foram lançadas para ampla avaliação no âmbito de uma **Consulta Pública**.

Por meio de uma ampla divulgação nas mídias sociais e no portal eletrônico oficial do Ministério da Infraestrutura, a Consulta Pública foi disponibilizada, com o apoio da Ouvidoria do Ministério da Infraestrutura, no portal eletrônico Participa + Brasil, da Presidência da República, de modo que as contribuições foram analisadas e deferidas (ou não), ensejando potenciais alterações nas minutas postas.

Os principais resultados advindos da etapa de Consulta Pública estão descritos nos subtópicos a seguir.

4.5.1 Dados estatísticos gerais

Ao final do período estipulado para a prestação de contribuições, obteve-se o seguinte quantitativo básico referente às contribuições e aos participantes (Figura 5):



* Foram também recebidas contribuições e considerações para as minutas de Iniciativas Táticas por outros meios, sobretudo por meio de Processo SEI, direcionado à unidade responsável pelo desenvolvimento do Plano Setorial, e e-mail institucional.

** No âmbito de algumas contribuições exaradas pelos interessados por meio da plataforma, foram anexados documentos contendo várias proposições e/ou justificativas complementares.



Figura 5 - Classificação quantitativa da plataforma de contribuições e da natureza dos participantes da etapa de Consulta Pública.

Em linhas gerais, a grande maioria (79,1%) das contribuições foram prestadas a partir da plataforma *Participa + Brasil*, da Presidência da República, considerado o método oficial de prestação das contribuições. Vale ressaltar que estas contribuições foram prestadas de maneira direta (na plataforma em si) ou indireta (por meio de documentos anexados, em um total de onze, nos campos disponíveis para tanto na plataforma).

Todavia, houve uma parcela (20,9%) de contribuições advindas de outras fontes - documentação oficial encaminhada via Sistema Eletrônico de Informações (SEI), direcionada à unidade ministerial responsável pelo desenvolvimento do Plano Setorial, e correspondência eletrônica (e-mail).

Ademais, destaca-se o fato de que a maior parte (40,4%) das participações advieram do próprio setor público, seja por meio de outras unidades do Ministério da Infraestrutura ou de suas entidades vinculadas, seja como representação de outros ministérios.

No que tange aos assuntos (capítulos) abordados pelas Iniciativas Táticas, observa-se, conforme o gráfico a seguir (Gráfico 3), que as contribuições foram concentradas em alguns aspectos temáticos:

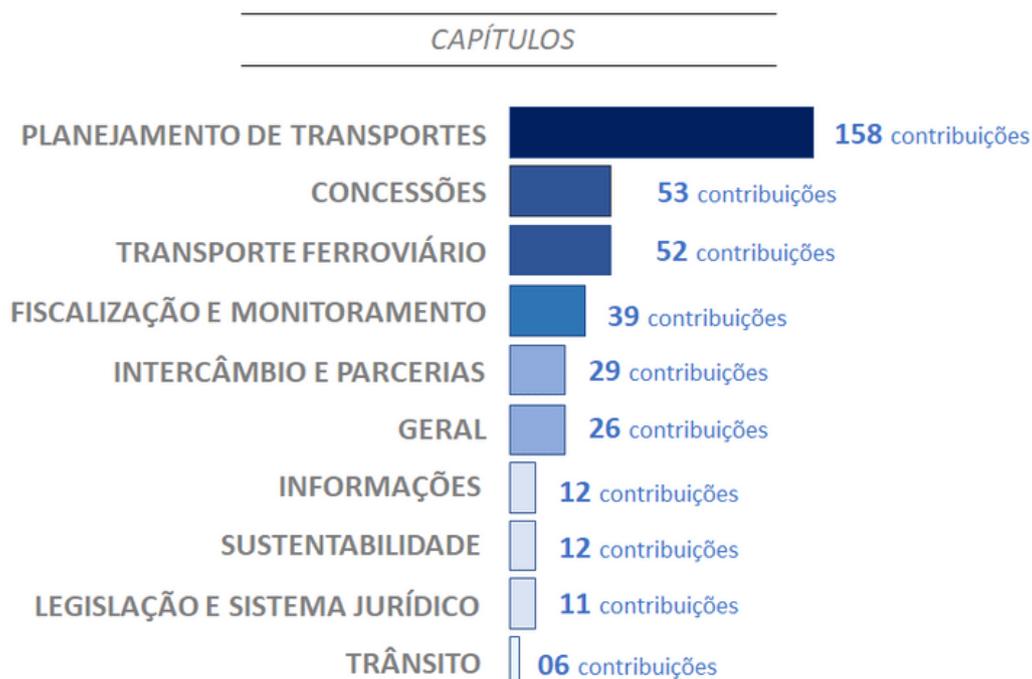


Gráfico 3: Contribuições da Consulta Pública por área temática

Ante as divisões temáticas expostas, percebe-se que o maior número de contribuições (39,7%) foi direcionado para as iniciativas referentes ao *planejamento de transportes*, na qual concentraram-se os assuntos referente aos critérios de investimentos e de priorização de empreendimentos, a corredores logísticos, à intermodalidade e a normativos e ambiente de negócios.

Outras categorias temáticas também tiveram um expressivo número de contribuições, tais como: a área temática das *concessões* (13,3%) - com assuntos relacionados, por exemplo, à estruturação dos novos contratos, aos mecanismos de incentivo e à alocação de riscos; e a área temática referente ao *transporte ferroviário* (13%) - com assuntos relacionados, por exemplo, às diretrizes de desenvolvimento, ao transporte de passageiros, à autorização ferroviária, à utilização de ramais subutilizados e à sinalização.

Ademais, algumas contribuições não foram direcionadas a tópicos específicos, mas sim ao projeto do instrumento de planificação (Plano Setorial) como um todo, tendo, portanto, um espectro geral (6,5%).

4.5.2 Definição das Iniciativas Setoriais

A etapa de Consulta Pública centrou-se na disposição, para análise social, das minutas das 48 (quarenta e oito) Iniciativas Táticas validadas na etapa anterior (*Validação interna*).

Em função do grande número de contribuições e da multiplicidade de fontes (contribuições na plataforma Participa + Brasil e por meio dos documentos anexos; em processos administrativos eletrônicos; e em correspondências eletrônicas institucionais), tornou-se necessário um tratamento metodológico das proposições exaradas, de modo a congregá-las a partir dos itens e/ou trechos das minutas das Iniciativas Táticas a serem afetadas pelas contribuições em comento.

Este tratamento metodológico seguiu os seguintes parâmetros (Figura 6):



Figura 6 - Percurso metodológico para definição das Iniciativas Táticas

As contribuições advindas da Consulta Pública passaram - tal qual ocorreu no âmbito da etapa de Consulta Estruturada - por um duplo crivo ("filtros"): no primeiro, as contribuições brutas (em um total de 398, considerando tanto as contribuições advindas da plataforma quanto as expostas por outros meios) foram analisadas conforme a sua pertinência formal e temática - ou seja, em relação à adequação da contribuição para com o caráter tático desejado para o instrumento de planificação em desenvolvimento ou ainda para com o tema específico vinculado à iniciativa em questão.

Assim, consideraram-se aprovadas um total de 347 (trezentos e quarenta e sete) contribuições, de modo este primeiro "filtro" balizou o caráter (se recusada ou aprovada) das respostas individuais conferidas aos interessados contribuintes por meio da plataforma, sendo tais respostas procedidas por meio da Ouvidoria do Ministério da Infraestrutura.

No segundo "filtro", por sua vez, as contribuições aprovadas foram avaliadas sob o crivo técnico e político do mérito da proposição, de modo que 112 (cento e doze) contribuições foram aprovadas para ensejarem alterações nas minutas propostas. Esta análise qualitativa culminou, em última instância, na alteração de 28 (vinte e oito) Iniciativas Táticas em relação à minuta originalmente posta sob consulta.

Ao final do processo, à luz das alterações feitas conforme proposições textuais assertivas, concluiu-se a etapa de Consulta Pública a partir da validação das **48 (quarenta e oito) Iniciativas Táticas** e, conseqüentemente, a definição, em termos finais, das **Diretrizes Setoriais** do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT.

* * * * *

As etapas percorridas ao longo do *percurso metodológico* ora apresentado resultaram no desenvolvimento de produtos intermediários a este relatório de Diretrizes Setoriais do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT, a saber:

- **Plano Setorial de Transportes Terrestres: Objetivos Táticos Setoriais** (2020) - relatório dedicado à definição dos Objetivos Táticos Setoriais, elencados a partir do Diagnóstico das Diretrizes Governamentais e validados conforme Consulta Estruturada.
 - **Plano Setorial de Transportes Terrestres: Consulta Estruturada** (2020) - relatório dedicado à apresentação da etapa de Consulta Estruturada, a qual concluiu pela definição das minutas de 50 (cinquenta) Iniciativas Táticas enquanto resultado bruto das contribuições qualificadas exaradas.
 - **Plano Setorial de Transportes Terrestres: Consulta Pública** (2021) - relatório dedicado à apresentação da etapa de Consulta Pública, a qual concluiu pela validação e legitimação das 48 (quarenta e oito) Iniciativas Táticas, de modo a culminar na determinação das Diretrizes Setoriais do PSTT.
-

05. DIRETRIZES SETORIAIS

A partir do percurso metodológico trilhado e percorrido (conforme capítulo anterior), foram estabelecidas as **Diretrizes Setoriais** enquanto delimitação das iniciativas e ações em nível tático que, em curto e médio prazos, vão ser promovidas em prol do desenvolvimento e aperfeiçoamento das práticas do setor de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário) do Governo Federal, para além das questões específicas de investimentos em ativos de infraestrutura.

Tais diretrizes centraram-se na definição de duas tipologias de elementos táticos: os *Objetivos Táticos Setoriais* e as *Iniciativas Táticas*.

- **Objetivos Táticos Setoriais:** este grupo de elementos do Plano Setorial realiza a interface entre os objetivos, diretrizes e orientações do nível estratégico, mais abrangentes e genéricos, tipicamente encontrados em instrumentos de mais alto nível (como políticas e planos macrossetoriais), com as orientações a serem implementadas no nível tático.

Assim, tais objetivos correspondem ao elo de ligação e coesão com as diretrizes estratégicas para os subsistemas federais rodoviário, ferroviário e de trânsito, tendo sua concepção genética calcada nos agrupamentos e classificações de ideias-força (valores) similares e correlatas obtidas ao longo do levantamento de informações de documentos e estudos oficiais afetos ao planejamento setorial.

- **Iniciativas Táticas:** este grupo de elementos do Plano Setorial situa-se em um nível tipicamente tático, absorvendo as orientações estratégico-táticas dos Objetivos Táticos Setoriais e "traduzindo-as" em linhas de ação mais ou menos específicas, capazes de subsidiar a concepção e a implementação de iniciativas, ações e políticas públicas voltadas ao desenvolvimento setorial.

Assim, tais iniciativas respondem aos ditames tipicamente táticos buscado pelo Plano Setorial de Transportes Terrestres, fundamentando, segundo uma cadeia lógica de instrumentos de planejamento, a concepção de programas temáticos e/ou de investimentos setoriais (situados na fronteira tático-operacional) e, em última instância, o desenvolvimento de projetos e ações (tipicamente situados no nível operacional), tradicionalmente levados a cabo pelas entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura.

A seguir, as duas tipologias de elementos táticos supracitadas serão tratadas de modo específico enquanto variáveis das Diretrizes Setoriais.

5.1 OS OBJETIVOS TÁTICOS SETORIAIS DO PSTT

A seguir, apresentam-se os **10 (dez) Objetivos Táticos Setoriais** com as ideias-força que lhe deram origem, ao passo que as suas respectivas definições encontram-se destrinchadas na sequência, de modo individualizado.



SATISFAÇÃO DO USUÁRIO

Este Objetivo Tático tem como princípio a entrega de valor à Sociedade, configurando-se, em última instância, no objetivo primordial do desenvolvimento das políticas públicas setoriais.

Nesse contexto, o sistema viário a ser engendrado a partir da atuação política deve prezar pela *confiabilidade* e pelo *conforto* dos cidadãos, de modo a garantir serviços públicos regulares, eficientes, pontuais, seguros e contínuos, calcados nos valores de *cortesia* e *qualidade*, além de adoção de modelos mais modernos e atuais (*atualidade*).

Assim, adota-se como imperativo a oferta de serviços adequados às necessidades dos usuários, assegurando, por um lado, elevados níveis de satisfação (aferidos por meio de indicadores) a partir, por exemplo, da simplificação e digitalização de serviços públicos, e, por outro, o aumento da credibilidade e reconhecimento da imagem e identidade institucional.

IDEIAS-FORÇA



CONFIABILIDADE



CONFORTO



CORTESIA



ATUALIDADE



QUALIDADE

DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

O cerne deste Objetivo Tático centra-se na execução da competência precípua do Setor de Transportes no âmbito da Administração Pública Federal, qual seja: a garantia da *expansão* e da *manutenção* da malha viária do país a partir do investimento de capacidades técnicas, gerenciais e financeiras setoriais, satisfazendo as necessidades presentes e futuras afetas às disponibilidades quantitativas e qualitativas dos meios de transporte.

Nesse sentido, as ações políticas devem se calcar em estratégias, métodos e tecnologias de gerenciamento eficiente de obras e de recursos com vistas à melhoria da atuação pública (*aperfeiçoamento*) quanto à regulação dos serviços, promoção de estudos e execução de intervenções segundo os níveis de qualidade almejados.

Ademais, a garantia de uma ampla *capilaridade* e da *acessibilidade* à rede a partir de qualquer parte do território também se configura como um atributo desejado da matriz de transportes, uma vez que contribui para a manutenção de um território íntegro, coeso e único.

IDEIAS-FORÇA



EXPANSÃO



MANUTENÇÃO



APERFEIÇOAMENTO



CAPILARIDADE



ACESSIBILIDADE

SEGURANÇA VIÁRIA

Este Objetivo Tático aborda a questão da segurança segundo dois vetores: o da garantia da segurança operacional (*safety*) - ligada, via de regra, à conservação da integridade física pessoal a partir da redução de acidentes e mortes - e o da segurança contra atos ilícitos (*security*) - ligada à manutenção da integridade patrimonial e de segurança pública.

Nesse sentido, ele aponta para a necessidade de – direta ou indiretamente, por meio de atuações de indução, colaboração e/ou campanhas educativas – prover um sistema viário que preze pela proteção da integridade dos usuários e bens transportados a partir de uma atuação em prol da execução de ações dedicadas à redução dos acidentes, mortes, lesões, roubos e danos materiais.

Assim, o valor a ser buscado é, em última instância, a garantia de que os deslocamentos se processem com o mínimo possível de riscos.

IDEIAS-FORÇA



SISTEMA VIÁRIO SEGURO
(SAFETY)



SEGURANÇA PÚBLICA
(SECURITY)

SUSTENTABILIDADE

Este Objetivo Tático coaduna-se, em última análise, aos compromissos globais com os valores ensejados pela sustentabilidade, e, neste sentido, aponta para a necessidade de minimização dos impactos ambientais gerados, viabilidade econômica, justiça social e legitimidade política das ações setoriais públicas.

Assim, encontram-se intrinsecamente associadas a este objetivo as questões de concepção, fomento e desenvolvimento de uma *infraestrutura viária sustentável* e ecológica, que preze pela melhoria sistêmica da eficiência energética e redução das emissões de poluentes, por um lado, e da proposição de novos padrões viários, considerando a *resiliência* e a *adaptação* às mudanças do clima, por outro, de modo a ensejar um aprimoramento da gestão socioambiental setorial.

IDEIAS-FORÇA



INFRAESTRUTURA
SUSTENTÁVEL



RESILIÊNCIA



ADAPTAÇÃO

SEGURANÇA JURÍDICA

Este Objetivo Tático centra-se na necessidade de simplificação e modernização das normas e marcos regulatórios setoriais a partir da consideração dos princípios éticos, de integridade e de redução dos entraves burocráticos para uma maior agregação de valor das entregas à sociedade.

Assim, pressupõe que as instituições públicas setoriais sejam revestidas de uma *credibilidade* e que suas ações sejam previsíveis (*previsibilidade*) por meio sistemas sólidos, simplificados e com regras e critérios transparentes e perenes de planejamento, planificação, execução de investimentos, regulação e fiscalização do Setor de Transportes.

Ademais, este objetivo também adota como princípio a geração de *estabilidade* nas relações jurídicas, consistência técnica, legitimidade nas condutas e padronização dos procedimentos e atos políticos públicos em prol de uma maior confiança da sociedade e da iniciativa privada em relação aos investimentos e serviços prestados e ofertados pelo setor.

IDEIAS-FORÇA



PREVISIBILIDADE



CREDIBILIDADE



ESTABILIDADE

DESEMPENHO LOGÍSTICO

Este Objetivo Tático alinha-se às perspectivas de aperfeiçoamento da performance logística, de melhoria dos índices de produtividade e da redução dos custos logísticos brasileiros a partir da geração de condições para deslocamentos com menores custos, no momento correto e segundo condições apropriadas.

Para tanto, as iniciativas setoriais devem se calcar na *racionalidade* na distribuição dos modos de transporte, inclusive em suas conexões (*intermodalidade*), ensejando inequívocos benefícios sociais, econômicos e ambientais relacionados ao aumento da *eficiência* e aos incrementos dos níveis de desempenho e *competitividade* do setor.

Ademais, também integram esta perspectiva as iniciativas de simplificação e agilidade do fluxo de cargas, informações e documentos, fomentando escolhas mais assertivas da alocação dos recursos, dos investimentos e dos serviços de transporte ofertados para o transporte de pessoas e bens, balizados por suas capacidades de entrega de benefícios à sociedade.

IDEIAS-FORÇA



RACIONALIDADE



EFICIÊNCIA



COMPETITIVIDADE



INTERMODALIDADE

DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Este Objetivo Tático encontra-se atrelado aos preceitos fundamentais do Estado nacional quanto à promoção do desenvolvimento regional, de modo que a rede de transportes e os serviços logísticos devem contribuir tanto para a *indução* do desenvolvimento social e econômico nas áreas carentes, quanto para o *fortalecimento* do desenvolvimento das áreas já consolidadas, cumprindo com seu papel de mediação da dinâmica social inerente às instâncias produtivas.

Assim, para esta função, os sistemas de transportes devem resguardar as *particularidades regionais*, inclusive quanto às *territorialidades* e às heterogêneas capacidades instaladas para a execução das políticas públicas.

IDEIAS-FORÇA



INDUÇÃO



FORTALECIMENTO



PARTICULARIDADES



TERRITORIALIDADE

INTERCÂMBIO

Este Objetivo Tático pressupõe a adoção de iniciativas que promovam tanto a integração física, de caráter endógeno (agregação interna, subnacional e nacional) ou exógeno (de *transnacionalidade*, isto é da infraestrutura viária com os países vizinhos), quanto a integração operacional (*interoperabilidade*) com instâncias subnacionais, nacionais e internacionais afins na geração de maior eficiência e sinergia nas operações e serviços de logística e transportes de pessoas e bens.

Ademais, sob a égide deste objetivo encontram-se as iniciativas de *interatividade* entre órgãos e instituições afins, considerando, para além de uma perspectiva de planejamento integrado efetivo, o intercâmbio de informações, considerando a transparência, a facilitação de acesso e a qualidade dos dados e do conhecimento setorial gerado.

IDEIAS-FORÇA



TRANSNACIONALIDADE



INTEROPERABILIDADE



INTERATIVIDADE

DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO

Este Objetivo Tático inclui as iniciativas que versam acerca do compromisso setorial de incorporação das melhores práticas a partir da *inovação* e da *tecnologia*, valendo-se de recursos, desenvolvimentos e aperfeiçoamentos de sistemas inteligentes, essenciais à formulação, monitoramento, avaliação e execução das estratégias institucionais, de modo a garantir a constante atualização tecnológica do Setor de Transportes no âmbito do cumprimento de suas competências.

Além disso, este objetivo calca-se no desenvolvimento de estudos e pesquisas com vistas a uma maior eficiência e *celeridade* das repostas práticas aos desafios setorialmente impostos, ensejando a busca por *referências* (*benchmarks*), expertises e boas práticas técnicas e de gestão nacionais e internacionais.

IDEIAS-FORÇA



INOVAÇÃO



TECNOLOGIA



CELERIDADE



REFERÊNCIA

SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA

Este Objetivo Tático coaduna-se com a necessidade de aperfeiçoamento dos critérios e mecanismos de *financiamento* do Setor de Transportes, além do desenvolvimento de medidas institucionais e instrumentos voltados à geração de um ambiente propício para a atração de investimentos (*atratividade*) nacionais e internacionais ou mesmo a melhoria dos instrumentos e mecanismos de *fomento*, transparência e garantia dos recursos financeiros ao desenvolvimento setorial.

Ademais, este objetivo também versa pelas questões de otimização da aplicação dos recursos públicos setoriais, ensejando a definição de critérios de qualificação de projetos e priorização de investimentos, aumentando a eficiência na execução dos investimentos.

IDEIAS-FORÇA



FINANCIAMENTO



FOMENTO



ATRATIVIDADE

5.1.1 Análise de aderência

A partir da definição interposta para os 10 (dez) Objetivos Táticos Setoriais, realizou-se uma *análise de aderência* destes objetivos táticos com os elementos estratégicos veiculados por instrumentos centrais no âmbito do planejamento de transportes, a fim de garantir uma coesão e coerência entre as orientações mais estratégicas das políticas ministeriais e as áreas temáticas táticas ora propostas para as diretrizes do Plano Setorial.

Nesse sentido, as definições dos Objetivos Táticos Setoriais foram comparadas às definições estabelecidas para os **princípios** da Política Nacional de Transportes, por um lado, e aos **objetivos estratégicos** do Planejamento Estratégico do Ministério da Infraestrutura, por outro.

Estes pontos de comparação justificam-se pelo seguinte:

- **Política Nacional de Transportes - PNT**, a partir de seus **princípios**: a PNT configura-se como a peça de política pública de mais alto nível para a definição das práticas inerentes aos Setor de Transportes brasileiro e, nesse contexto, os seus princípios dizem respeito aos preceitos, leis ou pressupostos considerados universais, sendo incontestáveis e de apreensão imediata, uma vez que refletem o pensamento do Estado Nacional e, em última instância, da sociedade. Sendo assim, eles correspondem às estruturas mais básicas, cláusulas pétreas setoriais.

Nesse contexto, a Política Nacional de Transportes, a partir de seus elementos, deve orientar e fomentar o planejamento de transportes, bem como balizar os planos e programas derivados, preocupando-se em garantir que todos os órgãos setoriais tenham clareza dos pressupostos assumidos. Ademais, as diretrizes políticas estabelecidas na Política devem ser capazes de identificar os conflitos de interesse e, nesse ínterim, alinhar e pactuar as prioridades nas interfaces entre as demandas políticas e o planejamento estratégico de transportes tecnicamente definido no âmbito do Estado, de modo a sinalizar e legitimar as escolhas avocadas pela federação ao longo do tempo, orientando tanto os demais entes federados (estados e municípios) quanto a iniciativa privada e a sociedade acerca das prioridades de investimentos.

- **Planejamento Estratégico** do Ministério da Infraestrutura, a partir de seus **objetivos estratégicos**: o planejamento organizacional de nível estratégico para o Ministério da Infraestrutura configura-se como um processo de ação gerencial que pretende assegurar à organização um senso de direção e continuidade a médio e longo prazos, sem prejudicar a flexibilidade e a necessidade de tomadas de decisões no cotidiano. Em outras palavras, este planejamento representa a ação gerencial de tomar as decisões em prol do reconhecimento e atingimento dos objetivos definidos (*objetivos estratégicos*).

Nesse contexto, os objetivos estratégicos estipulam os propósitos e orientam os caminhos mais adequados a serem percorridos para superar os desafios presentes e atingir a missão institucional no longo prazo. Ademais, também funcionam como um referencial de "escolhas maiores" para que, nos níveis tático e operacional, sejam procedidas "escolhas menores", alinhadas às primeiras.

A partir desses elementos centrais, os Objetivos Táticos Setoriais foram comparados às proposições definidas pelos princípios e objetivos estratégicos, mostrando-se - como observado, respectivamente, nas figuras 7 e 8 - adequados e aderentes aos ditames mais estratégicos do planejamento de transportes.



Figura 7 - Alinhamento dos Objetivos Táticos Setoriais do PSTT com os princípios da Política Nacional de Transportes - PNT



Figura 8 - Alinhamento dos Objetivos Táticos Setoriais do PSTT com os objetivos estratégicos do Planejamento Estratégico do Ministério da Infraestrutura

5.2 AS INICIATIVAS TÁTICAS DO PSTT

5.2.1 Os focos de atuação das Iniciativas Táticas

Considerando a necessidade de as Diretrizes Setoriais apresentarem uma relação de ações destinadas ao desenvolvimento e aperfeiçoamento das práticas do setor de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário) para além das questões específicas de investimentos em ativos de infraestrutura, estabeleceu-se como parâmetro de fundo a concepção das Iniciativas Táticas a partir de **05 (cinco) focos de atuação**, ensejando a emergência de inovações e soluções criativas, ora relacionadas a aspectos importantes das competências e políticas públicas setoriais (como a infraestrutura, operação e serviços), ora atreladas a aspectos tangenciais (como a articulação setorial) ou transversais (como a comunicação).

Sendo assim, as Iniciativas Táticas foram pensadas em aspectos não exclusivos às ações tipicamente relacionadas à indicação de uma carteira de empreendimentos de infraestrutura, inspirando iniciativas táticas de amplo espectro, considerando os seguintes fatos de atuação:



INFRAESTRUTURA

Investimentos em rodovias e ferrovias, seja por meio de obras públicas ou outorgas.



OPERAÇÃO

Fiscalização e monitoramento de empreendimentos viários e/ou de serviços de transporte e logística associados; geração de governança eficiente; sistemas inteligentes de transportes (ITS), informatização de bancos de dados etc.



SERVIÇOS

Prestação direta ou indireta e regulação dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário de cargas e passageiros



ARTICULAÇÃO SETORIAL

Articulação com órgãos, entidades e associações do Governo, Sociedade e Mercado, com vistas à participação, integração e pactuação de interesses e expectativas em relação ao setor de transportes terrestres



COMUNICAÇÃO

Estratégias de transparência, disseminação de conhecimento e divulgação de resultados setoriais.

5.2.2 As Iniciativas Táticas setoriais

A seguir, são apresentadas as **48 (quarenta e oito) Iniciativas Táticas**, configuradas como as diretrizes táticas setoriais do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT. Ressalta-se que cada uma dessas iniciativas encontra-se classificada em um capítulo (área temática) e rotulada segundo o assunto específico que aborda. Ademais, cada uma das iniciativas também se encontra correlacionada a um ou mais Objetivo Tático Setorial, facilitando a conexão e coesão entre os objetivos e as iniciativas do Plano Setorial.

As Iniciativas Táticas foram classificadas em capítulos e seções para fins de melhor delineamento da variedade de temas abordados:

PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

CRITÉRIOS PARA PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS

PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS A PARTIR DE
CORREDORES LOGÍSTICOS

AUMENTO DA CAPACIDADE DE CORREDORES
LOGÍSTICOS

INCENTIVO A SERVIÇOS INTERMODAIS

DIRETRIZES PARA FOMENTO E APERFEIÇOAMENTO DO
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

MANUTENÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS NÃO
PAVIMENTADAS

PADRONIZAÇÃO DA DEMANDA POR TRANSPORTE NOS
PROJETOS

DISCIPLINAMENTO DE NORMATIVOS E DETERMINAÇÕES
TÉCNICAS NOS EDITAIS

MECANISMOS DE APERFEIÇOAMENTO DO AMBIENTE DE
NEGÓCIOS

SUBSÍDIO AO DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL



CONCESSÕES

ESTRUTURAÇÃO DOS NOVOS CONTRATOS DE
CONCESSÃO

MECANISMOS DE FINANCIAMENTO CRUZADO

MECANISMOS DE INCENTIVOS NAS CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS

ALOCAÇÃO DE RISCOS

OUTORGA DE LONGO PRAZO PARA MANUTENÇÃO

COBRANÇA DE PEDÁGIOS PROPORCIONAIS NAS
CONCESSÕES RODOVIÁRIAS



**TRANSPORTE
FERROVIÁRIO**

DIRETRIZES PARA DESENVOLVIMENTO DO
TRANSPORTE FERROVIÁRIO

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

UTILIZAÇÃO DE RAMAIS DESATIVADOS OU SUBUTILIZADOS

AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA

MONITORAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

SINALIZAÇÃO E REDUÇÃO DOS CONFLITOS URBANOS

DESVINCULAÇÃO DA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA



TRÂNSITO

AGENDA REGULATÓRIA DENATRAN



**FISCALIZAÇÃO E
MONITORAMENTO**

SEGURANÇA VIÁRIA

SISTEMA NACIONAL DE MONITORAMENTO E VIGILÂNCIA

TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

FISCALIZAÇÃO DINÂMICA DE VEÍCULOS DE CARGA



INTERCÂMBIO E PARCERIAS

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

COOPERAÇÃO COM AS FORÇAS ARMADAS

INTERCÂMBIO COM OUTROS ÓRGÃOS

ARTICULAÇÃO COM DEMAIS UNIDADES FEDERATIVAS

CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES E TRABALHADORES SETORIAIS

FÓRUM NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES



INFORMAÇÕES

DESENVOLVIMENTO DE PORTAL ELETRÔNICO INTERATIVO

UTILIZAÇÃO DE BIG DATA

DESENVOLVIMENTO DE RANKING QUALITATIVO DE
RODOVIAS



REVISÃO E PADRONIZAÇÃO DE NORMATIVOS JUNTO AOS
ÓRGÃOS AMBIENTAIS

PADRONIZAÇÃO DOS PROGRAMAS AMBIENTAIS

TRANSFERÊNCIA DE OBRIGAÇÕES PARA CONDICIONANTES
AMBIENTAIS

SUSTENTABILIDADE ENERGÉTICA

SUSTENTABILIDADE

FINANCIAMENTO VERDE

CRÉDITOS DE CARBONO

ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL

MAPEAMENTO DE RISCO CLIMÁTICO



ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

**LEGISLAÇÃO E
SISTEMA JURÍDICO**

ALTERAÇÃO NA RELAÇÃO DAS VIAS TERRESTRES FEDERAIS
NO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

CAPACITAÇÃO EM MÉTODOS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS



01. PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

I - CRITÉRIOS PARA A PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS

Adotar critérios objetivos e transparentes para a consecução e priorização de investimentos de implantação, ampliação e adequação das malhas rodoviária e ferroviária federal, centrados no benefício aos usuários e no retorno social dos projetos, considerando:

- a. a mitigação dos conflitos com as áreas urbanas, preferencialmente por meio de anéis viários, contornos ou variantes;
- b. a viabilidade de antecipação da obtenção das licenças ambientais e de instrução dos processos de desapropriação, de modo a mitigar o comprometimento à execução das obras, operação e/ou prestação de serviços nas vias;
- c. a adoção das alternativas de menor emissão de poluentes;
- d. o estabelecimento de rotas alternativas redundantes, quando possível, para fluxos mais expressivos, a fim de evitar a inexistência de opções viárias quando da interrupção do tráfego em função de acidentes/ incidentes e ocorrências de eventos de crise, emergência ou calamidade pública;
- e. o atendimento a regiões turísticas;
- f. o atendimento a áreas remotas;
- g. o atendimento a áreas economicamente deprimidas;
- h. a intensificação de investimentos em trechos críticos no que se refere à segurança viária;

- i. a possibilidade de integração transfronteiriça e/ou com outros modos de transporte;
- j. o alinhamento aos instrumentos de planejamento setorial.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SEGURANÇA
VIÁRIA



SUSTENTABILIDADE



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



DESENVOLVIMENTO
REGIONAL



INTERCÂMBIO



II- PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS A PARTIR DE CORREDORES LOGÍSTICOS

Priorizar os investimentos setoriais a partir dos corredores logísticos identificados no Plano Nacional de Logística, considerando, na definição do escopo dos contratos de concessão ou de manutenção, a integração do eixo viário principal às suas respectivas vias federais alimentadoras e/ou pontos de conexão com outros modos de transporte, consoante uma visão territorial integrada e de eficiência logística.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESEMPENHO
LOGÍSTICO



INTERCÂMBIO



III - AUMENTO DA CAPACIDADE DE CORREDORES LOGÍSTICOS

Promover o aumento da capacidade das vias de transportes terrestres integrantes de corredores logísticos identificados no âmbito do Plano Nacional de Logística, à luz das especificidades dos modos rodoviário e ferroviário, considerando:

- a. a execução de investimentos de alterações físicas das vias e de melhoria dos acessos aos pontos de conexão intermodal;
- b. a identificação e consecução de melhorias na sinalização, operação e controle das vias;
- c. o fortalecimento das ações de fiscalização ao longo dos trechos críticos quanto à ocorrência de acidentes;
- d. a redução de interferências com os ambientes urbanos.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SEGURANÇA
VIÁRIA



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



IV - INCENTIVOS A SERVIÇOS INTERMODAIS

Incentivar operações e serviços logísticos intermodais entre os subsistemas rodoviário e ferroviário, e destes com outros modos de transporte, considerando:

- a. o fomento à implantação de Centros de Integração Logística em pontos estratégicos da malha;
- b. a utilização de equipamentos e processos inovadores de carregamento e transbordo de cargas;
- c. a padronização das cargas por meio de contêineres e/ou outras formas de unitização de cargas;
- d. o desenvolvimento de uma rede nacional voltada ao acompanhamento e mapeamento dos fluxos de transporte a partir de sistemas eletrônicos de leitura e identificação de veículos e cargas transportadas;
- e. o desenvolvimento de uma rede de centros de controle operacional descentralizados, com grande capilaridade territorial e qualificação profissional em gestão, planejamento e operação, bem como agilidade dos processos requeridos no âmbito do transporte de cargas;
- f. a simplificação de documentos de transporte de cargas.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESEMPENHO
LOGÍSTICO



INTERCÂMBIO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



V - DIRETRIZES PARA FOMENTO E APERFEIÇOAMENTO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Estabelecer diretrizes voltadas ao fomento e aperfeiçoamento do transporte de passageiros nos modos de transportes terrestres.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



VI - MANUTENÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS NÃO PAVIMENTADAS

Desenvolver ações de manutenção preventiva e corretiva para as rodovias federais não pavimentadas e envidar esforços para sua pavimentação, quando possível.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



VII - PADRONIZAÇÃO DA DEMANDA POR TRANSPORTE NOS PROJETOS

Instituir mecanismos de padronização dos planos e projetos setoriais quanto às metodologias de definição da demanda por transporte a partir da obtenção e controle dinâmico de informações de transporte de cargas e passageiros, com vistas a subsidiar o planejamento e a prospecção de novos trechos viários, em consonância aos instrumentos de planejamento macrossetorial.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



VIII - DISCIPLINAMENTO DE NORMATIVOS E DETERMINAÇÕES TÉCNICAS NOS EDITAIS

Disciplinar, de modo mais claro e assertivo, os normativos e as determinações técnicas a serem seguidas nos editais de contratações dos investimentos em infraestruturas viárias, sobretudo quanto:

- a. aos projetos de engenharia e serviços, inclusive considerando a utilização da metodologia Building Information Modeling - BIM;
- b. aos modelos de cronogramas e custos;
- c. às métricas de aceitação das entregas para efetuação dos pagamentos;
- d. à definição e delimitação da matriz de riscos, tornando os custos mais previsíveis e aumentando o leque de potenciais empresas contratadas;
- e. às normas de segurança operacional.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



IX - MECANISMOS DE APERFEIÇOAMENTO DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS

Definir critérios e mecanismos, no que couber, de aperfeiçoamento do ambiente de negócios vinculado ao planejamento dos transportes terrestres, considerando:

- a. a ampliação da participação financeira de empresas e do capital internacional em projetos de transportes terrestres;
- b. a utilização de recursos provenientes de eventuais Acordos de leniência para a realização de obras de infraestrutura.
- c. a identificação de fontes de recursos de bancos de fomento e organismos multilaterais para o financiamento de projetos, inclusive os transfronteiriços;
- d. a definição, em articulação com a Receita Federal do Brasil, de critérios para certificação de empresas de transportes enquanto Operadores Econômicos Autorizados.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



INTERCÂMBIO



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



X - SUBSÍDIO DO DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL

Subsidiar a elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano e regional, em nível tático, ao longo das vias de transportes terrestres, considerando:

- a. a implementação de arcabouço regulatório voltado à permissão de uso das faixas de domínio nas vias terrestres;
- b. o estabelecimento de programas de reassentamento, regularização fundiária e provisão de habitações de interesse social para os ocupantes das faixas de domínio elegíveis para participação;
- c. a uniformização das regras e políticas de gestão territorial das faixas de domínio e faixas non aedificandi, considerando as especificidades dos modos de transportes terrestres;
- d. a definição das faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais;
- e. o incentivo à implantação de polos de desenvolvimento tecnológico, envolvendo universidades, escolas técnicas e indústrias, relacionados à prospecção de inovações e à manutenção das vias terrestres;
- f. a garantia da manutenção do patrimônio histórico;
- g. o incentivo ao desenvolvimento de regiões turísticas;
- h. o incentivo à instalação e ao reconhecimento de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) ao longo das rodovias federais.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SEGURANÇA
JURÍDICA



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



DESENVOLVIMENTO
REGIONAL



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



02. CONCESSÕES

I - ESTRUTURAÇÃO DOS NOVOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

Estabelecer, à luz das especificidades dos empreendimentos e dos modos de transporte terrestres, a estruturação dos novos contratos de concessão, considerando as seguintes variáveis:

- a. a utilização gradual de tecnologias, procedimentos e inovações mais eficientes e ambientalmente sustentáveis;
- b. o estímulo à implementação de intervenções, em função da demanda, de inovações tecnológicas que resultem em benefícios aos usuários;
- c. a alocação de riscos entre o poder público e a empresa concessionária para fins de estabelecimento de uma matriz de riscos assertiva no âmbito dos investimentos;
- d. o estabelecimento de mecanismos contratuais propícios ao incentivo e execução de investimentos obrigatórios com ganhos de prazo e performance de execução;
- e. a instituição e o aprimoramento de mecanismos de monitoramento contínuo e permanente dos investimentos realizados durante a concessão;

- f. a previsão de ações legais cabíveis voltadas às intervenções de conservação, manutenção e adequação das vias quanto do eventual descumprimento dos contratos;
- g. a instituição de mecanismos de incentivo de exploração de receitas acessórias por parte das empresas concessionárias.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SUSTENTABILIDADE



SEGURANÇA
JURÍDICA



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



II - MECANISMOS DE FINANCIAMENTO CRUZADO

Propor modelos e mecanismos de financiamento cruzado no âmbito das concessões de transportes terrestres, de modo a permitir:

- a. investimentos, por parte da iniciativa privada, na melhoria, adequação de capacidade, operação e manutenção dos eixos rodoviários de menor atratividade;
- b. incentivos ao desenvolvimento regional dos ativos e da operação vinculados a programas de transporte ferroviário.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



III - MECANISMOS DE INCENTIVOS NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS

Avaliar, no âmbito das concessões de rodovias e ferrovias federais, mecanismos de incentivos de reconhecimento das concessionárias com base:

- a. na satisfação dos usuários;
- b. em indicadores de segurança viária;
- c. na adoção de inovações, incluindo novas tecnologias construtivas;
- d. na incorporação de práticas sustentáveis, desde a fase de projeto até a operação da via;
- e. no aumento da fluidez operacional das vias.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



SEGURANÇA
VIÁRIA



SUSTENTABILIDADE



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



IV - ALOCAÇÃO DE RISCOS

Desenvolver metodologia de classificação e alocação de riscos entre o poder concedente e as empresas concessionárias.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



SEGURANÇA
JURÍDICA



V - OUTORGA DE LONGO PRAZO PARA MANUTENÇÃO

Avaliar a implantação de programas de outorga de longo prazo à iniciativa privada dos serviços de conservação e manutenção das rodovias federais, considerando a viabilidade das modalidades de concessão e parceria público-privada.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



VI - COBRANÇA DE PEDÁGIOS PROPORCIONAIS NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Estabelecer, no âmbito das concessões rodoviárias federais, mecanismos de cobrança de pedágios proporcionais aos trechos percorridos por meio da identificação eletrônica dos veículos.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESEMPENHO
LOGÍSTICO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



03. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

I - DIRETRIZES PARA DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Estabelecer diretrizes para o desenvolvimento do transporte ferroviário de cargas e passageiros, considerando:

- a. a identificação de potencialidades e mecanismos de transporte misto, de passageiros e cargas fracionadas, inclusive relacionadas ao serviço expresso de pequenas encomendas;
- b. a simplificação dos procedimentos regulatórios e exigências no âmbito da prestação dos serviços ferroviários com vistas à desburocratização;
- c. a possibilidade de padronização das bitolas para os novos projetos, desde que operacional e economicamente viável;
- d. a possibilidade de padronização dos sistemas de sinalização e de controle para os novos projetos;
- e. a instituição de processos de autorização para fins de expansão da malha ferroviária e melhoria e modernização de trechos já existentes;
- f. a permissão para utilização de receitas acessórias para fins de equacionamento financeiro para as operações ferroviárias.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SEGURANÇA
JURÍDICA



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



INTERCÂMBIO



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



II - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Desenvolver o transporte ferroviário de passageiros, considerando, no mínimo, a realização de ações nas seguintes áreas temáticas:

- a. integração com o planejamento regional e/ou urbano;
- b. planejamento de rotas de interligação entre cidades médias e cidades de grande porte/regiões metropolitanas;
- c. definição de fontes de receita para fins de equacionamento financeiro e sustentabilidade econômica das operações ferroviárias;
- d. análise dos dados estimativos de demanda e de externalidades para a viabilização dos projetos;
- e. definição de parâmetros operacionais com foco na satisfação dos usuários.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



DESENVOLVIMENTO
REGIONAL



INTERCÂMBIO



III - UTILIZAÇÃO DE RAMAIS DESATIVADOS OU SUBUTILIZADOS

Identificar as potencialidades de utilização de ramais ferroviários desativados ou subutilizados para o transporte ferroviário de passageiros e cargas por meio de autorizações de short-lines.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



DESENVOLVIMENTO
REGIONAL



IV - AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA

Incentivar, segundo critérios técnicos, a autorização pública de linhas ferroviárias privadas de cargas ou passageiros, com vistas à geração do desenvolvimento sustentado do transporte ferroviário.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



V - MONITORAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Estabelecer mecanismos de monitoramento constante dos serviços de transporte ferroviário de passageiros a partir de indicadores de qualidade, performance e disponibilidade dos serviços, considerando a acessibilidade e a adequação aos portadores de necessidades especiais.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



VI - SINALIZAÇÃO E REDUÇÃO DOS CONFLITOS URBANOS

Estabelecer programas junto às concessionárias das ferrovias voltados à redução dos conflitos urbanos e atualização e modernização da sinalização das passagens de nível das ferrovias nacionais, contribuindo para o aumento da capacidade, segurança e eficiência da malha ferroviária brasileira.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
VIÁRIA



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



VII - DESVINCULAÇÃO DA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Promover discussões e estudos acerca da regulação do transporte ferroviário de cargas e passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura, com vistas à geração de uma maior competitividade ao setor ferroviário.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



04. TRÂNSITO

I - AGENDA REGULATÓRIA DENATRAN

Implementar a Agenda Regulatória do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, para fins de cumprimento de suas competências junto à Política Nacional de Trânsito e ao Programa Nacional de Trânsito, considerando, no mínimo, o desenvolvimento de ações nas seguintes áreas temáticas:

- a. educação para o trânsito;
- b. mobilidade e engenharia;
- c. esforço legal;
- d. coleta e integração de dados.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
VIÁRIA



SEGURANÇA
JURÍDICA



INTERCÂMBIO



05.FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

I - SEGURANÇA VIÁRIA

Aprimorar continuamente a segurança viária nas rodovias e ferrovias federais em todo o território nacional, considerando:

- a. uma metodologia de definição e monitoramento contínuo de trechos críticos a partir da identificação e classificação das vias;
- b. a implementação da melhorias físicas e operacionais, inclusive de sinalização, em trechos com maiores índices de acidentes;
- c. a implantação de áreas de escape em trechos críticos quanto à ocorrência de acidentes, em rodovias concedidas ou não;
- d. a atualização de normas e manuais técnicos voltados para o projeto, regulação e operação das vias;
- e. a investigação das melhores práticas adotadas nos trechos que obtiveram redução significativa do número de vítimas, de forma a aplicá-las em trechos com características semelhantes;
- f. a implementação de programas e ações que visem ao estímulo e reforço do bom comportamento.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
VIÁRIA



II - SISTEMA NACIONAL DE MONITORAMENTO E VIGILÂNCIA

Incentivar o desenvolvimento de um sistema nacional de monitoramento e vigilância dos subsistemas rodoviário e ferroviário, integrando os órgãos e instâncias competentes, inclusive do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando:

- a. controle de tráfego, por meio de câmeras e equipamentos eletrônicos;
- b. registro integrado e detalhado da ocorrência de acidentes viários, explicitando as causas, localizações e gravidades dos eventos;
- c. prevenção e/ou atuação célere nos casos da ocorrência de acidentes ou incidentes;
- d. promoção de segurança contra roubo de cargas e veículos, além da ocorrência de atos ilícitos;
- e. compartilhamento de informações, quando possível.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
VIÁRIA



INTERCÂMBIO



III - TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Estabelecer protocolos para o transporte de produtos perigosos, bem como mecanismos de prevenção de acidentes com este tipo de carga no âmbito das operações de transporte terrestre, considerando:

- a. a definição de um sistema de gestão para fins de identificação dos riscos e diminuição dos impactos socioambientais em função da ocorrência de eventuais acidentes/incidentes;
- b. a definição simplificada e o aperfeiçoamento dos regulamentos e penalidades em decorrência das infrações.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
VIÁRIA



SUSTENTABILIDADE



SEGURANÇA
JURÍDICA



IV - FISCALIZAÇÃO DINÂMICA DE VEÍCULOS DE CARGA

Estabelecer mecanismos de fiscalização dos veículos de carga na velocidade regulamentar das rodovias federais por meio de uma estruturação tecnológica voltada à leitura eletrônica dos dados do veículos e da operação de transportes, bem como à lavratura dos autos de infração, com foco na redução dos tempos de parada para inspeções.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESEMPENHO
LOGÍSTICO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



06. INTERCÂMBIO E PARCERIAS

I - TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

Estabelecer parcerias com outros países, de modo a ampliar a interação e a comunicação no âmbito do transporte internacional de cargas, considerando:

- a. a elaboração de estudos e projetos transfronteiriços, inclusive quanto à criação de corredores de exportação/importação e a integração bioceânica;
- b. a coordenação e cooperação com o planejamento dos órgãos competentes, nacionais e estrangeiros, responsáveis pela fiscalização, controle aduaneiro e segurança nacional para fins de geração de um funcionamento pleno e efetivo dos postos de fronteira;
- c. a integração e simplificação das barreiras burocráticas e o emprego de inovações tecnológicas com vistas à geração de maior fluidez nas operações de transportes com os países vizinhos;
- d. o estabelecimento de acordos de cooperação para o intercâmbio de expertises no desenvolvimento da infraestrutura viária terrestre;
- e. os intercâmbios econômicos e educacionais voltados à transferência de tecnologias;

- f. a integração da malha viária nacional com os países fronteiriços, quando possível;
- g. o aprimoramento da gestão e da operação dos serviços de transporte rodoviário internacional, em articulação com os países fronteiriços.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



INTERCÂMBIO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



II - COOPERAÇÃO COM AS FORÇAS ARMADAS

Identificar, em articulação com as Forças Armadas, iniciativas de interesse para a segurança nacional quanto às políticas e ao planejamento dos transportes terrestres, considerando:

- a. a identificação de corredores logísticos estratégicos voltados à segurança nacional;
- b. a adequação da infraestrutura viária para otimizar o transporte e o apoio logístico às tropas terrestres;
- c. a identificação de projetos viários voltados ao incremento da segurança nacional;
- d. o levantamento dos gargalos e necessidades físicas e operacionais, no âmbito das infraestruturas terrestres voltadas à defesa nacional;
- e. a identificação e preparação de rodovias federais estratégicas para utilização eventual em pousos de aeronaves militares;
- f. o estabelecimento de projetos transfronteiriços voltados à cooperação e integração em defesa no âmbito sul-americano.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SEGURANÇA
JURÍDICA



INTERCÂMBIO



III - INTERCÂMBIO COM OUTROS ÓRGÃOS

Promover o intercâmbio com órgãos e instituições do setor público, privado e acadêmico em prol do aprimoramento do planejamento, gestão, execução dos investimentos e do desenvolvimento científico-tecnológico de engenharia dos transportes terrestres, considerando:

- a. o alinhamento das análises de projetos e soluções de engenharia;
- b. o estabelecimento da articulação e integração do planejamento setorial de transportes do governo federal com as demais instâncias federativas;
- c. o fortalecimento das capacidades, autonomia e competências das unidades regionalizadas das entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura;
- d. o estabelecimento de planos integrados de fiscalização e monitoramento das vias federais de transporte entre as instâncias competentes;
- e. o desenvolvimento de soluções integradas e mecanismos de diálogo junto aos órgãos ambientais e de controle, de forma a firmar entendimentos prévios que evitem paralisações e atrasos na execução dos empreendimentos;
- f. a aproximação com setores industriais e instituições nacionais e internacionais de pesquisa e desenvolvimento para a promoção da inovação tecnológica e informacional setorial;

g. o desenvolvimento de ensaios e projetos piloto de engenharia de transportes terrestres em centros técnicos e universitários, corporativos ou não, sobretudo em projetos de construção, manutenção, operação, redução dos conflitos urbanos e conservação de contenções e obras de arte especiais nas rodovias e ferrovias federais;

h. a utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT das concessões federais para o estudo de novos equipamentos e materiais de construção, atualização de normas e manuais, além de tecnologias sustentáveis.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SUSTENTABILIDADE



DESENVOLVIMENTO
REGIONAL



INTERCÂMBIO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



IV - ARTICULAÇÃO COM DEMAIS UNIDADES FEDERATIVAS

Promover a integração e articulação com o planejamento de logística e transporte das demais unidades federativas, considerando:

- a. o incentivo à execução, por parte dos demais entes federativos, de obras estratégicas e complementares aos eixos viários estratégicos federais a partir dos recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre as operações realizadas com combustíveis (CIDE-Combustíveis);
- b. o estabelecimento de acordos de cooperação técnica com as Unidades da Federação para fins de integração das bases de dados relacionadas à operação dos serviços de transportes terrestres;
- c. o estabelecimento de acordos para delegação aos entes federativos quanto às competências de gestão, regulação e fiscalização dos serviços do transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;
- d. a implementação de medidas e mecanismos de prestação de apoio técnico e transferência de tecnologia aos demais entes federativos com vistas ao desenvolvimento regional;
- e. a padronização, no que couber e respeitando as especificidades regionais, das normas e regulamentos de trânsito municipais à luz da legislação federal.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



DESENVOLVIMENTO
REGIONAL



INTERCÂMBIO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



V - CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES E TRABALHADORES SETORIAIS

Capacitar os servidores e os trabalhadores setoriais a partir de programas de intercâmbio funcional em entidades nacionais e internacionais de reconhecida capacidade em pesquisas, estudos, operações e prestações de serviços em transportes terrestres.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

INTERCÂMBIO



VI - FÓRUM NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Implementar o Fórum Nacional de Transportes Terrestres enquanto evento periódico voltado ao debate, intercâmbio e disseminação de boas práticas de gestão, inovações tecnológicas e segurança jurídica para o setor de transportes terrestres.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



INTERCÂMBIO



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



07. INFORMAÇÕES

I - DESENVOLVIMENTO DE PORTAL ELETRÔNICO INFORMATIVO

Desenvolver, por meio de parcerias, portal eletrônico (plataforma *web* e *mobile*) interativo dedicado à divulgação de informações georreferenciadas setoriais de forma integrada, transparente e tempestiva, contendo:

- a. dados das condições físicas, de tráfego e climáticas da malha viária terrestre;
- b. localização das obras em andamento;
- c. identificação dos contratos de exploração das malhas rodoviária e ferroviária;
- d. localização das praças e preços das tarifas de pedágio;
- e. identificação dos contratos de manutenção;
- f. indicação dos trechos com maior incidência de acidentes e dados estatísticos das respectivas causas;
- g. painel dinâmico de informações de ocorrências nas vias;

- h. aplicação de programação da viagem, incluindo rotas e paradas;
- i. aplicação de avaliação da infraestrutura viária e relato, por parte dos usuários, de ocorrência de eventos e acidentes;
- j. aplicação de contato emergencial com as concessionárias e/ou órgãos competentes para gestão das vias.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



SEGURANÇA
VIÁRIA



INTERCÂMBIO



II - UTILIZAÇÃO DE BIG DATA

Promover a coleta, análise e utilização de amplas bases de dados (*big data*), inclusive por meio de tecnologias de sensoriamento remoto, para o planejamento, fiscalização e monitoramento das obras, conservação do patrimônio, operações e manutenção das vias de transportes terrestres.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

DESENVOLVIMENTO
DA INFRAESTRUTURA
VIÁRIA



DESENVOLVIMENTO
TECNOLÓGICO



III - DESENVOLVIMENTO DE RANKING QUALITATIVO DE RODOVIAS

Desenvolver e divulgar ranking qualitativo de rodovias federais integrantes de corredores logísticos, definido a partir de indicadores de desempenho logístico e pesquisas de satisfação junto aos usuários, com a identificação do grau de conforto, segurança e trafegabilidade das rodovias.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SATISFAÇÃO DO
USUÁRIO



DESEMPENHO
LOGÍSTICO



08. SUSTENTABILIDADE

I - REVISÃO E PADRONIZAÇÃO DE NORMATIVOS JUNTO AOS ÓRGÃOS AMBIENTAIS

Articular, junto aos órgãos ambientais competentes, a simplificação, revisão e padronização dos normativos que tratam das questões ambientais no âmbito dos empreendimentos viários, com vistas a conferir maior previsibilidade e uniformização, quando possível, das condicionantes e programas ambientais.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



SEGURANÇA
JURÍDICA



INTERCÂMBIO



II - PADRONIZAÇÃO DOS PROGRAMAS AMBIENTAIS

Promover, quando possível, a padronização dos programas ambientais relacionados aos empreendimentos de transportes terrestres com vistas à melhoria da previsibilidade ambiental na consecução dos investimentos setoriais.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



SEGURANÇA
JURÍDICA



III - TRANSFERÊNCIA DE OBRIGAÇÕES PARA CONDICIONANTES AMBIENTAIS

Implementar modelos e mecanismos de transferência para as empresas contratadas, no que couber, das obrigações relativas ao cumprimento das condicionantes ambientais ensejadas para os empreendimentos viários públicos.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



SEGURANÇA
JURÍDICA



IV - SUSTENTABILIDADE ENERGÉTICA

Incentivar o desenvolvimento de programas de melhoria da eficiência energética e a utilização de fontes renováveis de energia no setor de transportes terrestres.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



V - FINANCIAMENTO VERDE

Incentivar a certificação das empresas prestadoras de serviços no âmbito das ferrovias e rodovias federais com selos e/ou títulos verdes, de forma a credenciá-las para a obtenção de financiamentos internos e externos voltados à implantação, adequação e manutenção das vias segundo parâmetros sustentáveis nacional e internacionalmente reconhecidos.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



VI - CRÉDITOS DE CARBONO

Estudar a viabilidade e modelo de obtenção de créditos de carbono para os transportes terrestres.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



VII - ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL

Consolidar o Índice de Desempenho Ambiental (IDA) enquanto metodologia de avaliação dos empreendimentos rodoviários e ferroviários, para fins de incentivo e reconhecimento da adoção das práticas sustentáveis no âmbito dos transportes terrestres.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



VIII - MAPEAMENTO DE RISCO CLIMÁTICO

Incorporar mapeamento e análise de risco climático para as infraestruturas de transportes terrestres, com vistas ao desenvolvimento de infraestruturas resilientes.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SUSTENTABILIDADE



09.LEGISLAÇÃO E SISTEMA JURÍDICO

I - ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Avaliar, apoiar e acompanhar a consecução de alterações legislativas para fins de geração de maior segurança jurídica setorial, considerando as modificações atreladas à simplificação e desburocratização do transporte rodoviário e ferroviário, de cargas e passageiros.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



SUSTENTABILIDADE
ECONÔMICA



II - ALTERAÇÃO NA RELAÇÃO DAS VIAS TERRESTRES FEDERAIS NO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Promover alterações na relação descritiva das rodovias e ferrovias federais no âmbito do Sistema Nacional de Viação, considerando:

- a. a manutenção sob a administração federal apenas das rodovias estratégicas e/ou que atendam aos critérios da Rede de Integração Nacional – RINTER;
- b. o aprimoramento do processo de transferência de bens patrimoniais rodoviários e ferroviários;
- c. a facilitação da desafetação para os municípios de rodovias que possuem características de vias locais.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



III - CAPACITAÇÃO EM MÉTODOS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Estruturar e capacitar equipes em método de resolução de conflitos como formas alternativas às judiciais, de forma a possibilitar decisões mais rápidas e equânimes.

OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS

SEGURANÇA
JURÍDICA



06. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As **Diretrizes Setoriais** ora postas, desenvolvidas por meio de etapas sucessivas, fornecem a tônica das orientações táticas, adequadamente validadas e legitimadas pelos crivos do Governo, do Mercado e da Sociedade, para o desenvolvimento e a implementação das políticas públicas no âmbito dos subsistemas federais de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário) e de trânsito.

Em outras palavras, os elementos táticos que ora funcionam como tradutores das diretrizes setoriais - individualizados nos 10 (dez) Objetivos Táticos Setoriais e nas 48 (quarenta e oito) Iniciativas Táticas - pretendem delinear e nortear os rumos para os quais o setor de transportes terrestres vai se pautar para a consecução de ações no curto e médio prazos.

Assim, as diretrizes compõem o primeiro marco do planejamento tático proposto, concluindo, de modo inédito, as definições das orientações da planificação do setor de transportes terrestres do Governo Federal.

Cumprir destacar ainda que esta etapa, concluída, configura-se apenas na **primeira fase** do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT, haja vista a necessidade de desenvolvimento de outros elementos para a completude do planejamento setorial, a saber:

- (i) a relação e classificação dos empreendimentos conforme prioridade;
- (ii) a avaliação de impacto das soluções apresentadas para tratamento das necessidades e potencialidades atuais e futuras;
- (iii) as propostas de infraestruturas para tratamento com recursos públicos;
- (iv) as propostas de infraestruturas voltadas à outorga e parcerias com a iniciativa privada; e
- (v) a metodologia de monitoramento e avaliação dos resultados do plano setorial.

Todas estes elementos serão atendidos, conforme projetado no âmbito do Planejamento Integrado de Transportes, por meio do desenvolvimento de atividades no âmbito de uma **segunda fase** do Plano Setorial, a ser concluída até o final de 2022.

Nesse trajeto, deverão ser desenvolvidos, ao longo desta nova fase, um total de 07 (sete) produtos, quais sejam:

- (1) Relatório das soluções logísticas para o planejamento setorial de transportes terrestres;
- (2) Relatório de avaliação de impacto, segundo metodologia definida, dos empreendimentos viários elencados;
- (3) Relatório de priorização de investimentos, segundo critérios objetivos e transparentes;
- (4) Carteira de empreendimentos de transportes terrestres a serem tratados com o Orçamento Geral da União - OGU;
- (5) Plano Setorial de Parcerias - modos rodoviário e ferroviário;
- (6) Relatório de metas e indicadores do Plano Setorial; e
- (7) Manual de gestão dos processos de monitoramento e avaliação do Plano Setorial.

Estes produtos, ao lado do **Relatório de Diretrizes Setoriais**, ora apresentado, irão compor, ao final do projeto, a primeira versão do PSTT - Plano Setorial de Transportes Terrestres.



PSTT

Plano Setorial de Transportes Terrestres