



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL**

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

RESUMO EXECUTIVO

VERSÃO EM PORTUGUÊS

LIVRO DE ESTADO

E

**CADERNO DAS ESTRATÉGIAS
GOVERNAMENTAIS**

2018

Projeto

Política Nacional de Transportes

Política Nacional de Transportes: Resumo Executivo / Livro de Estado e Caderno das Estratégias Governamentais. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Brasília: MTPA, 2018

1 v.: gráfs., II.

1. Políticas Públicas. 2. Estado Nacional. 3. Infraestrutura. 4. Transportes. 5. Logística. 6. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

© Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA 2018.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Versão 1.0

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

Maurício Quintella Malta Lessa

Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Fernando Fortes Melro Filho

Secretário-Executivo

Herbert Drummond

Secretário de Política e Integração

Luciano de Souza Castro

Secretário Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário

Dino Antunes Dias Batista

Secretário de Fomento e Parcerias

Luiz Otávio Oliveira Campos

Secretário Nacional de Portos

Dario Rais Lopes

Secretário Nacional de Aviação Civil

ENTIDADES VINCULADAS

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil

Adalberto Tokarski

Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Mário Rodrigues Júnior

Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Valter Casimiro Silveira

Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Antônio Claret de Oliveira

Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

Mario Mondolfo

Presidente da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

COORDENAÇÃO DO PROJETO

Eimair Bottega Ebeling

Diretor de Política e Planejamento Integrado

Katia Matsumoto Tancon

Coordenadora-Geral de Desenvolvimento e Avaliação

Everton Correia do Carmo

Coordenador-Geral de Planejamento e Logística

Alexandre Vaz Sampaio

Coordenador de Planos e Estudos

Ricardo Toledo Borges

Coordenador de Desenvolvimento

Artur Monteiro Leitão Júnior

Analista de Infraestrutura

EQUIPE TÉCNICA

Artur Monteiro Leitão Júnior, Alexandre Vaz Sampaio, Amanda Crown Barbosa Santana, Bruno de Almeida Ribeiro, Eimair Bottega Ebeling, Everton Correia do Carmo, Francielle Avancini Fornaciari, Gabriela dos Santos Evangelista Vieira, Katia Matsumoto Tancon, Luis Sérgio da Cruz Silveira, Renata Pereira de Macedo, Ricardo Toledo Borges, Sirlea de Fátima Ferreira Leal Moura; Talita Evelyn Paulino da Silva, Vitor José Souza da Silva.

APOIO TÉCNICO

Alexandre Euzébio de Moraes, Antônio Carlos Firmino, Emmanuel Rodrigo da Rocha Moreira, Helen Lúcia Rezende de Moraes, Joaquim Carlos Soutinho Neto, Luiz Carlos de Souza Neves Pereira, Luzenildo Almeida de Sousa, Mariana Campos Porto, Mário Dirani, Orlando Figueiredo Filho, Rauenya da Silva Carvalho, Renato de Aguiar Attuch, Rone Evaldo Barbosa.

DESIGNER GRÁFICO

Pamella Silva de Sousa

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	6
INTRODUÇÃO	6
LIVRO DE ESTADO.....	8
PRINCÍPIOS	8
OBJETIVOS.....	10
DIRETRIZES FUNDAMENTAIS.....	11
INSTRUMENTOS	13
CADERNO DAS ESTRATÉGIAS GOVERNAMENTAIS	15
MODO AEROVIÁRIO	15
MODO RODOVIÁRIO	19
MODO FERROVIÁRIO	20
MODO AQUAVIÁRIO	22
SETOR PORTUÁRIO	25
ASPECTOS INSTITUCIONAIS – TEMAS TRANSVERSAIS	26
CONSIDERAÇÕES FINAIS	30

APRESENTAÇÃO

A Política Nacional de Transportes – PNT é o documento de mais alto nível para o Setor de Transportes do país, no qual estão estabelecidos os princípios, os objetivos, as diretrizes fundamentais e os instrumentos para o planejamento e desenvolvimento setorial.

INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Transportes – PNT, apresentada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, tem o propósito de estabelecer, consolidar e legitimar princípios, objetivos, diretrizes fundamentais e instrumentos para o Setor de Transportes do Governo Federal, a fim de nortear o projeto político-social setorial à luz dos valores fundamentais do Estado nacional.

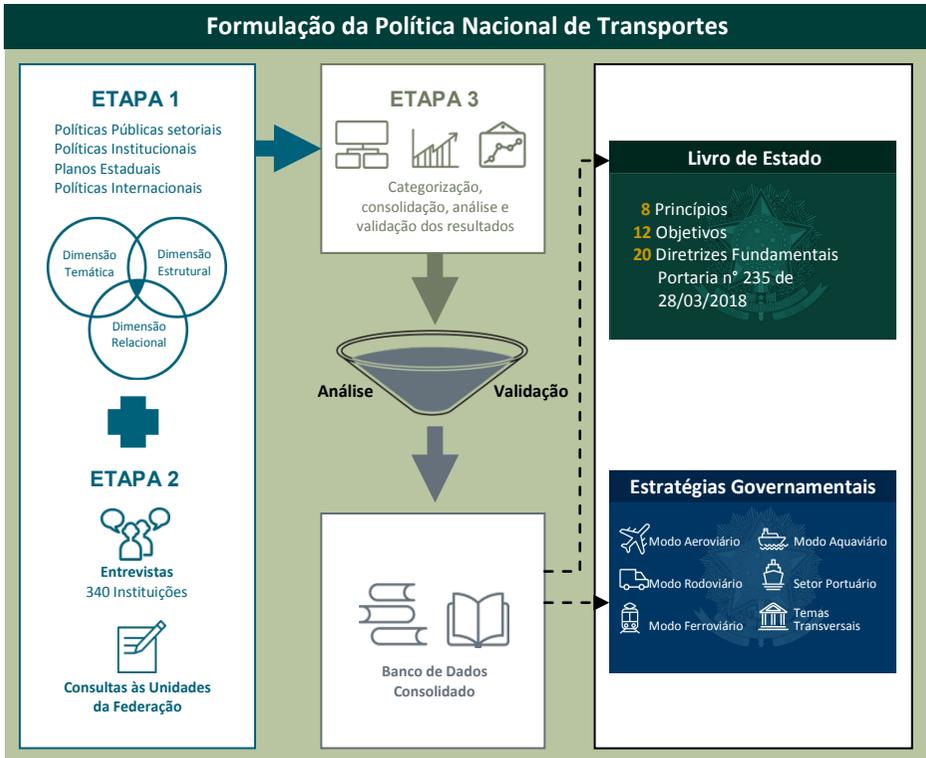
Sendo assim, a PNT assume o compromisso de balizar as práticas inerentes ao Setor de Transportes brasileiro, além de se configurar como modelo para as diretrizes políticas das Unidades da Federação e dos Municípios no que se refere aos seus sistemas viários e serviços logísticos associados.

Para tanto, o processo de desenvolvimento da PNT iniciou-se com a análise de políticas, planos, programas e ações de órgãos da Administração Pública Federal, de entidades representativas da sociedade e de órgãos de planejamento, infraestrutura e transportes dos estados da federação, além de macropolíticas de logística e transportes de outros países. Tais análises permitiram estabelecer um *benchmarking*, ressaltando conteúdos, formas, princípios e valores a serem considerados quando da formulação da Política.

Concomitante a esse levantamento de dados secundários, foram realizadas consultas a órgãos governamentais e entidades representativas da sociedade, especialistas, produtores, embarcadores, transportadores e prestadores de serviço para operação e implementação da infraestrutura, totalizando 340 instituições representadas, além de entidades de planejamento e transportes das Unidades da Federação. Sob o propósito de captar expectativas de partes interessadas na construção do marco político almejado, as consultas geraram sugestões e contribuição de grande importância para a formulação da PNT.

A partir dessas etapas, os subsídios foram organizados em matrizes e submetidos a análises de discurso e de conteúdo, sendo então classificados a partir de seus graus de generalidade: as contribuições de caráter fundamental e constitucional foram consideradas para a consolidação dos elementos do Livro de Estado, ao passo que as contribuições setorializadas, particulares e conjunturais foram consideradas para a consolidação do Caderno das Estratégias Governamentais.

O referido percurso metodológico é sinteticamente apresentado a seguir.



O **Livro de Estado** representa a principal referência da política pública setorial, refletindo a materialização dos pactos estabelecidos no âmbito do Setor de Transportes federal. Por isso, ele apresenta os elementos políticos de caráter mais condicionante: princípios, objetivos e diretrizes fundamentais, além dos instrumentos.

O **Caderno das Estratégias Governamentais**, por sua vez, apresenta as diretrizes específicas e prioritárias para o Setor de Transportes em um dado contexto temporal, estando sujeitas a revisões. Por isso, tal documento indica as principais estratégias setoriais no âmbito da PNT.

LIVRO DE ESTADO



Acesse o Livro de Estado pelo QR Code.

PRINCÍPIOS

Dizem respeito aos preceitos, leis ou pressupostos considerados universais, praticamente incontestáveis e de apreensão imediata, uma vez que refletem o pensamento do Estado Nacional e, em última instância, da sociedade. Correspondem às estruturas mais básicas do Setor de Transportes.

I - RESPEITO À VIDA

Princípio soberano, todas as ações setoriais devem se pautar no resguardo à vida: o sistema de transportes deve prezar pela integridade das pessoas e bens deslocados, assegurando que tais deslocamentos se processem com o mínimo de risco. Ademais, o sistema viário deve prezar pela confiabilidade e conforto, corroborando, assim, com a importância que a vida deve ter na formulação das políticas e ações públicas em transportes.

II - EXCELÊNCIA INSTITUCIONAL

Preza pelo reconhecimento da qualidade dos serviços públicos de forma a assegurar o direito social ao transporte. A organização setorial deve considerar a racionalidade e efetividade na distribuição de competências entre os órgãos setoriais, além de ensejar a necessidade de articulação com as demais políticas, atuando de modo coordenado com os agentes públicos e constituindo a Nação de um sistema de transportes equânime.

III - PLANEJAMENTO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL

As políticas públicas de transportes devem se pautar na concepção de um planejamento territorial segundo os usos e ordenamentos pactuados entre os diversos atores governamentais e sociais. O Setor de Transportes possui um papel singular para manter a integridade territorial, a partir da segurança nacional e da unidade territorial brasileira, e para sustentar a agregação interna, a partir de uma rede de transporte de pessoas e bens mais equitativa.

IV - INFRAESTRUTURA SUSTENTÁVEL

O território nacional deve ser dotado de equipamentos viários e de serviços que permitam acessibilidades e deslocamentos em conformidade a padrões de qualidade apropriados, socialmente aceitos e integrados sustentavelmente ao meio ambiente. O Setor de Transportes deve se investir da capacidade técnica e financeira para ampliação e aprimoramento contínuos de seus ativos, vislumbrando o desenvolvimento estruturado da malha viária.

V - EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

Diz respeito ao deslocamento de pessoas e bens ao longo da matriz viária segundo as condições e requerimentos apropriados, no momento correto e ao menor custo, demandando a racionalidade na distribuição territorial dos modos de transporte. Ademais, também pressupõe que as ações públicas setoriais assumam o compromisso de incorporação de melhores práticas a partir do desenvolvimento tecnológico e de inovações nos processos.

VI - DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E REGIONAL

A rede de transportes e a prestação dos serviços logísticos associados devem contribuir tanto para a indução do desenvolvimento social e econômico em áreas mais carentes, quanto para o fortalecimento do desenvolvimento social e econômico de áreas dinâmicas e consolidadas, considerando que as particularidades regionais devem ser resguardadas. Assim, o Setor de Transportes deve, pois, contribuir para que o Estado execute a sua função de promover e alavancar o desenvolvimento socioeconômico nacional.

VII - RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Baseia-se em práticas setoriais alinhadas com a agenda global de racionalização do uso dos recursos a fim de não comprometer a disponibilidade e qualidade dos mesmos no futuro, ensejando mudanças comportamentais transversais nas ações do Estado Nacional. Os empreendimentos de infraestrutura devem respeitar os valores de minimização dos impactos ambientais gerados e prezar pela viabilidade econômica, justiça social, diversidade cultural e legitimidade política perante a sociedade.

VIII - INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Corresponde à integração internacional das infraestruturas viárias, sobretudo no âmbito sul-americano, de modo a fortalecer a coesão geopolítica, socioeconômica e cultural da região. Também diz respeito à ampla cooperação internacional a fim de compartilhar e promover o intercâmbio de informações,

experiências e boas práticas técnicas e de gestão quanto à concepção, desenvolvimento, execução e avaliação de políticas públicas.

OBJETIVOS

A PNT também relaciona os seus objetivos, delineando o compromisso do MTPA em envidar os esforços necessários para que as suas ações sejam refletidas e materializadas em uma rede de transportes eficiente, confiável e sustentável, com segurança e racionalidade.

As ações políticas setoriais devem considerar os aspectos objetivos dados pela configuração territorial, ponderando as particularidades, os regionalismos e os projetos geopolíticos internos e externos em prol do desenvolvimento nacional.

São os **objetivos** da Política Nacional de Transportes:

1	Prover um sistema acessível, eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens.
2	Garantir a segurança operacional em todos os modos de transportes.
3	Prover uma matriz viária racional e eficiente.
4	Promover a participação intra e interinstitucional, considerando sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento de uma política de transporte integrada.
5	Planejar os sistemas de logística e transportes a partir de uma visão territorial, integrada e dinâmica.
6	Disciplinar os papéis dos atores do Setor de Transportes do Governo Federal.
7	Dar transparência à sociedade, ao mercado e aos agentes públicos quanto às ações governamentais do Setor de Transportes.
8	Incorporar a inovação e o desenvolvimento tecnológico para o aperfeiçoamento contínuo das práticas setoriais.
9	Promover a cooperação e a integração física e operacional internacional.
10	Considerar as particularidades e potencialidades regionais nos planejamentos setoriais de transportes.

11	Atuar como vetor do desenvolvimento socioeconômico e sustentável do país.
12	Garantir a infraestrutura viária adequada para as operações de segurança e defesa nacional.

DIRETRIZES FUNDAMENTAIS

A partir dos objetivos, foram estabelecidas as diretrizes fundamentais da PNT, as quais dizem respeito às orientações responsáveis pela definição e regulação de um caminho a se seguir em prol de um propósito (objetivo) definido, sendo que não são passíveis de priorização e hierarquização, uma vez que todas elas possuem sua relevância e esferas de atuação inerentes.

Em suma, as diretrizes fundamentais constituem-se no elo entre os objetivos, diretamente relacionados aos princípios do Setor de Transportes, e as estratégias, voltadas ao cumprimento das funções institucionais a serem desempenhadas pelos órgãos setoriais.

São **diretrizes fundamentais** da Política Nacional de Transportes:

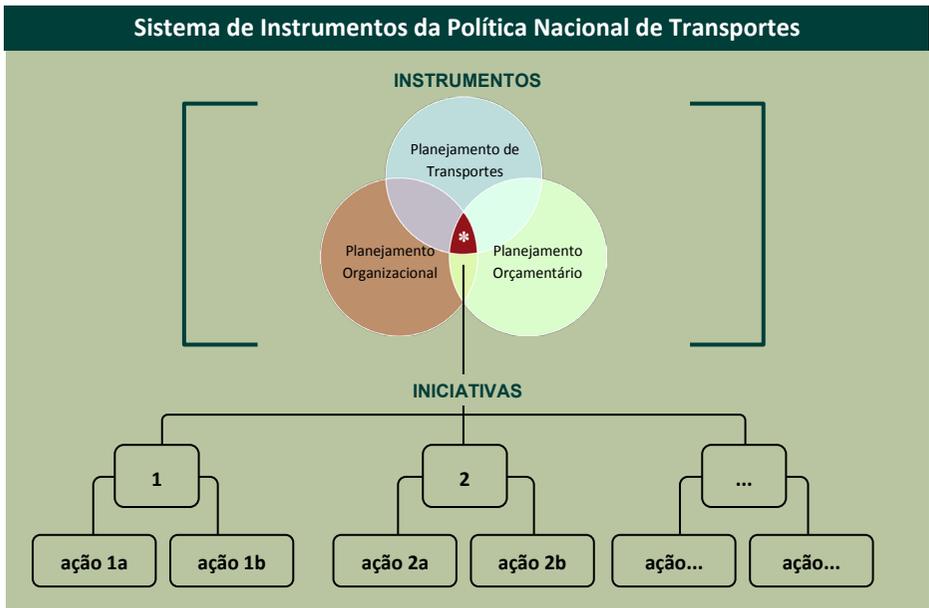
1	Ofertar um sistema viário integrado, eficiente e seguro, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade.
2	Promover e aperfeiçoar a integração e articulação entre os órgãos do Setor de Transportes, bem como entre estes e outros órgãos afins, a partir da visão sistêmica, coordenação e sinergia entre as ações.
3	Estimular a articulação interinstitucional para o aprimoramento do planejamento e avaliação das ações setoriais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico e regional.
4	Estruturar o arranjo institucional para uma coerente distribuição de competências no âmbito do Ministério e das instituições vinculadas em prol do desenvolvimento e cumprimento das ações setoriais.
5	Propor, na esfera intersetorial, substratos jurídicos consistentes e coerentes de modo a proporcionar um ambiente seguro e confiável para a aplicação de recurso nos sistemas de logística e transportes.
6	Estabelecer, na esfera intrasetorial, regramentos consistentes e efetivos, de modo a ensejar segurança jurídica no planejamento e investimentos no Setor de Transportes.

7	Divulgar dados, informações e ações do Setor de Transportes, confiáveis e integrados, de modo amplo, periódico e acessível.
8	Considerar os aspectos socioeconômicos da não implantação da infraestrutura de transportes.
9	Aprimorar continuamente a gestão das infraestruturas, operações e serviços de transportes.
10	Regular e fiscalizar, de modo efetivo, os serviços de transporte prestados à sociedade.
11	Valorizar e qualificar os recursos humanos das instituições governamentais do Setor de Transportes por meio do desenvolvimento de competências estratégicas, da atração e retenção de talentos e da criação de ambiente motivacional propício.
12	Incentivar o intercâmbio de conhecimentos e experiências com instituições nacionais e internacionais para o aperfeiçoamento das práticas setoriais.
13	Desenvolver estudos e pesquisas voltados à modernização da gestão e à incorporação de inovações no sistema de transportes.
14	Aprimorar o sistema de transportes com vistas ao fortalecimento de regiões economicamente dinâmicas e consolidadas.
15	Induzir o desenvolvimento de regiões economicamente estagnadas e deprimidas a partir de um sistema viário eficiente.
16	Planejar as infraestruturas de transportes à luz das particularidades regionais e ambientais.
17	Alinhar as iniciativas nacionais com as políticas e o planejamento dos países vizinhos em favor da geração de livre trânsito e interoperabilidade setorial.
18	Considerar os aspectos socioambientais, econômicos, políticos e culturais no planejamento de transportes.
19	Promover a expansão e manutenção contínuas, técnica e financeiramente sustentáveis, do sistema viário federal.
20	Alinhar as ações setoriais à luz das Diretrizes Socioambientais do Ministério.

INSTRUMENTOS

A definição dos propósitos gerais e estratégicos a se alcançar a partir das políticas públicas desenvolvidas e executadas no âmbito do Setor de Transportes do Governo Federal necessita do delineamento de meios para a concretização de tais políticas.

Dentro desse contexto, a PNT prevê a utilização de instrumentos técnicos, institucionais e financeiros enquanto elementos contributivos para a realização das iniciativas e ações políticas setoriais correspondentes, auxiliando o Ministério e suas entidades vinculadas a pactuar e legitimar as políticas, planos, programas e ações setoriais.



Os instrumentos técnicos, institucionais e financeiros são categorizados em:

Instrumentos de Política e Planejamento:

Correspondente ao Planejamento Estratégico de Transportes, ao Planejamento Estratégico Organizacional e ao Planejamento Estratégico Orçamentário, são instrumentos fundamentais para a institucionalização das políticas públicas, atrelando-as aos preceitos da previsibilidade das ações e da assertividade na tomada de decisões.

Instrumentos institucionais de caráter consultivo e deliberativo:

Correspondem aos fóruns e conselhos, de caráter consultivo ou deliberativo, que prezam pela participação legítima de órgãos de governo, da iniciativa privada e de representações da sociedade civil organizada no planejamento, execução e avaliação das políticas públicas setoriais.

Instrumentos de articulação política:

Correspondente às instâncias institucionais de ampla participação das partes interessadas e responsáveis pela articulação das políticas intrasetoriais, bem como entre estas e as políticas de outros setores da Administração Pública, federal ou não, ensejando maior legitimidade, comprometimento e efetividade das políticas setoriais.

Instrumentos financeiros:

Responsáveis pela mobilização e provisão dos recursos financeiros necessários à execução dos planos, programas e ações do Setor de Transportes.

A partir dessa categorização, foram definidos como **instrumentos** da Política Nacional de Transportes:

1	Livro de Estado.
2	Caderno das Estratégias Governamentais.
3	Planejamento de Transportes.
4	Planejamento Organizacional.
5	Planejamento Orçamentário.
6	Conselhos, Comitês, Fóruns.
7	Fundos e Programas de Fomento e Financiamento.

CADERNO DAS ESTRATÉGIAS GOVERNAMENTAIS



Acesse o Caderno das Estratégias Governamentais pelo QR Code.

O Caderno das Estratégias Governamentais cumpre com o papel de necessária delimitação das ações – delineadas como **estratégias governamentais** – capazes de viabilizar os propósitos mais genéricos e estratégicos, definidos no âmbito do Livro de Estado.

Nesse sentido, os elementos políticos relacionados no Caderno são a base para orientar as práticas e atuações políticas das diversas instâncias e órgãos componentes do Setor de Transportes, cada qual mantendo a sua relativa autonomia e capacidade de planejar os seus planos e programas específicos, à luz dos fundamentos globais do setor.

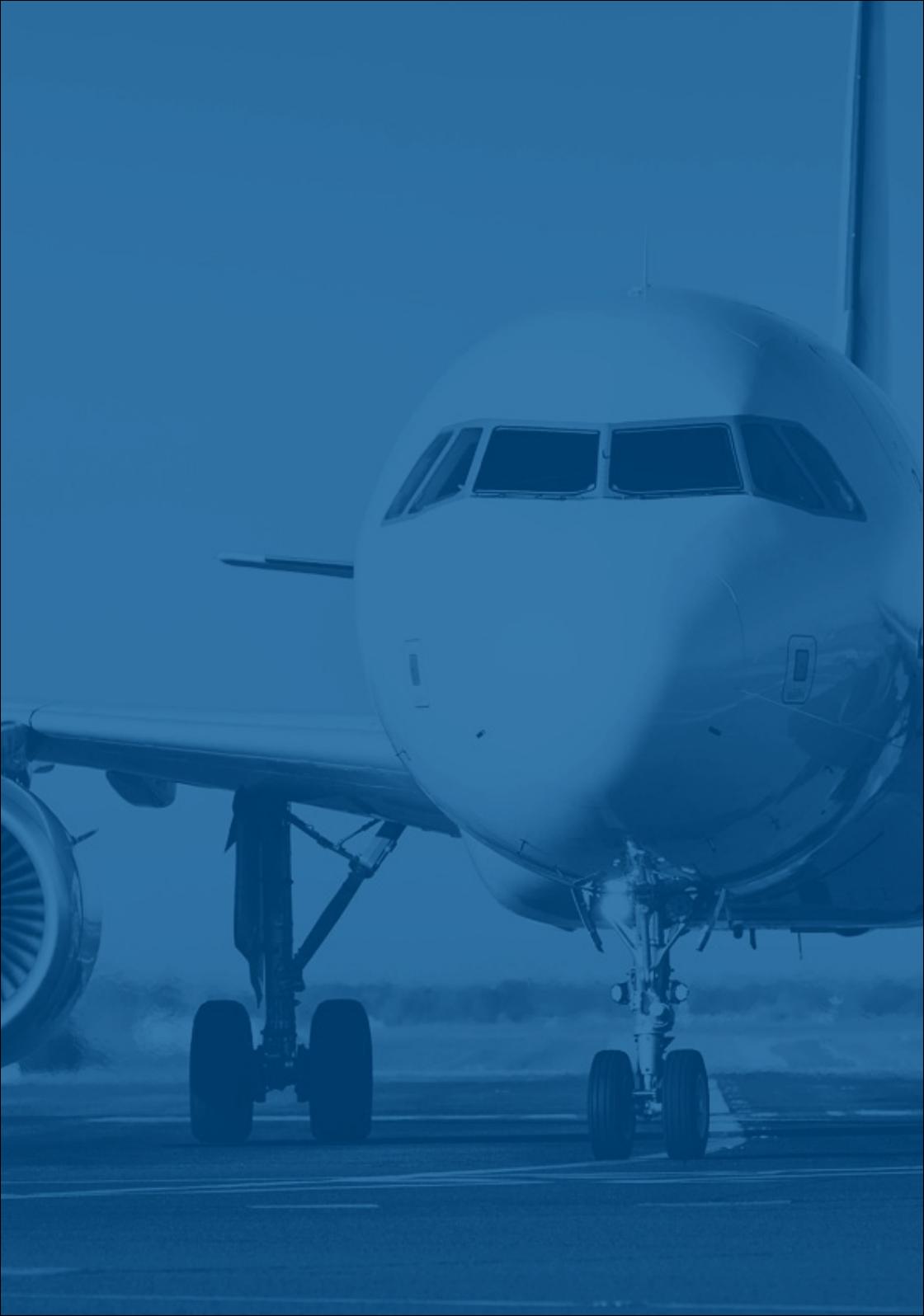
Para fins didáticos, as estratégias governamentais foram divididas em classes conforme os modos de transporte, sendo apresentadas a seguir:

MODO AEROVIÁRIO

1. Fomentar o acesso ao transporte para populações da Amazônia Legal, para regiões com potencial turístico e para regiões menos desenvolvidas do País, por meio da integração eficiente entre o transporte aéreo e os demais modos.
2. Estimular o desenvolvimento dos aeroportos regionais, a partir do aumento da acessibilidade e conectividade da rede de transporte aéreo e da integração nacional e regional.
3. Adotar critérios para priorização de investimentos voltados ao desenvolvimento dos aeroportos, considerando os benefícios gerados para a sociedade.
4. Estimular o investimento privado na construção e operação de aeroportos.

5. Fomentar, por meio de articulação interinstitucional, a conectividade dos aeroportos com os centros urbanos e a integração entre os modos de transporte, buscando a eficiência nos deslocamentos interurbanos.
6. Atender a demanda de passageiros por transporte aéreo de forma eficiente, por meio do aproveitamento e adequações das infraestruturas aeroportuárias existentes.
7. Promover a qualidade e o serviço adequado na prestação dos serviços de transporte aéreo e da infraestrutura aeroportuária.
8. Adequar a infraestrutura aeroportuária e serviços voltados ao transporte de carga aérea com vistas a atender às soluções logísticas demandadas pelo mercado.
9. Fomentar a competitividade do setor de aviação civil
10. Ampliar o limite de participação de capital estrangeiro, com direito a voto, em concessionárias ou autorizadas de serviços aéreos públicos.
11. Promover a articulação interinstitucional para a redução da carga tributária sobre insumos essenciais ao transporte aéreo de passageiros e carga, especialmente o querosene de aviação.
12. Assegurar a liberdade de exploração de linhas aéreas domésticas às empresas aéreas brasileiras.
13. Assegurar o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares.
14. Estimular o desenvolvimento de ligações aéreas de baixa e média densidade de tráfego.
15. Apoiar a redução das barreiras à entrada de novas empresas no setor.
16. Apoiar o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) no combate a infrações contra a ordem econômica no âmbito do transporte aéreo.
17. Minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente.
18. Aprimorar procedimentos de navegação aérea em rota e em área terminal de modo a reduzir a emissão de ruídos e gases de motores de aeronaves.
19. Desestimular o adensamento populacional em áreas sujeitas a níveis significativos de emissão de ruídos e gases de motores de aeronaves, em conformidade com a legislação referente às zonas de proteção de aeródromos, de ruídos, de auxílios à navegação e à área de segurança aeroportuária.

20. Estimular a adoção de medidas que contribuam para a redução das emissões de gases de efeito estufa da aviação, tais como: melhoria da gestão do tráfego aéreo, melhorias operacionais, melhoria da infraestrutura aeroportuária e uso de combustíveis sustentáveis de aviação.
21. Apoiar o desenvolvimento de combustíveis sustentáveis de aviação.
22. Promover ações visando à ampliação da segurança operacional e proteção contra atos de interferência ilícita.
23. Assegurar o respeito aos direitos e obrigações dos usuários, dos prestadores de serviços aéreos, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária civis, de forma a prover o equilíbrio no relacionamento entre as partes.
24. Apoiar e desenvolver a regulação do setor aéreo com base nas normas e experiências internacionais, garantindo, sobretudo, a liberdade tarifária e o desenvolvimento sustentável e eficiente da aviação civil brasileira.
25. Considerar as particularidades regionais na proposição das normas e regulamentos do setor aéreo nacional, a fim de que os custos de implantação da infraestrutura e da operação não inviabilizem o desenvolvimento do setor e a continuidade da oferta de infraestrutura e serviços.
26. Aperfeiçoar o modelo de organização e gestão do setor aeroportuário.
27. Estimular a redução dos custos do setor aéreo.
28. Fomentar investimentos em tecnologias voltadas à navegação aérea e a ampliação da capacidade de movimentação do setor aéreo.
29. Fomentar investimentos em tecnologias e incorporação de procedimentos de facilitação do movimento de aeronaves civis, tripulantes, passageiros, bagagens, cargas, malas postais e provisões de bordo.
30. Fomentar a capacitação de pessoal para a atuação no setor de aviação civil.
31. Promover o desenvolvimento institucional, regulatório e técnico-científico da aviação civil brasileira.
32. Incentivar o intercâmbio de informações e tecnologias entre instituições nacionais e internacionais.
33. Promover a eficiência das operações da aviação civil.



34. Acompanhar o setor de aviação civil por meio de indicadores voltados ao aprimoramento dos níveis de serviço.
35. Desenvolver estudos e pesquisas no âmbito da aviação civil, com vistas a apoiar as atividades dos diferentes atores do setor.
36. Desenvolver e manter atualizado o planejamento aeroviário nacional, de forma a orientar as ações de curto, médio e longo prazos voltadas ao alcance dos objetivos da aviação civil brasileira.

MODO RODOVIÁRIO

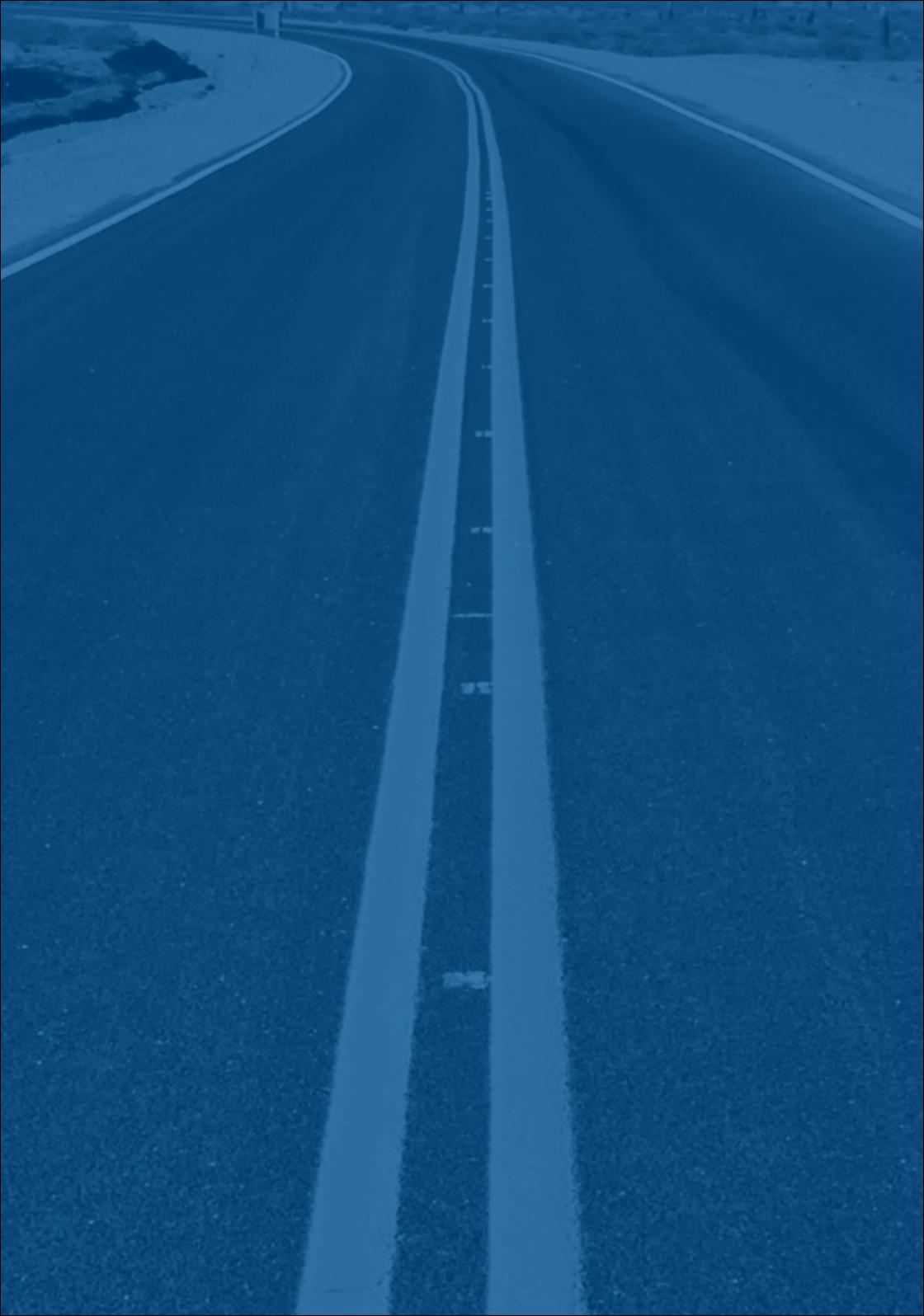
1. Priorizar a manutenção, restauração, sinalização e operação das rodovias federais.
2. Concluir empreendimentos iniciados e avançar em obras emblemáticas.
3. Garantir recursos orçamentários suficientes para a execução dos empreendimentos, desde o planejamento até a sua execução.
4. Instituir um programa de pavimentação de baixo custo a fim de melhorar a trafegabilidade das rodovias não pavimentadas, bem como criar novas alternativas viárias.
5. Atualizar normas, regulamentações e padrões construtivos das rodovias federais.
6. Propor um modelo adequado de gestão da manutenção rodoviária.
7. Articular com os entes federados responsáveis a provisão de políticas públicas voltadas à manutenção e implantação de rodovias vicinais.
8. Criar um programa de apoio técnico às prefeituras para a manutenção de rodovias vicinais.
9. Articular com os órgãos competentes a geração e execução de planejamentos integrados e programas governamentais voltados à garantia da segurança viária.
10. Desenvolver e manter, em articulação com órgãos e entidades competentes, banco de dados estatístico capaz de identificar as correlações causais entre as precariedades e defeitos viários e a potencialidade de ocorrência de acidentes.
11. Articular o planejamento de transportes junto ao setor industrial, agrícola e agroindustrial, considerando a oferta de uma rede viária ampliada e a inclusão de componentes tecnológicos voltados à segurança veicular e eficiência energética.

12. Classificar as rodovias em categorias baseadas no nível de serviço ofertado e na condição da malha, de modo que essa classificação referencie a cobrança de pedágios e a priorização do planejamento de investimentos.
13. Estudar a possibilidade de implantação de subsídios cruzados no âmbito dos contratos de concessão das rodovias federais.
14. Assegurar as obrigações e deveres impostos pela legislação pertinente à regulação do exercício da profissão de motorista de transporte de carga.
15. Aperfeiçoar continuamente o modelo de concessão rodoviária, considerando a expectativa dos usuários e da iniciativa privada.
16. Definir corredores logísticos estratégicos para o transporte de cargas, considerando a avaliação de um modelo de cobrança e a especialização da infraestrutura e dos serviços logísticos associados.
17. Identificar fluxos migratórios no país visando à ampliação da malha viária de ligação.
18. Incentivar o uso de tecnologia voltada à identificação de veículos com vistas a subsidiar o planejamento de transportes.
19. Promover a fiscalização eficiente dos serviços de transporte rodoviário regulados com vistas à geração de benefícios aos usuários.
20. Considerar, nos projetos rodoviários, os impactos socioeconômicos da não implantação e da não adequação da infraestrutura.
21. Planejar a infraestrutura rodoviária considerando uma mobilidade eficiente e a minimização das interferências e impactos, atuais e futuros, no tráfego urbano.

MODO FERROVIÁRIO

1. Instituir um comitê permanente voltado à definição dos modelos de concessão, exploração e operação ferroviárias de passageiros e cargas, considerando os benefícios gerados junto aos usuários e as especificidades deste modo de transporte.
2. Criar fórum voltado a subsidiar o planejamento, a gestão e a operação do subsistema ferroviário, considerando a participação ativa e efetiva dos usuários.
3. Definir uma adequada distribuição de competências visando à eficiência da gestão do subsistema ferroviário federal.

4. Propor programas para o fomento ao transporte ferroviário de passageiros.
5. Priorizar projetos ferroviários voltados ao desenvolvimento logístico e à integração da rede de transportes.
6. Avaliar e planejar projetos de concessão de corredores logísticos multimodais integrados.
7. Buscar soluções para os entraves operacionais observados na rede ferroviária nacional.
8. Identificar, avaliar e dar uso a trechos ferroviários subutilizados/abandonados para o transporte de passageiros e/ou cargas.
9. Definir políticas para os desinvestimentos dos trechos ferroviários inservíveis/ inviáveis.
10. Definir políticas para a viabilização de operações em trechos não utilizados/ subutilizados pelas concessionárias e/ou devolvidos à União.
11. Ampliar a malha ferroviária e promover melhorias na infraestrutura existente visando maior eficiência logística.
12. Garantir a segurança ferroviária, sobretudo em áreas urbanas.
13. Considerar a utilização do transporte ferroviário como opção para a integração regional e o abastecimento interno.
14. Avaliar a criação de um fundo ferroviário a fim de que as arrecadações sejam revertidas em investimentos no próprio subsistema ferroviário nacional.
15. Instituir comitê técnico para discussão e definição da readequação de marcos regulatórios visando conferir segurança jurídica para o subsistema ferroviário nacional.
16. Avaliar a prorrogação antecipada dos contratos de concessão das operações ferroviárias, respeitando-se as condições dos contratos vigentes.
17. Aperfeiçoar a regulação e a fiscalização das concessões ferroviárias, considerando a geração de benefício à sociedade.
18. Avaliar a efetividade das ações regulatórias e fiscalizatórias no âmbito do subsistema ferroviário nacional.
19. Analisar os resultados dos indicadores de desempenho visando o aprimoramento da gestão e a obtenção dos resultados esperados.



MODO AQUAVIÁRIO

1. Classificar as hidrovias segundo a definição de seus gabaritos.
2. Elaborar critérios técnicos para priorização dos empreendimentos no “Plano de Investimentos”.
3. Propor plano de manutenção das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4s), considerando a segurança dos usuários.
4. Reavaliar o subsistema aquaviário federal a partir da intermodalidade como critério de priorização, considerando os corredores logísticos estratégicos.
5. Promover articulações interinstitucionais visando à simplificação dos procedimentos de licenciamento ambiental e manutenção hidroviária.
6. Garantir a representação qualificada do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil no Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH) e nas suas respectivas Câmaras Técnicas.
7. Estruturar sistemas de custos médios gerenciais, tráfego e acidentes, objetivando subsidiar a avaliação de viabilidade das hidrovias.
8. Promover a discussão sobre um modelo de concessão ou Parceria Público-Privada para manutenção de hidrovias utilizadas para o transporte de cargas, considerando o conceito de corredores logísticos estratégicos.
9. Aperfeiçoar a gestão do transporte hidroviário interior por meio da implementação do Comitê Nacional de Gestão Hidroviária (CONAGH) e dos Grupos de Desenvolvimento Regional Hidroviário (GDRHs).
10. Realizar a articulação institucional com os órgãos competentes para o aprimoramento dos mecanismos de desenvolvimento da indústria de construção e reparação naval brasileira.
11. Incentivar o desenvolvimento da frota mercante brasileira de longo curso, de cabotagem, de navegação interior e de apoio portuário e marítimo, bem como a indústria naval nacional a partir de instrumentos de financiamento.
12. Promover estudos técnicos e econômicos voltados ao fomento da marinha mercante e da indústria naval nacional.
13. Apoiar o desenvolvimento da navegação e da indústria naval brasileiras considerando a priorização de afretamento de embarcações de bandeira nacional.

14. Planejar e aperfeiçoar a articulação institucional junto ao Ministério de Minas e Energia (MME) e à Agência Nacional de Águas (ANA) visando à consolidação do fluxo do processo de transposição de nível.
15. Implementar o programa de manutenção estruturada dos trechos hidroviário (dragagem, sinalização, balizamento e destocamento).
16. Reduzir os custos operacionais do transporte por cabotagem a fim de incentivar maior participação deste modo de transporte na movimentação de bens e insumos.
17. Incentivar a utilização de contêineres no transporte por cabotagem, minimizando a movimentação de contêineres vazios.
18. Avaliar e implementar ações voltadas ao aumento da participação dos operadores multimodais no mercado de cabotagem.
19. Realizar tratativas junto aos governos dos países sul-americanos a fim de considerar as navegações entre os portos da América do Sul como cabotagem.
20. Fomentar o transporte de carga geral por meio da cabotagem, contribuindo para a integração e o desenvolvimento regional, sobretudo no âmbito de regiões mais carentes.
21. Articular com os órgãos competentes a simplificação das exigências legais para as operações de cabotagem.
22. Aperfeiçoar o monitoramento por meio da apresentação estruturada de dados.
23. Articular, de modo interinstitucional, visando à segurança nas hidrovias e a ampliação da capacidade.
24. Dar continuidade aos melhoramentos e eliminação de entraves logísticos nas hidrovias, considerando uma maior eficiência no deslocamento de pessoas e bens.
25. Implantar o Programa de Rastreamento de Embarcações (PRENAV).
26. Consolidar e revisar periodicamente o planejamento hidroviário estratégico.
27. Apoiar os tratados internacionais que visem o desenvolvimento do transporte hidroviário.
28. Atuar como precursor do estabelecimento de normativos sul-americanos para o transporte hidroviário.

SETOR PORTUÁRIO

1. Modernizar a gestão das administrações portuárias.
2. Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias.
3. Melhorar a governança do setor.
4. Promover a sustentabilidade ambiental dos portos.
5. Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades com o meio ambiente.
6. Promover a estruturação/consolidação dos setores de gestão ambiental, segurança e saúde no trabalho (SGA).
7. Adequar os portos à legislação ambiental.
8. Capacitar colaboradores dos portos em gestão ambiental e segurança e saúde no trabalho.
9. Revitalizar áreas portuárias, fortalecendo a interação entre porto e cidade.
10. Promover certificação ambiental nos portos.
11. Melhorar a produtividade do sistema portuário na movimentação de cargas.
12. Reduzir o tempo de espera de atracação.
13. Garantir a segurança operacional nas instalações portuárias.
14. Melhorar a eficiência dos serviços anuentes.
15. Adequar a operação de passageiros à necessidade dos usuários.
16. Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios.
17. Aumentar a capacidade das instalações para atender à demanda de carga.
18. Aumentar o aproveitamento e modernizar as áreas dos portos organizados em consonância com os PDZs (Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário).
19. Realizar a manutenção da infraestrutura e das instalações dos portos organizados para atender à demanda de carga.
20. Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos.
21. Incentivar o uso da navegação de cabotagem.
22. Otimizar a inteligência logística na gestão de acesso aos portos.

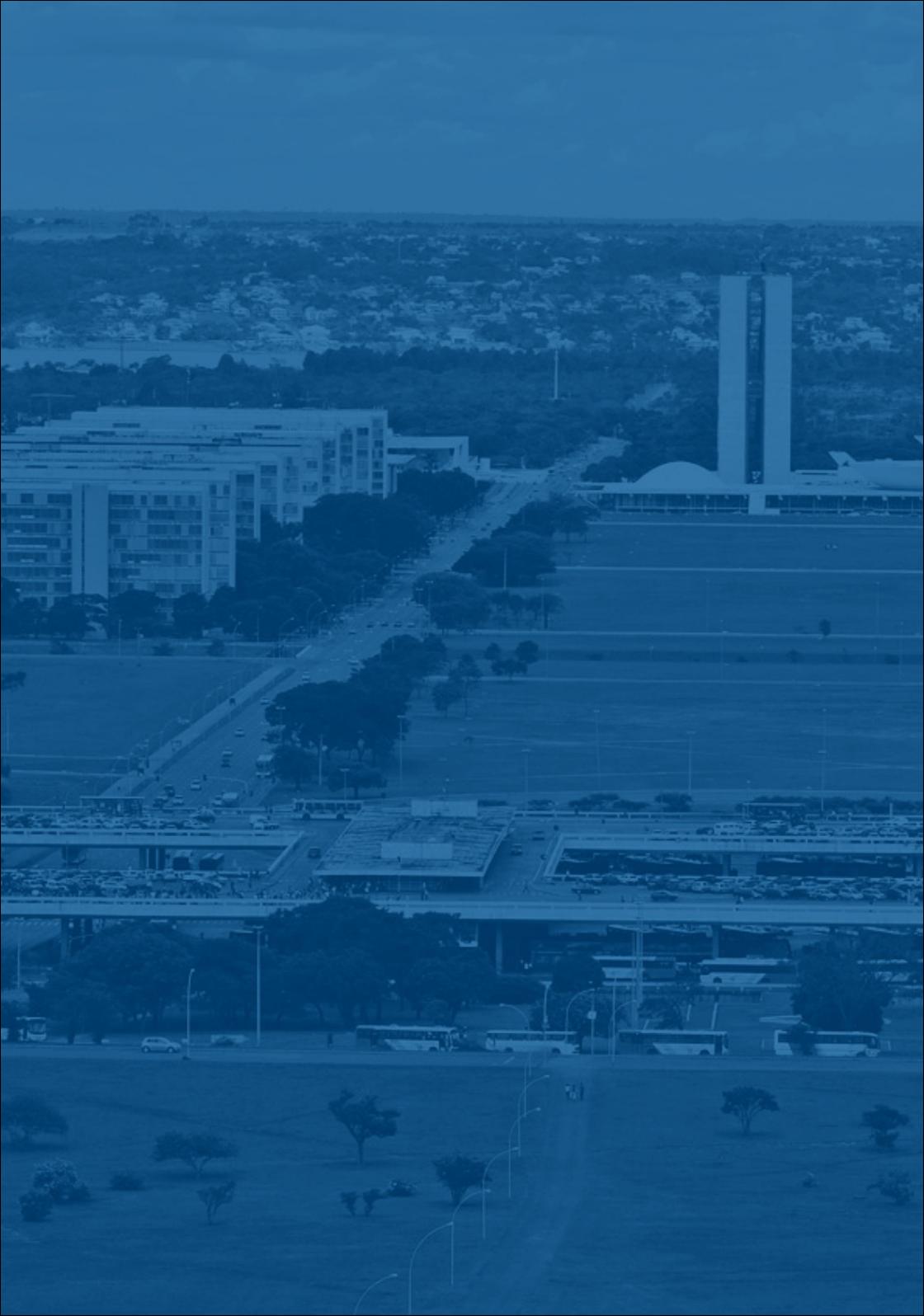


ASPECTOS INSTITUCIONAIS – TEMAS TRANSVERSAIS

1. Avaliar periodicamente as políticas públicas de transportes implementadas com vistas ao aprimoramento do processo de planejamento do setor de transportes.
2. Instituir fóruns de discussão intra e intersetoriais voltados à geração de maior sinergia, articulação, efetividade da gestão e governança nas políticas públicas relacionadas ao setor de transportes, considerando também as expectativas do setor acadêmico e as visões de negócio do setor privado com o planejamento governamental de transportes.
3. Promover o intercâmbio técnico com os estados federados a partir de um fórum de integração política e estabelecimento de uma agenda positiva junto aos Governos Estaduais.
4. Estabelecer uma agenda positiva de articulação dos órgãos do setor de transportes com outros órgãos, ensejando uma visão sistêmica, coordenada e sinérgica entre as ações públicas.
5. Definir critérios de qualificação de projetos e de priorização de investimentos, considerando a função da infraestrutura na indução ou consolidação do desenvolvimento socioeconômico e regional.
6. Articular com os órgãos competentes, em nível decisório, a geração e execução de planejamentos integrados e programas governamentais voltados à garantia da segurança viária, inclusive no que tange à fiscalização.
7. Estabelecer eixos prioritários de integração sul-americana com vistas ao desenvolvimento geopolítico e socioeconômico.
8. Identificar e propor soluções aos entraves burocráticos e às ineficiências de atendimento às demandas por infraestruturas de transportes.
9. Aprimorar a gestão dos empreendimentos de infraestrutura a partir de instâncias institucionais de avaliação do desempenho setorial.
10. Criar um ambiente positivo e desenvolver competências estratégicas valendo-se de equipes técnicas adequadamente capacitadas, estáveis e com atuação contínua no âmbito do planejamento, implementação, monitoramento e avaliação setoriais.
11. Fomentar cursos de capacitação de profissionais marítimos.
12. Garantir a manutenção contínua da infraestrutura a partir de mecanismos voltados à provisão de recursos financeiros específicos.

13. Fiscalizar e avaliar adequadamente os planos e programas do setor de transportes com vistas ao aperfeiçoamento contínuo das políticas públicas.
14. Incorporar continuamente inovações tecnológicas que contribuam para a eficiência dos serviços de transporte prestados à sociedade.
15. Avaliar os modelos de concessão atuais para as obras estratégicas e estruturantes.
16. Avaliar diferentes modelos de investimentos voltados à expansão, manutenção e operação da infraestrutura viária considerando os níveis de serviço oferecidos à sociedade.
17. Propor uma agenda compatível entre os órgãos de planejamento, de controle, de execução e de fiscalização do governo visando à eficiência logística.
18. Atualizar constantemente os corredores logísticos estratégicos com vistas a compatibilizar a atuação do governo e dos investidores privados quanto à priorização dos investimentos.
19. Aperfeiçoar os mecanismos de transparência das ações de transportes junto ao governo e à sociedade a fim de fortalecer o planejamento participativo.
20. Aperfeiçoar as medidas institucionais, legais e regulatórias com vistas ao aumento da participação da iniciativa privada nos projetos de infraestrutura.
21. Avaliar mecanismos visando à ampliação da concorrência nos contratos públicos de provisão e operação das infraestruturas.
22. Estabelecer um protocolo que garanta a este Ministério acesso diário e irrestrito às informações acerca do andamento das concessões no âmbito do Setor de Transportes.
23. Avaliar a viabilidade de concessão intermodal em corredores logísticos estratégicos e atuar no aprimoramento logístico nacional a partir do suporte a operações de transporte mais racionais e eficientes com vistas à geração de maiores benefícios à sociedade.
24. Contribuir para o desenvolvimento de Zonas de Processamento de Exportações (ZPEs) enquanto instalações estrategicamente localizadas de agregação de valor às cadeias logísticas e ampliação da pauta exportadora brasileira.
25. Definir estratégias, por meio de um fórum participativo, voltadas ao efetivo desenvolvimento da intermodalidade.

26. Publicar dados estatísticos e informações consolidadas, confiáveis e periódicas acerca do Setor de Transportes, em plataformas digitais amplamente acessíveis. Promover a articulação institucional visando à redução de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEEs).
27. Promover a articulação institucional visando à redução de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEEs).
28. Incorporar mecanismos de redução das emissões de GEEs em todas as fases da concepção da infraestrutura de transportes.
29. Elaborar e manter atualizados os inventários de emissões do Setor de Transportes.
30. Promover a adaptação da infraestrutura de transportes às alterações climáticas.
31. Propor dispositivo legal que vincule diretamente a condicionante ao impacto ambiental gerado pelo empreendimento, em consonância com as competências institucionais do empreendedor.
32. Aprimorar os processos de contratação, execução e entrega das obras de infraestrutura viária por meio da especialização das instituições envolvidas nos processos de elaboração de projetos de engenharia.
33. Avaliar os modelos de contratação de serviços e obras de infraestrutura de transportes com vistas ao seu contínuo aperfeiçoamento.
34. Avaliar os resultados das concessões das infraestruturas e serviços de transportes à luz dos princípios e objetivos da Política Nacional de Transportes.
35. Fortalecer a gestão dos processos de desapropriação, reassentamento e áreas com restrição de uso, de forma a dar maior celeridade e segurança jurídica aos empreendimentos de transporte.
36. Definir modelos de mitigação de riscos nas contratações públicas de infraestrutura de transportes.
37. Fundamentar o planejamento setorial a partir de corredores logísticos estratégicos e considerar a inserção de plataformas logísticas no planejamento de transportes visando o desenvolvimento da intermodalidade.
38. Avaliar mecanismos de simplificação de regras e de tributação para o fomento à intermodalidade/multimodalidade.
39. Fortalecer o planejamento integrado do Setor de Transportes, considerando a questão socioambiental.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

As políticas públicas devem ser entendidas como o modelo utilizado pelo Estado Nacional para conduzir as questões públicas, nos seus mais variados aspectos, de forma a propiciar a tomada de decisões mais assertivas e voltadas ao benefício da sociedade.

Sendo assim, analisar o universo das políticas públicas desenvolvidas em um dado contexto espacial e temporal significa, em última instância, vislumbrar os modelos valorizados por uma dada coletividade, de modo que as escolhas assumidas pela representação social, materializada no Estado Nacional, vão ao encontro de um projeto de país que se deseja construir.

Por isso, pensar no projeto almejado de Setor de Transportes implica em descortinar os valores e princípios sobre os quais as infraestruturas viárias e os serviços logísticos a elas associados devem estar ancorados para que respondam adequadamente ao tamanho do sonho socialmente construído.

Nesse contexto, o Livro de Estado se propôs a apresentar os valores e princípios que devem ser levados em consideração no âmbito da formulação e execução das políticas, planos, programas e ações do Setor de Transportes do Governo Federal.

Tais princípios foram traduzidos em objetivos, diretrizes fundamentais e em instrumentos (institucionais, técnicos e financeiros), ancorados na perspectiva de fornecer os propósitos, as linhas gerais de orientação e os meios para que o Setor de Transportes do Governo Federal cumpra com o papel que dele se espera.

Alinhado a tais elementos, o Caderno das Estratégias Governamentais suscita a instituição de estratégias governamentais voltadas ao estabelecimento de planos para a coordenação das ações políticas do Governo Federal em prol do modelo setorial almejado. Em outras palavras, tais estratégias alinham e determinam quais as ações e caminhos devem ser tomados para que os delineamentos postos sejam materializados.

Considerando essas reflexões, são esses os elementos – princípio, objetivos, diretrizes fundamentais, instrumentos e estratégias governamentais – que permitirão a materialização da Política Nacional de Transportes.



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL**

