

**RELATÓRIO FINAL**  
Pesquisa de Expectativas  
sobre Infraestrutura de  
Transportes  
(2019 – 2021)

OUVIDORIA-GERAL



# Ministério da Infraestrutura

Presidente da República  
Jair Messias Bolsonaro

Ministro da Infraestrutura  
Marcelo Sampaio Cunha Filho

Secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura  
Bruno Eustáquio Ferreira Castro de Carvalho

Ouvidora-Geral do Ministério da Infraestrutura  
Paula El-Jaick de Barros Franco Yida

Brasília-DF, novembro de 2022

Equipe da Ouvidoria-Geral responsável pela elaboração do Relatório:

Paula El-Jaick de Barros Franco Yida  
Ouvidora-Geral do Ministério da Infraestrutura

Kênia Cristina de Sousa Penha Babugem  
Coordenadora de Atendimento e Avaliação

Mário Ferreira Viana  
Chefe de Serviço de Avaliação

Luan Peres Bonfim Ribeiro  
Psicólogo Organizacional

Gabriel Dias de Freitas  
Estagiário de Psicologia

## 1. APRESENTAÇÃO



A Pesquisa de Expectativas sobre Infraestrutura de Transportes foi desenvolvida com o objetivo de contribuir com o alcance da Visão Estratégica do MInfra: tornar a infraestrutura de transportes do Brasil a mais competitiva da América Latina até 2022.

Com 1º ciclo de coleta iniciado em outubro de 2019, a Pesquisa buscou identificar o que os respondentes consideram como relevante, e esperavam que acontecesse, para melhoria da eficiência e da qualidade dos serviços, inclusive quanto ao nível de simplificação e desburocratização necessário para cada um dos modais de infraestrutura.

Mas, qual a necessidade de uma “Pesquisa de Expectativas”?

Como parâmetro de verificação do alcance da sua Visão Estratégica, o MInfra adotou as avaliações realizadas pelo Fórum Econômico Mundial - FEM (*World Economic Forum* – WEF)<sup>1</sup>, que ranqueava os países em relação à competitividade, mediante 103 indicadores, organizados em 12 pilares.

Ao estudar a metodologia do FEM, a Ouvidoria-Geral do MInfra verificou que a competitividade dos países era avaliada mediante um conjunto de indicadores técnicos ou Estatísticos (E) – informações objetivas ou operacionais – e indicadores de Percepção (P) - resultado de avaliação subjetiva feita por líderes de mercado de cada país.

Especificamente sobre a infraestrutura de transportes, a avaliação era calculada sobre um indicador estatístico - E (avaliação objetiva) e um decorrente da pesquisa de

---

<sup>1</sup> <https://www.weforum.org/>

opinião/percepção - P (avaliação subjetiva) sobre os modais rodoviário, ferroviário, aéreo e portuário:

- **RODOVIÁRIO**
  - (E) Conectividade das rodovias
  - (P) Qualidade de Infraestrutura Rodoviária
- **FERROVIÁRIO**
  - (E) Densidade de Ferrovias
  - (P) Eficiência dos Serviços Ferroviários
- **AÉREO**
  - (E) Conectividade de Aeroporto
  - (P) Eficiência dos Serviços de Transportes Aéreos
- **AQUAVIÁRIO**
  - (E) Linearidade da Conexão Portuária
  - (P) Eficiência dos Serviços Portuários

A pesquisa subjetiva (P) do FEM era respondida por líderes de mercado, que avaliavam, em uma escala de 1 (extremamente ruim) a 7 (excelente) as seguintes perguntas sobre infraestrutura de transportes:

- No seu país, qual é a qualidade (extensão e condições) da infraestrutura rodoviária?
- No seu país, quão eficiente (frequência, pontualidade, velocidade, preço, etc.) são os serviços de transporte ferroviários?
- No seu país, quão eficiente (frequência, pontualidade, velocidade, preço, etc.) são os serviços de transporte aéreos?
- No seu país, quão eficiente (frequência, pontualidade, velocidade, preço, etc.) são os serviços de transporte portuário (balsas, barcos)?

No entanto, não se verificou correlação ou analogia entre os resultados das avaliações estatísticas (E) dos dados objetivos e das pesquisas de percepção (P) respondidas pelos entrevistados.



Inclusive, os resultados dos anos de 2018 e 2019 divulgados pelo Fórum Econômico demonstraram um grande pessimismo sobre o Setor de Infraestrutura, tendo em vista a grande diferença entre a pontuação obtida entre os índices estatísticos (objetivos) e os percebidos (subjetiva), conforme quadro a seguir:

| Modal      | 2018                             |                                       |                                 |                                       |
|------------|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
|            | Avaliação Objetiva (Estatística) | Posição no ranking (entre 140 países) | Avaliação Subjetiva (Percepção) | Posição no ranking (entre 140 países) |
| Rodoviário | 63,7                             | 74                                    | 33,8                            | 112                                   |
| Ferrovário | 8,8                              | 79                                    | 24,7                            | 97                                    |
| Aéreo      | 89,7                             | 17                                    | 57,3                            | 73                                    |
| Aquaviário | 35,6                             | 47                                    | 34,3                            | 105                                   |

| Modal      | 2019                             |                                      |                                 |                                      |
|------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
|            | Avaliação Objetiva (Estatística) | Posição no ranking (entre 141países) | Avaliação Subjetiva (Percepção) | Posição no ranking (entre 141países) |
| Rodoviário | 76,1                             | 69                                   | 33,5                            | 116                                  |
| Ferrovário | 8,9                              | 78                                   | 24,3                            | 86                                   |
| Aéreo      | 89,7                             | 17                                   | 56,8                            | 85                                   |
| Aquaviário | 38,2                             | 48                                   | 37,1                            | 104                                  |

Entendendo que uma melhor compreensão dessa diferença entre resultados de naturezas tão distintas, e não necessariamente comparáveis, era essencial para o planejamento estratégico e o direcionamento das ações do Ministério, em busca de melhorar o posicionamento do Brasil do ranking do FEM, a Secretaria Executiva e a Subsecretaria de Gestão Estratégica e Inovação do MInfra solicitaram o apoio da Ouvidoria-Geral, tanto na interpretação desse cenário como na compreensão das métricas avaliativas no quesito dos indicadores de (P) Percepção.

Nos anos de 2020 e 2021, porém, devido à crise mundial de saúde pública ocasionada pela pandemia da COVID-19, o Fórum Econômico optou por não divulgar as pontuações e o ranking alcançados. Em 2020, publicou edição especial, apontando as medidas prioritárias para promover a recuperação dos países, considerando alguns fatores – produtividade, pessoas e planeta - essenciais para direcionar os países na consolidação de novos sistemas econômicos.

A Fundação Dom Cabral (FDC), instituição parceira do Fórum Econômico Mundial no Brasil, avaliou o desempenho do Brasil, no que tange os indicadores que compõem os pilares de competitividade, e os resultados podem ser conferidos nos Relatórios de Pesquisa de Expectativas sobre Infraestrutura de Transportes<sup>2</sup>, disponíveis no site do MInfra.

Apesar de o FEM também não ter divulgado os resultados em 2021, o MInfra seguiu investindo no alcance da sua visão estratégica de tornar a infraestrutura nacional a mais competitiva da América Latina. A Ouvidoria-Geral, por sua vez, continuou apoiando o órgão na assertividade de sua atuação e em tornar os resultados alcançados perceptíveis dentro e fora do Brasil.

---

2



## 2. A PESQUISA DE EXPECTATIVAS SOBRE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

A construção da Pesquisa de Expectativas sobre Infraestrutura de Transportes decorreu da observação dos resultados das avaliações da competitividade dos países, realizadas pelo FEM, em que se observou que os indicadores estatísticos (E), de avaliação técnica e objetiva sobre infraestrutura em si, não eram refletidos nas avaliações subjetivas, medidas por pesquisa de percepção (P) realizada junto a líderes de mercado do país.

Com a Pesquisa de Expectativas, então, buscou-se identificar os motivos da baixa avaliação percebida sobre a infraestrutura e os serviços de transportes. Como o questionário da pesquisa do Fórum reúne os atributos “frequência, pontualidade, velocidade, preço etc.” em apenas um item, a pergunta termina por levar o respondente a emitir uma avaliação geral, **sem permitir ao avaliador identificar qual dessas dimensões/fatores é mais determinante sobre a eficiência do serviço na avaliação.**

Por isso, a Ouvidoria-Geral entendeu ser necessário, para cada modal de infraestrutura, **individualizar tais dimensões/fatores**, a fim de identificar informações mais precisas e específicas, capazes de auxiliar a alta gestão no direcionamento de ações, sob o ponto de vista dos usuários dos serviços de transportes.

Então, tendo como diretrizes as perguntas feitas sobre Infraestrutura de Transportes na pesquisa de percepção (P) do FEM, a Ouvidoria-Geral individualizou os fatores e requisitos de qualidade avaliados e desenvolveu uma pesquisa para conhecer as expectativas dos respondentes - ou seja, identificar **o que é esperado que seja feito para se alcançar melhor eficiência e qualidade dos serviços prestados no setor de infraestrutura de transportes.**

No mesmo sentido, o modo hidroviário foi destacado do portuário e tratado individualmente. Buscou-se, ainda, obter a avaliação, em item específico, das



expectativas sobre a **simplificação e desburocratização** necessárias para a melhoria dos serviços/infraestrutura de cada modal.

O questionário elaborado pela Ouvidoria-Geral do MInfra também seguiu a forma de avaliação da pesquisa do FEM, em Escala *Likert* de sete pontos de relevância, sendo 1 para pouco relevante e 7 para muito relevante (mesma escala utilizada na pesquisa do FEM), e acrescentou uma opção “Não sei dizer”.

Para a análise foram utilizadas a média, como medida de tendência central dos fatores, e faixa em que ela se encontrava, conforme a tabela:

| NÍVEL           | AVALIAÇÃO | COR |
|-----------------|-----------|-----|
| Pouco Relevante | 1         |     |
|                 | 2         |     |
|                 | 3         |     |
|                 | 4         |     |
|                 | 5         |     |
|                 | 6         |     |
| Muito Relevante | 7         |     |

As perguntas para obtenção da expectativa foram **individualizadas para cada dimensão/fator dos serviços/qualidade** em cada modal, acompanhados também de uma pergunta opcional e descritiva em cada modal, para coletar sugestões sobre o que mais o respondente considerava necessário para melhorar o serviço/qualidade daquele segmento.

Destacamos que a **pesquisa foi elaborada pela equipe da Ouvidoria-Geral sem a necessidade** de realizar nenhuma contratação de empresa ou serviço privado, ou seja, **sem ônus orçamentários para a administração pública**.

De modo a avaliar a evolução do Brasil no ranking, divulgado anualmente, e discutir ideias direcionadas ao alcance da visão estratégica do MInfra em competitividade, com a parceria da FDC o órgão deu início à realização de seminários anuais, reunindo especialistas no setor, autoridades públicas e representantes da iniciativa privada.

A aplicação da Pesquisa de Expectativas foi definida, inicialmente, para acontecer a partir da divulgação dos resultados anuais, pelo FEM, durante os Seminários de Competitividade.

Assim, a primeira aplicação da Pesquisa foi lançada no **I Seminário de Competitividade do Setor de Infraestrutura de Transporte, em 2019**.

Embora, conforme mencionado, no ano de 2020 o FEM tenha optado por não divulgar as pontuações e o ranking, o MInfra e a FDC realizaram o **II Seminário de Competitividade do Setor de Infraestrutura de Transporte**, em que a segunda etapa da Pesquisa foi lançada.

No ano de 2021, ao invés do Seminário de Competitividade, foi realizado evento mais estratégico, visando promover ações nos 5 eixos previstos na Política Nacional de Modernização do Estado (ambiente de negócios, capacidades do Estado, prestação de serviços públicos, articulação interfederativa e cooperação entre agentes públicos e privados e governo e sociedade digital), em parceria com o Ministério da Economia e com a Secretaria Geral da Presidência da República, o **“Moderniza Brasil – Ambiente de Negócios”**<sup>3</sup>. Por isso, o link do questionário da pesquisa foi remetido para líderes de mercado do Brasil e foi disponibilizado para contribuições pela plataforma Participa +Brasil.

Os resultados das Pesquisas realizadas nos anos 2019, 2020 e 2021 podem ser consultados no painel em Power BI, disponibilizado no website do órgão<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> <https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/moderniza-brasil/eixos-do-moderniza-brasil/ambiente-de-negocios-prospero/gci/evento-moderniza-brasil>

<sup>4</sup>

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTg3OGEzYmYtMWIwOS00OTI4LWE4YTUyZDVIYjZkZDZmYTRlIiwidCI6IjdiZjAxYzZhLWU2ZmItNDIxYS1iYmlyLWI5MGMzZWE4NjhmNyJ9>



### 3. PRIMEIRO CICLO DA PESQUISA (2019)

No 1º ciclo da Pesquisa de Expectativas, o MInfra disponibilizou o questionário para **mais de cem pessoas em menos de 24h de coleta**. Na pesquisa, sobre os itens que identificam as ações necessárias para melhoria dos serviços/infraestrutura, foram considerados relevantes os aspectos da redução de custo e utilização. Nos setores portuários e ferroviários a **necessidade de desburocratização** foi apontada como mais relevantes seguido do **tempo de operação dos serviços portuários**.

Foram avaliados os setores de Transporte Aéreo, Transporte Ferroviário, Transporte Hidroviário, Transporte Portuário e a qualidade da Infraestrutura Rodoviária. Os resultados da pesquisa pela Escala de Likert foi identificado que os termos mais citados nas perguntas abertas foram: **cabotagem**, para o modal hidroviário; **burocracia e investimentos** para o portuário; **manutenção, qualidade e pavimentação** para o rodoviário; **aumentar e malha** para o ferroviário; e **concorrência** para o aéreo, o que evidencia, numa análise qualitativa a validade dos resultados.



Segundo análise dos resultados da pesquisa, para os respondentes em sua grande maioria **concordam que as ações em curso estão sendo conduzidas de maneira adequada** em todos os aspectos perguntados. Para os entrevistados em 2019 o MInfra

tem promovido a redução da burocratização, aumentado a produtividade e reduzindo os custos setoriais.

Segundo mensagem do ex-ministro Tarcísio de Gomes de Freitas (relatório de gestão, 2019, p. 4), a gestão buscou *“elevar os padrões de integridade e governança, com a instituição de instâncias de governança e a adoção de boas práticas de integridade, compliance, transparência e ética, além do aperfeiçoamento dos controles internos da gestão. Também contribuiu para a melhoria desses padrões a racionalização de custos e a montagem de equipes de caráter eminentemente técnico, tanto no Ministério, quanto nas entidades vinculadas”*.

Ainda segundo ele, o Ministério *“pautou o combate à corrupção, a desburocratização e a transformação digital do Ministério. Também é relevante destacar que o Orçamento para investimentos em 2019, herdado do Governo anterior, foi de R\$ 9,7 bilhões, o mais baixo da última década, o que impactou diretamente nas ações”*. Porém, esse fato não se tornou impedimento para que fossem implementadas ações estruturantes a fim de produzir uma revolução na logística brasileira.

De fato, nos resultados disponíveis no painel da Pesquisa de Expectativas em 2019, nota-se que os respondentes avaliaram **o setor portuário, seguido do setor ferroviário, como os mais burocráticos** ou com maior relevância de necessidade de **simplificação** para melhoria dos serviços, dentre os modais de transportes no país.

Vale destacar, que o MInfra publicou Portaria 530/2019<sup>5</sup> com novas regras para a gestão de **contratos de arrendamento dos portos organizados**, buscando dar **maior segurança jurídica atraindo investimentos da iniciativa privada**. O objetivo é dar mais previsibilidade, reduzir os riscos, melhorar o ambiente de negócios e abrir caminho para novos investimentos (relatório de gestão, 2019, p. 33).

### 3.1 TRANSPORTE AÉREO

As principais dificuldades no setor de **Transporte Aéreo** foram os **custos aplicados**, seguidos da **disponibilidade de horários de operação**. Segundo os

<sup>5</sup><https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-530-de-13-de-agosto-de-2019-210511731>



entrevistados as maiores expectativas sobre o setor estão voltadas para a necessidade de **ampliação da concorrência** e para a redução de custos.

O ano de 2019 foi marcado por uma das mais importantes alterações no marco regulatório do transporte aéreo brasileiro nas últimas três décadas: **a eliminação de restrições a investimentos estrangeiros em empresas aéreas brasileiras** (relatório de gestão, 2019, p. 14). Com a alteração promovida no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, **investidores estrangeiros puderam constituir empresas áreas no Brasil**, regidas pelas leis brasileiras. Além disso, com a concessão de 12 Aeroportos no ano - Várzea Grande (Cuiabá), Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta, Vitória, Macaé, Recife, Maceió, João Pessoa, Aracajú, Juazeiro do Norte e Campina Grande - **o MInfra contribuiu para que a captação de cada vez mais investimentos.**

### 3.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Já os serviços de **Transporte Ferroviário** são o setor que mais gera expectativa visando a necessidade de **ampliação dos horários de funcionamento e rotas**. A pesquisa aponta, nas questões abertas, os assuntos mais recorrentes: ampliação da malha, privatização das ferrovias, criação de linhas de transporte de passageiros e cargas, e promoção da ligação com os demais modais de transporte.

No que diz respeito ao Transporte Ferroviário, há o firme propósito de elevar a participação do modal de 15% para cerca de 29% até 2025, segundo aponta o relatório de gestão de 2019 (p.5). Nesse contexto, o Ministério atuou para **assegurar recursos que possibilitaram a intensificação das obras**, como a preparação para o 1º leilão do segmento (Ilhéus-Caetité) e a renovação da concessão da Malha Paulista/SP, e realizou também a **concessão da ferrovia Norte-Sul**, entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, com extensão de 1.537 km (relatório de gestão, 2019, p. 30).

### 3.3 TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Os serviços de **Transporte Hidroviário** são o setor que menos preocupa comparado aos outros setores, porém as principais sugestões apresentadas nos campos abertos foram relacionadas à necessidade de **ampliação da cabotagem**.



Em relação a isso, segundo o relatório de gestão (p. 33), no ano de 2019 com provimento de recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM foram concluídos mais 53 projetos de embarcações, divididos da seguinte forma: construção de **duas embarcações de cabotagem**, cinco embarcações de apoio portuário, seis de apoio *offshore* e 20 de carga interior além da manutenção de 8 embarcações de apoio portuário e 11 de apoio *offshore* e conversão de uma embarcação de apoio offshore. Além disso, foi feita a **manutenção de dragagens** nas hidrovias do São Francisco, Paraguai, Madeira e Sul, e ainda atividades para o derrocamento na Hidrovia do Tocantins. Tudo para fortalecer e incentivar a Indústria Naval.

### 3.4 TRANSPORTE PORTUÁRIO

No setor de **Transporte Portuário** a principal preocupação apresentada pelos respondentes sobre os serviços foi o **tempo gasto na operação** e a necessidade de **redução dos custos dos serviços**. Os respondentes também relataram sobre a melhoria dos acessos terrestres e de aumento da capacidade para receber embarcações de grande porte, além disso, foi informado nas perguntas abertas que existe uma grande **necessidade de investimentos e de redução da burocracia**.

Dando seguimento ao aprimoramento do modelo de gestão capaz de **tornar os portos rentáveis, competitivos, autossustentáveis e capazes de conquistar suas autonomias**, o MINFRA, por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) atuou, principalmente, na aplicação da Portaria GM/MTPA nº 574<sup>6</sup>, de 26 de dezembro de 2018, que disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária – IGAP (relatório de gestão, 2019, p. 35).

Também merecem destaque a liberação de **R\$ 2,0 bilhões** ao setor da **Marinha Mercante** e a **ampliação do investimento privado** nos portos, que culminou na

<sup>6</sup>[https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/56970431/do1-2018-12-27-portaria-n-574-de-26-de-dezembro-de-2018-56970013](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/56970431/do1-2018-12-27-portaria-n-574-de-26-de-dezembro-de-2018-56970013)

celebração de **35 contratos**, possibilitando investimentos de **R\$ 12,0 bilhões** para o setor portuário nos próximos anos, segundo o relatório de gestão (p. 5).

### 3.5 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Referente à qualidade da **Infraestrutura Rodoviária** nacional, percebeu-se que a principal dificuldade desse setor está relacionada as **condições das rodovias, seguido da melhoria da sinalização e da segurança**. Segundo os respondentes é mais importante (é mais relevante) investir na recuperação e melhoria das rodovias existentes do que abrir novas rotas pavimentadas no país do que ampliação da malha pavimentada.

Concomitante a isso, o processo de adequação de capacidade das rodovias refere-se à melhora nas condições de tráfego de uma rodovia, que pode vir tanto por meio de uma duplicação como pela construção de terceiras faixas, viadutos e outras obras similares (relatório de gestão, 2019, p. 31). Com isso, visando atender às demandas decorrentes do crescimento populacional, do aumento da frota de veículos, da ascensão na produção agroindustrial e dos decorrentes fluxos de cargas, tanto internamente como para exportação, **foram executados 214,18 km em 2019 pela continuidade da duplicação de trechos da BR-381/MG, BR-163/PR, BR-101/BA e BR-116/RS**.

Destaque para **os últimos 51 km da BR-163/PA**, interligando definitivamente, e em via asfaltada, a região produtora de grãos do Mato Grosso até os terminais hidroviários de Miritituba, no Pará, configurando se **uma das principais rotas de escoamento agrícola do país** e que integrou o programa de concessões (relatório de gestão, 2019, p.5).

Ainda no âmbito institucional, o Ministério aprofundou o diálogo com as lideranças das diversas categorias dos caminhoneiros e realizou, em 2019, **5 reuniões do Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas - Fórum TRC** com algumas conquistas materializadas, como a **queda do valor da multa em balanças rodoviárias, o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) e o agendamento**



**portuário, o Cartão Combustível e a previsão de implantação de pontos de paradas nas rodovias concedidas** (relatório de gestão, 2019, p. 5).

#### 4. SEGUNDO CICLO DA PESQUISA (2020)

O 2º ciclo da Pesquisa de Expectativas, que contou com 207 respondentes, teve todos os itens da pesquisa apresentando uma melhora significativa, comparados com os resultados de 2019. Nos 2 ciclos, todos os itens - que identificam as ações necessárias para melhoria dos serviços/infraestrutura - foram considerados relevantes.

O ano iniciou com uma grande perspectiva para o Brasil. A partir das medidas adotadas pelo Governo no ano anterior, notadamente a **manutenção do equilíbrio fiscal** e a **Reforma da Previdência**, as estimativas do 1º Trimestre apontavam para um crescimento vigoroso do PIB brasileiro. Contudo, ao longo do 1º Trimestre o mundo inteiro foi assolado pela Pandemia de Covid-19 com reflexos em todos os setores da sociedade, e que, especialmente no que tange à infraestrutura, demandou um grande esforço para mitigar seus efeitos.

Com a pandemia, houve ruptura das cadeias globais, com impacto severo na integração logística. Enquanto isso, em nível nacional, interpretações distintas sobre a classificação de produtos e serviços essenciais induziram às restrições de circulação e criaram percalços operacionais, descontinuando atividades de apoio ao transporte. Esses entraves consistiram nos principais desafios enfrentados pelo setor no país, segundo relata o relatório de gestão (p. 8).

Diante do quadro de Pandemia, o Ministério da Infraestrutura, sob orientação do Presidente Jair Bolsonaro, decidiu, de forma ágil e estratégica, dar continuidade ao Programa de Concessões, dos diversos modos de transporte, e, principalmente, não paralisar nenhuma obra em andamento. Além disso, como ações de enfrentamento à pandemia, o MInfra liderou uma força tarefa para o transporte e distribuição de 960 toneladas de insumos médicos e hospitalares para todo o país (relatório de gestão, 2020, p. 4).





Além disso, o Ministério vem consolidando a sua gestão estratégica e avançando em ações estruturantes e inovadoras, atingindo 100% dos serviços digitalizados, a redução dos gastos com alugueis, além do fortalecimento do Plano de Integridade e do Programa Radar Anticorrupção (relatório de gestão, 2020, p. 6). De forma que contribui para a **redução de custo de operações**, um dos aspectos considerados mais relevantes nos setores aéreo e hidroviário brasileiros, segundo a pesquisa.



Painel BI<sup>7</sup> com resultados dos 3 ciclos da pesquisa.

O painel com o resultado das pesquisas tem como objetivo facilitar a comparação entre os anos. De acordo com a análise de 2019 e 2020, pode notar-se que a necessidade das ações para aumentar a eficiência dos serviços, bem como as ações para a qualidade da infraestrutura tem diminuído, significando que a percepção da melhoria tem acontecido.

Segundo análise qualitativa dos dados os termos mais citados nas perguntas abertas, foram: **fiscalização e manutenção**, para o modal hidroviário; **cabotagem e ampliação** para o portuário; **segurança, qualidade e transporte** para o rodoviário;

<sup>7</sup> Disponível em:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTg3OGEzYmYtMWIwOS00OTI4LWE4YTytZDVIYjKzOTMzYTRlIiwidCI6IjZjAxYzZlLWUzZmItNDIxYS1iYmlyLWI1MGMzZWE4NjhmNyJ9>



**ampliar a malha** para o ferroviário; e **concorrência** para o aéreo, evidenciando em uma análise qualitativa a validade dos resultados obtidos nas Escalas Likert.



Nos dois ciclos é evidente o impacto direto em relação ao item de maior relevância para melhoria dos serviços, a **redução de custos de operação/contratação/utilização deles, pois o excesso da burocracia tende a aumentar esses custos**. Mesmo com o impacto da burocracia, pode perceber-se a evolução da pesquisa de 2019 e 2020 onde foi apresentado uma diminuição no nível de necessidade de ações para aumentar a eficiência dos serviços, bem como as ações para a qualidade da infraestrutura.

A **burocracia ainda é um fator de atenção**. Por isso, são tão importantes os avanços relativos ao processo de transformação digital, que já contam com 27 serviços ofertados de forma totalmente digital ao cidadão, como a Carteira Nacional de Habilitação **(CNH-e)**, o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos **(CRLV-e)**, o **Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB)** e o **novo modelo de emplacamento veicular**, que diminui os custos e estabelece o uso de itens de segurança mais eficientes segundo o relatório de gestão (p. 5).

Foi observado também que as expectativas tendo como referência os resultados quantitativos, o **setor portuário (5,77) e ferroviário (5,77), seguido do setor hidroviário (5,66), como os mais burocráticos ou com maior relevância de**

**necessidade de simplificação** para melhoria dos serviços, dentre os modais de transportes no País.

#### 4.1 TRANSPORTE AÉREO

Sobre o **Transporte Aéreo**, as principais preocupações foram os **custos de contrato e operação**. O item mais citado na pesquisa foi sobre a redução dos custos de contratação/operação, que registrou o maior nível de relevância entre 2020 de 6,33 e de 6,23 em 2019.

A aviação foi o modo de transporte mais impactado pela pandemia, chegando a registrar redução de até 90% da movimentação de passageiros e aeronaves. De imediato, foram tomadas medidas para reduzir o impacto econômico sobre o setor, notadamente a edição da Lei 14.034/20 que permitiu a **flexibilização do prazo de reembolso ou de remarcação dos bilhetes aéreos** cujos voos foram cancelados e possibilitou a **redução dos prejuízos financeiros** aos operadores aeroportuários sob concessão (relatório de gestão, 2020, p. 5).

Outros aspectos citados na pesquisa foram a necessidade de **ampliação da concorrência e aumento de aeroportos e voos regionais**. Este último aspecto vai ao encontro do resultado obtido no item “Ampliar horários de funcionamento e rotas” – 5,49 – confirmando os dados qualitativos.

O ano de 2020 também registrou avanços, como o Lançamento do Programa Voo Simples que representa o conjunto de 50 medidas para simplificar e desburocratizar o segmento de aviação geral. Outra iniciativa relevante foi o início dos testes do Embarque Seguro procedimento que passou a utilizar o reconhecimento facial e validação biométrica, dispensando a apresentação de documentos, para reduzir o tempo e ampliar a segurança dos usuários (relatório de gestão, 2020, p. 6).

#### 4.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Os principais problemas referentes os serviços de **Transporte Ferroviário** são em relação à necessidade de **ampliação dos horários de funcionamento e rotas**, tal



aspecto confirma os resultados quantitativos, em que o item obteve o maior nível de necessidade de ações para aumentar a eficiência dos serviços de 5,96.

A pesquisa também aponta que **todos os aspectos** questionados em relação aos serviços de transporte ferroviário foram apontados **como relevantes de serem melhorados**. No quesito qualitativo, os respondentes sugeriram a **ampliação da malha ferroviária**, por meio da atração de **investimentos do setor privado**, e **criação de linhas de transporte de passageiros e cargas**, bem como a promoção da ligação com os demais modais de transporte.

Destaca-se, em 2020, a intensificação das obras de construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste na Bahia (inclusive com a participação do Exército Brasileiro), bem como os investimentos privados para conclusão da Ferrovia Norte-Sul, além da ênfase nos diversos processos de renovação antecipada de contratos e na racionalização regulatória - como a renovação antecipada do contrato de concessão da Rumo Malha Paulista (relatório de gestão, 2020, p. 5).

#### 4.3 TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Comparado aos outros setores, os serviços de **Transporte Hidroviário** não preocupam tanto os respondentes. O item sobre a **redução dos custos de contratação/operação** obteve o maior nível de relevância das ações para aumentar a eficiência dos serviços. Os respondentes também abordaram a importância de **fiscalizações de contrabandos, da segurança nas hidrovias**, bem como a **ampliação das dragagens dos canais**. Nas **perguntas abertas** da pesquisa os respondentes relataram a necessidade de **ampliação da cabotagem**.

Quanto à gestão, o setor aquaviário também contou com avanços importantes, registrando aumento na movimentação portuária, inclusive com diversos Portos Públicos acumulando recordes, como é o caso do Porto de Santos/SP, que atingiu 146,5 milhões de toneladas, correspondendo ao crescimento de 9,3% em relação a 2019. Também é importante destacar a inflexão no resultado das Companhias Docas, que passaram a apresentar **superávit financeiro**, como reflexo imediato da gestão técnica

implementada. Além disso, foram executadas manutenções em oito hidrovias - ultrapassando a meta prevista de sete - e duas dragagens (Porto de Santos/SP e Porto de Rio Grande), segundo consta o relatório de gestão (p. 49).

#### 4.4 TRANSPORTE PORTUÁRIO

Foi identificado, pela avaliação qualitativa, que o **Transporte Portuário** tem a necessidade de **umentar a capacidade para navios de grande porte** notando-se que essa necessidade é mais relevante do que facilitar o acesso ao porto por via terrestre. Reafirma as medidas que o MInfra vem adotando, com destaque para a ampliação do investimento privado nos portos, que culminou na celebração de 28 contratos de adesão e aditivos, possibilitando investimentos de R\$ 4,5 bilhões. Nos 2 primeiros anos de Governo foram 69 contratos e aditivos celebrados, totalizando investimento de R\$ 6,5 bilhões (relatório de gestão, 2020, p. 5).

Um outro ponto que a pesquisa mostrou foi a necessidade de **redução do tempo total gasto nas operações**. O Ministério tem trabalhado incansavelmente na busca de **investimentos e na redução da burocracia**, leiloando (em 2020) 8 terminais portuários, gerando R\$ 593 milhões em outorgas e R\$ 2,4 bilhões em investimentos (relatório de gestão, 2020, p. 50).

#### 4.5 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Sobre a **Infraestrutura Rodoviária**, a **melhoria das condições das estradas** foi considerada de altíssima relevância e, até mais importante que a necessidade de ampliação da malha pavimentada. Concomitante a isso, em 2020 foram 57 entregas por parte do Ministério, que somaram mais de 1 200 km de estradas, distribuídos em duplicações, pavimentação, adequações e restaurações (relatório de gestão, 2020, p. 45).

Além disso, o relatório traz que em 2020 foi realizado o 36º Fórum Permanente em formato digital, a pesquisa pública **“Fala Caminhoneiro”** (também com embarcadores e transportadores), foram homologados 21 Pontos de Parada e Descanso e disponibilizadas novas funcionalidades para o aplicativo InfraBR, com



informações sobre serviços essenciais - como restaurantes e postos de combustíveis, e postos de atendimento que promoviam ações de suporte e higiene para combate à COVID 19 (p. 17).

## 5. TERCEIRO CICLO DA PESQUISA (2022)

Devido a não realização do Seminário de Competitividade, o 3º ciclo da Pesquisa de Expectativas obteve o menor quantitativo de respostas dos ciclos: foram 123 respondentes, enquanto em 2019 foram recebidas 220 contribuições e, em 2020, 214. Com relação aos resultados gerais, as expectativas sobre a melhoria da competitividade em infraestrutura de transportes vêm sendo reduzidas.

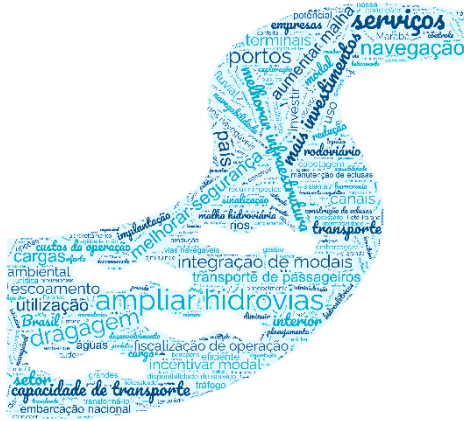
Ao analisar os dados, percebe-se uma maior satisfação com as ações que vêm sendo realizadas nos anos anteriores. A média-geral diz sobre a perspectiva dos respondentes da necessidade de direcionamento das ações de gestão. A média geral foi de 5,92 em 2019; 5,68 em 2020; e 5,67 em 2021.

O ano de 2021 foi marcado por grande esforço do Governo Federal no combate aos efeitos da pandemia da Covid-19. Apesar das dificuldades, o Ministério da Infraestrutura honrou o compromisso de dar continuidade às ações previstas no planejamento estratégico para atingir os objetivos, dentre os quais destaco a busca do equilíbrio da matriz de transportes, por meio da priorização de projetos mais sustentáveis, a redução dos custos logísticos, o incremento da competitividade e a ampliação da conectividade em todas as regiões do país (relatório de gestão, 2021, p. 3).

No exercício de 2021, 99,97% do orçamento foi efetivamente empenhado, o que demonstra o compromisso com a boa gestão e com o bom uso dos recursos públicos. Além disso, destaque para os 22 projetos de Debêntures incentivadas aprovados e os 28 projetos de REIDI aprovados. (relatório de gestão, p. 4).

Segundo análise qualitativa dos dados os termos mais citados nas perguntas abertas, foram: **integração de modais** e **melhorar segurança**, para o modal hidroviário; **mais portos** e **melhorar infraestrutura**, para o portuário; **qualidade das rodovias** e

**umentar fiscalização, para o rodoviário; ampliar malha e integração de modais para o ferroviário; e reduzir preços e mais voos, para o aéreo.**



Destaque ainda para a necessidade de **melhorar as condições das rodovias** como item **mais relevante dentre todos os modais**, o que corrobora com a análise, visto que estradas em condições ruins afetam diretamente nos custos de todos os outros serviços.



## 5.1 TRANSPORTE AÉREO

Para o modal de **Transporte Aéreo** os custos de contratação/operação, obtendo nota 5,96, foram os mais relevantes segundo a pesquisa. Pode-se observar que desde 2019, no início das pesquisas, esse item seguiu tendo anualmente a maior relevância para aumentar eficiência do serviço. Sobre os resultados da pesquisa qualitativa, as maiores expectativas sobre o setor seguem voltadas para a necessidade de **aumento da concorrência, mais voos regionais, melhorar gestão e maior competitividade**. Este último aspecto vai ao encontro do resultado obtido no item “Reduzir o tempo total gasto na operação” – 5,77.

Esse resultado apontado a necessidade de prezar pela competitividade no setor, a fim de incentivar uma livre-concorrência no mercado. Como resultado das ações adotadas pelo Ministério da Infraestrutura no âmbito do **Programa Competitividade do Transporte Aéreo**, estão sendo alcançados objetivos expressivos para o setor de aviação civil. A especificação do combustível JET-A para comercialização no mercado brasileiro pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) tem o potencial de representar uma economia de ao menos US\$ 10 milhões por ano para as empresas aéreas brasileiras, segundo estimativas da Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA). Além disso, em 2021 alcançou-se a marca de 22 concessões – arrecadando R\$ 6,72 bilhões em investimentos e R\$ 3,3 bilhões em outorga total. o conforme consta no relatório de gestão do ano de 2021 (p. 51 e 52).

No que se refere à segurança do transporte aéreo, o Governo Federal fiscalizou, no ano de 2021 diversos itens relativos à **regulação econômica, infraestrutura aeroportuária, operações aéreas e aeronavegabilidade**. Essas ações contribuíram para a redução da média móvel da taxa de acidentes aeronáuticos com fatalidade em operações regulares, por 1 milhão de decolagens. No ano de 2007, o índice Brasil estava em 1,48 caiu para 0,19 no ano de 2015 e alcançou taxa 0 (zero) em 2016, mantendo se em 0 (zero) em 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021 (relatório de gestão, 2021, p. 51).

## 5.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO





Referente ao modal de **Transporte Ferroviário**, o que a pesquisa apontou como relevante foi em relação à **ampliação de rotas e redução de custos de operação**, que alcançando 6,38 nos dados quantitativos o maior nível de necessidade de ações para esse modal. Por outro lado, a pesquisa demonstrou que todos os aspectos questionados em relação aos serviços de transporte ferroviário foram apontados como relevantes de serem melhorados. Além disso, no que tange o conteúdo qualitativo das respostas das questões abertas, percebe-se que os respondentes sugeriram a **ampliação da malha ferroviária, a criação de linhas de transporte de passageiros e cargas**, bem como a **promoção da integração com os demais modais de transporte**.

Para isso, sobre o Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros, foi celebrado em agosto de 2021 um Termo de Execução Descentralizada, firmando parceria junto à Universidade Federal de Santa Catarina com a finalidade de **prestar apoio técnico à SNTT** na elaboração de estudos afetos ao PDTFP e ao programa de autorizações ferroviárias, segundo relatório de gestão do referido ano (p. 13). Além disso, em setembro de 2021, foi assinado contrato de 3 anos para subconcessão do trecho entre Ilhéus e Caetité, com extensão de 537 km, alcançando R\$ 3,30 bilhões em investimentos e R\$ 32,7 milhões em outorga total.

### 5.3 TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

No modal de **Transporte Hidroviário**, a pesquisa indica a relevância de melhoria de todos os serviços, principalmente o item que aborda a **ampliação de rotas e horários de funcionamento**, registrando uma média de 5,25. Assim como no ano anterior, 2020, ao analisar os dados qualitativos nota-se que permanece a presença de sugestões referentes à **melhora da segurança nas hidrovias**, bem como a **integração com os outros modais**, a **ampliação das hidrovias** e o aumento dos incentivos.

Quanto à gestão, destaque para a aprovação do novo marco legal da **Cabotagem - BR do Mar**, consubstanciada na Lei nº 14.301/2022 que tem por objetivo ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte aquaviário entre os portos brasileiros. Esses dois normativos são elementos fundamentais para viabilizar a estratégia de equilíbrio da nossa matriz de transportes, conforme preconiza o Plano Nacional de Logística 2035 (relatório de gestão, 2021, p. 4).



## 5.4 TRANSPORTE PORTUÁRIO

Ao que se refere ao modal de **Transporte Portuário**, um dos aspectos de grande relevância indicado foi a necessidade de reduzir os custos de contratação/operação, a redução do tempo total gasto na operação e a necessidade de se construir mais portos e melhorar a infraestrutura, bem como a necessidade de facilitar o acesso terrestre e reduzir os custos, a fim de incentivar a desburocratização do setor e facilitar a integração dos modais. O item relacionado ao **aumento da capacidade para receber embarcações de grande porte** registrou uma média de 5,95, ressaltando a importância de se aumentar a eficiência deste serviço, segundo a pesquisa.

Em 2021, foram feitos 13 arrendamentos no setor de portos – arrecadando R\$ 1,67 bilhão em investimentos e R\$ 817,3 milhões em outorga total. Além disso, em setembro, o Ministério lançou o Programa **Futuro do Setor Portuário**, com o objetivo de **estimular a modernização** dos principais portos públicos federais, com foco na desburocratização melhoria de gestão mais capacitação aos gestores e uso intensivo tecnologia promovendo mais eficiência logística (relatório de gestão, 2021, p. 26).

## 5.5 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Ao analisar os resultados das expectativas sobre a Qualidade **da Infraestrutura Rodoviária** nacional, observa-se que para os respondentes é mais fundamental investir na recuperação, melhoria e segurança das rodovias existentes do que simplificar requisitos e procedimentos. Assim como nos outros dois ciclos da pesquisa, a principal preocupação está relacionada às condições das rodovias, seguida da melhoria da sinalização e da segurança. Segundo a nuvem de palavras, nota-se que as respostas apresentadas nas perguntas abertas ratificam a necessidade **de melhoria das condições das estradas**.

Concomitante a isso, em 2021 os recursos repassados pelo Governo Federal às 27 Unidades da Federação foram de cerca de R\$ 334,4 milhões, para serem utilizados nos programas de trabalho em empreendimentos que atendam ao Planejamento Integrado de Transportes. Dentre os investimentos realizados foram contemplados



**projetos e obras de construção, restauração, duplicação e conservação de grandes extensões de trechos rodoviários estaduais**, além de outras modalidades, que possuem ligação com o sistema rodoviário federal, com os Corredores Logísticos Estratégicos ou que atendem a ligações intermodais (relatório de gestão, 2021, p. 14).

Além disso, em maio de 2021 ocorreu a publicação do Decreto Nº 10.702, que instituiu o Programa **“Gigantes do Asfalto”**, que tem o objetivo de estabelecer a atuação conjunta de órgãos públicos na execução de medidas voltadas a saúde e educação dos caminhoneiros, renovação de frota, estabilidade e eficiência do mercado de fretes, reduzir a burocracia, otimizar e informatizar processos, entre outros aspectos (relatório de gestão, 2021, p. 14).

Ao todo, em 2021, foram **leiloados 2.485,5 km** (sendo 850,7 km com contrato assinado em 2021), totalizando R\$ 24,5 bilhões em investimentos; **executados 413,41 km de obras de construção/adequação rodoviária**; e realizada **manutenção de rodovias federais**: atualmente, 94,24% dos 63.948,66 km da malha rodoviária federal (8.362 km não pavimentados e 55.586,66 km pavimentados) encontram-se assegurados por serviços de manutenção, todos cobertos por contratos (relatório de gestão, 2021, p. 54).

## 6. CONCLUSÃO

A maioria das manifestações da sociedade, apresentadas na Pesquisa de Expectativas sobre Infraestrutura de Transportes no Brasil, refletem que as ações do Governo têm sido eficientes no alcance da sua visão estratégica de tornar a infraestrutura nacional a mais competitiva da América Latina. A busca por recursos, além da administração pública, viabiliza a ampliação, a adequação e a manutenção dos modais brasileiros de uma forma mais rápida e eficiente, atendendo às expectativas da população.

Desde o início da pesquisa, em 2019, um tema recorrente demandado pelos investidores, usuários e membros do setor diz respeito à simplificação da burocracia de serviços. Não obstante essa questão ter merecido um tratamento adequado com significativa melhora desde então, é de fundamental importância que esse tema deva



ser apurado de forma mais detalhada, para que Administração Pública possa agir de forma mais assertiva nas necessidades levantadas.

Ainda que a necessidade mais urgente, quantitativamente, diga respeito à capacidade de fluxo, por exemplo, não diminui a importância de se ter o **olhar atento aos requisitos e procedimentos do serviço e à fiscalização dos mesmos**.

Por isso, além do investimento público, as concessões/parcerias têm sido fundamentais para permitir a prestação de serviço público também pela iniciativa privada, de modo a **aumentar os investimentos, impulsionar a economia, ampliar a capacidade de produção, reduzir os custos de escoamento e aprimorar a infraestrutura logística**, melhorando a qualidade dos serviços e gerando empregos e renda para os brasileiros.

Assim, não restam dúvidas de que o MInfra vem alavancando o crescimento da infraestrutura do País, reduzindo custos logísticos, proporcionando mais competitividade e gerando benefícios aos usuários de todos os modais (relatório de gestão 2021, p. 53).



MINISTÉRIO DA  
**INFRAESTRUTURA**

