

PLANO SETORIAL DE PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS

Planejamento Integrado de Transportes (PIT)



Planejamento Integrado de Transportes

Planos Setoriais Terrestres

Plano Setorial Hidroviário



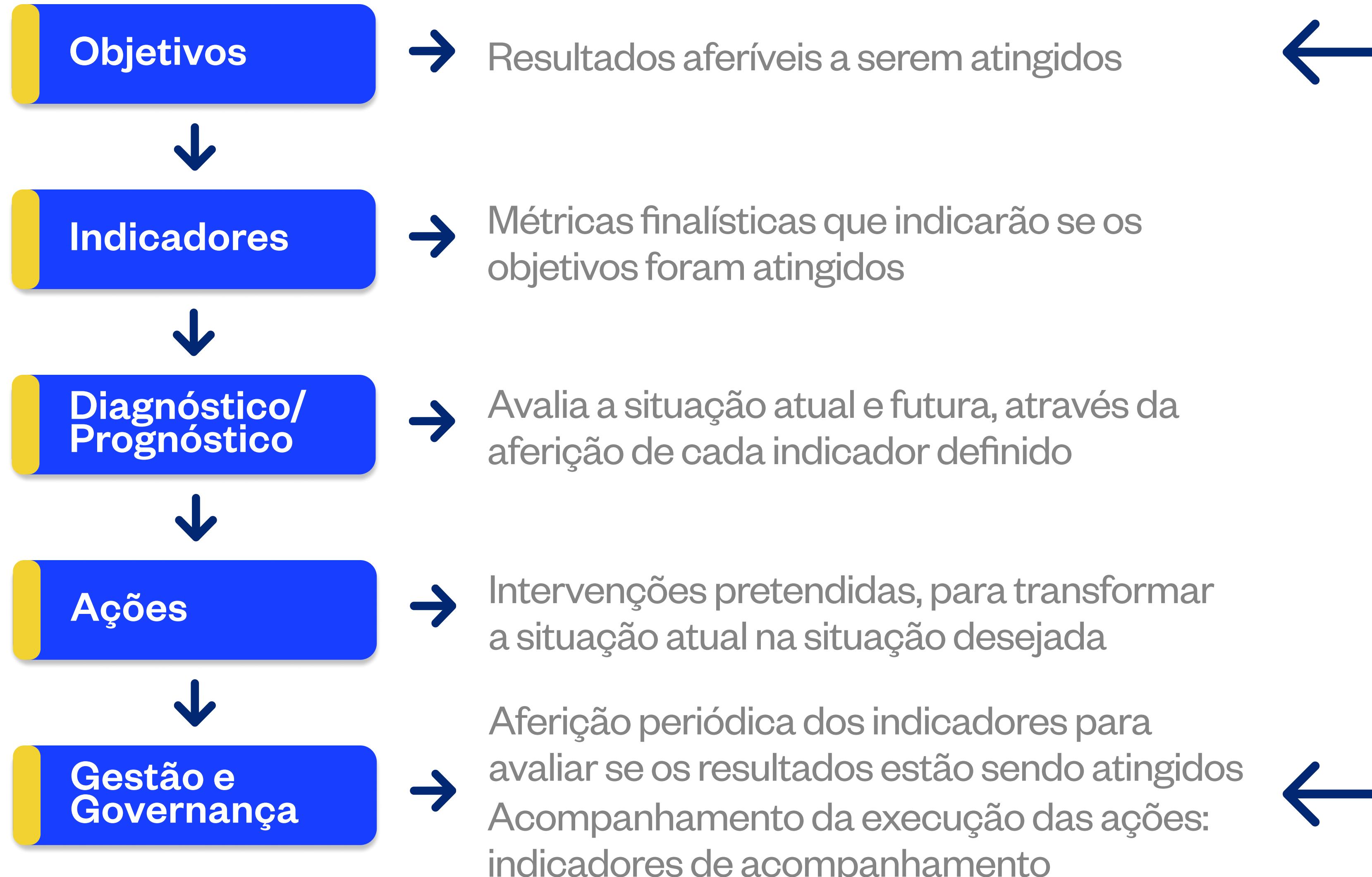
Plano Setorial Portuário



Plano Aerooviário Nacional



Planejamento voltado a resultados

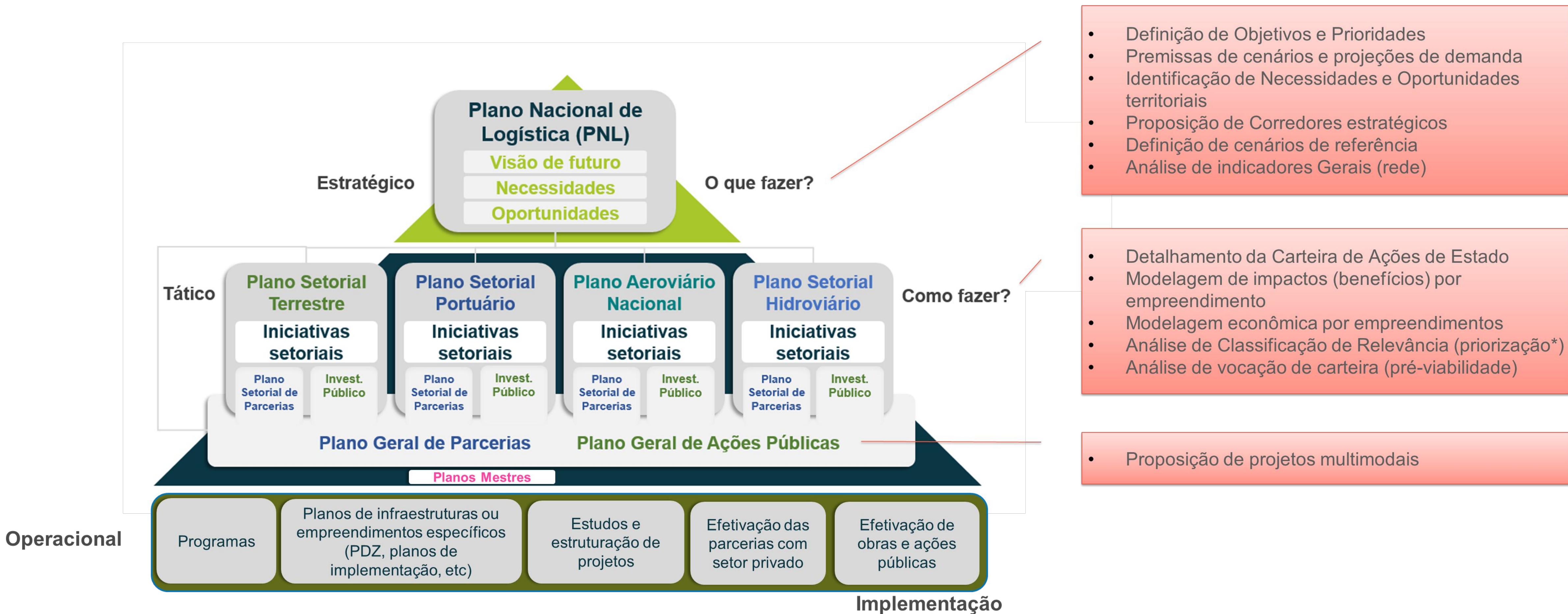


Planejamento focado não apenas em executar ações, mas principalmente, em atingir resultados esperados.

Foco abrangente a um leque de objetivos setoriais (incluindo ambientais), e não limitado à análises da relação fluxo/capacidade.

Visão Geral do Planejamento Integrado de Transportes (PIT)

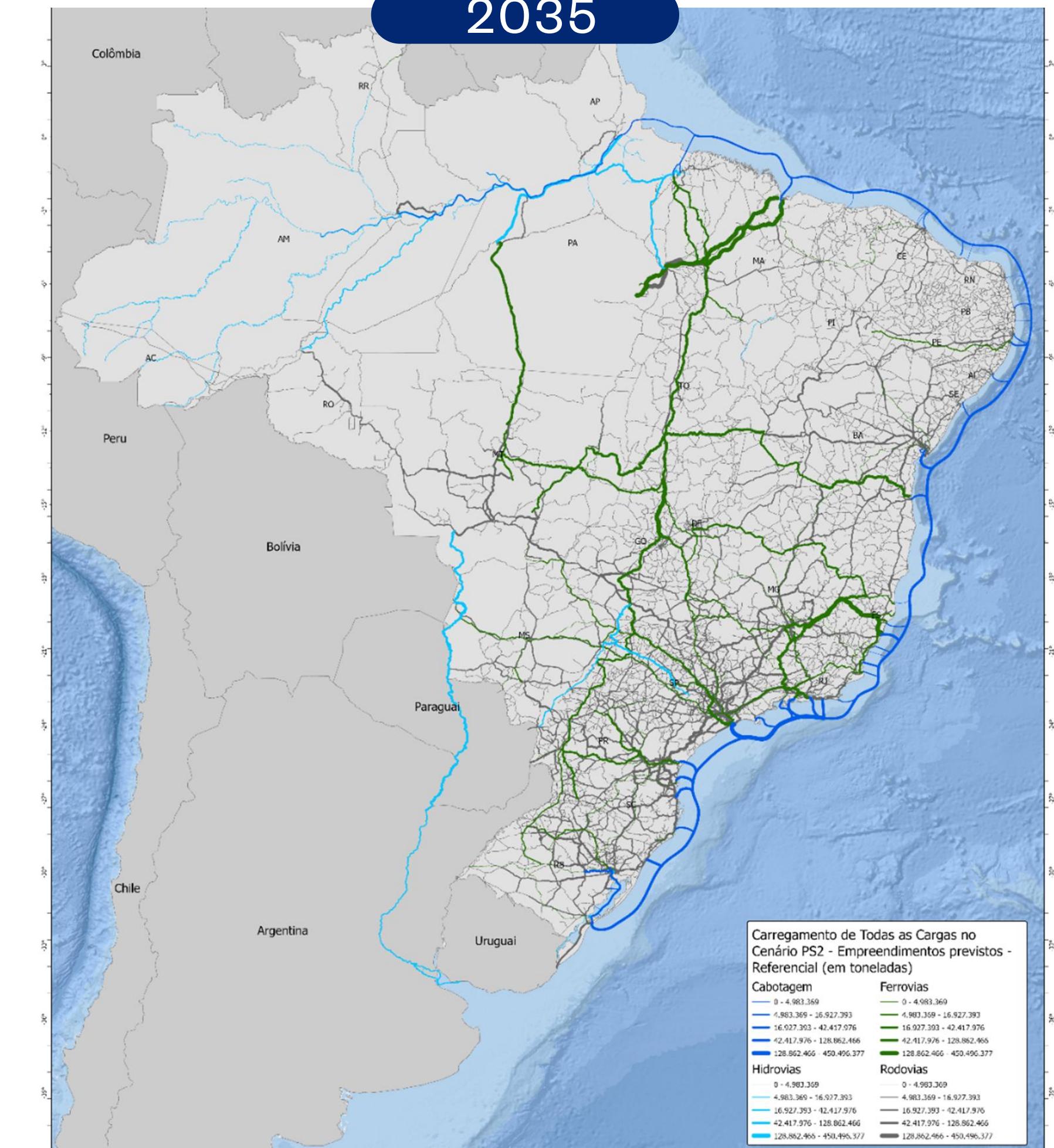
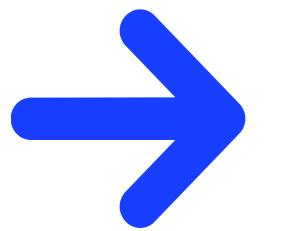
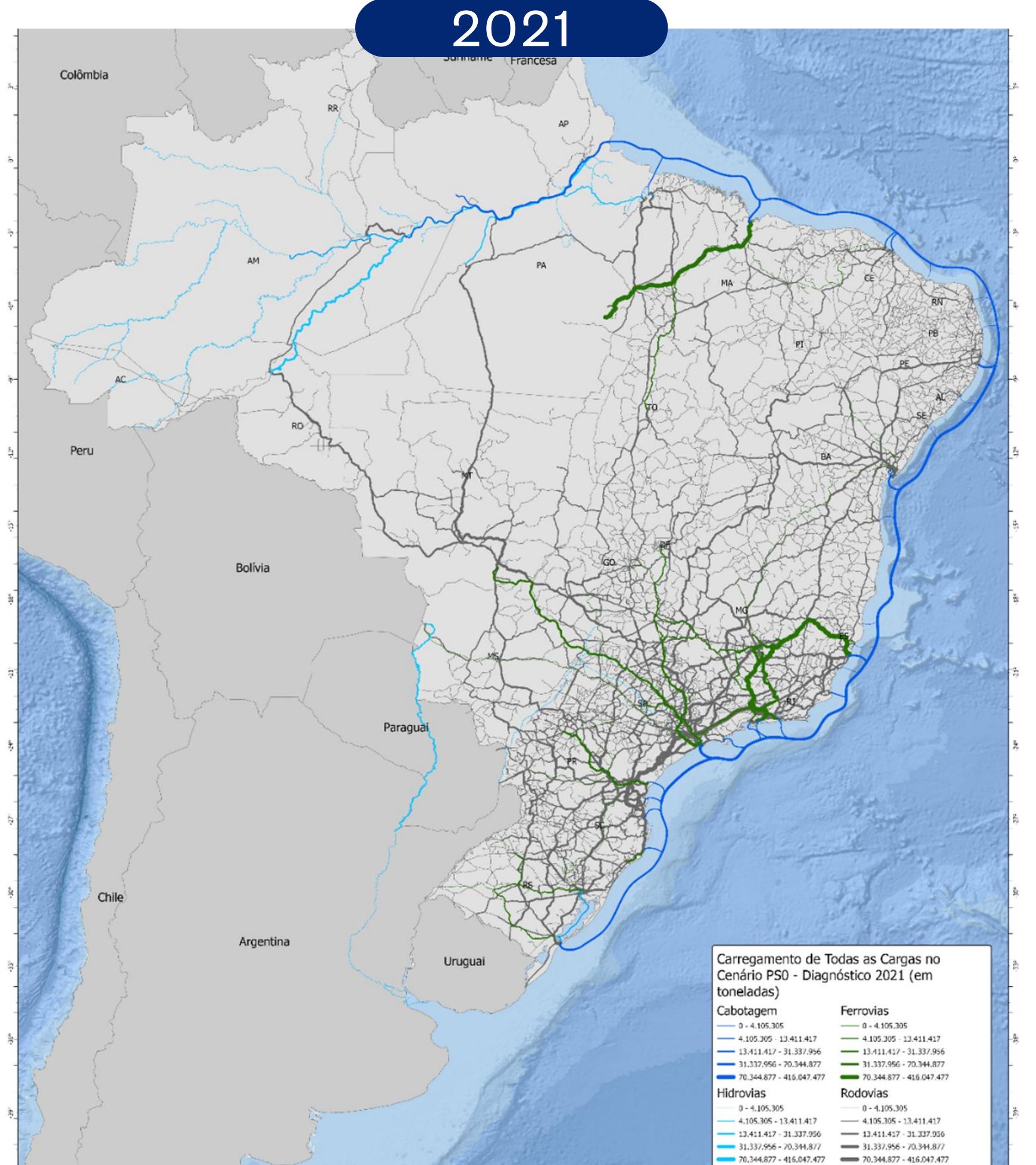
- Instituído pelas portarias 123/2020 e 792/2021 – MINFRA e posteriormente pelo Decreto n. 12.022/2024
- Estabelece ciclos de planejamento continuados, com distinção específica para instrumentos de planejamento estratégico (PNL) e tático (Planos Setoriais e Gerais), relacionando-se com instrumentos de nível operacional





↗ Plano Setorial Portuário

Cenário Base (situação atual) e Cenários futuros



Princípios do PSPort

- Respeito à vida
- Excelência institucional
- Planejamento e integração territorial
- Infraestrutura sustentável
- Eficiência logística
- Desenvolvimento econômico, social e regional
- Responsabilidade socioambiental
- Integração e cooperação internacional
- Segurança Jurídica Satisfação do Usuário

Objetivos do PSPort

Adequar a capacidade dos portos e das instalações portuárias para atender às demandas previstas de cargas e aos projetos de investimento e de integração logística

Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias

Aprimorar a segurança operacional e da navegação nos portos e instalações portuárias

Buscar nível adequado de satisfação dos usuários dos serviços portuários e das áreas portuárias

Promover a expansão da Infraestrutura Portuária

Buscar a redução de custos das atividades e dos serviços do Setor Portuário

Objetivos do PSPort

Estimular a inserção e perenização de investimentos e práticas de sustentabilidade nos portos e nas instalações portuárias, em todas as áreas de abrangência

Melhorar a eficiência operacional e logística do sistema portuário

Promover a modernização do trabalho portuário Promover os investimentos e as iniciativas voltadas ao desenvolvimento da inovação nos portos e instalações portuárias

- Ampliar a oferta do transporte por cabotagem
- Melhorar a qualidade do transporte por cabotagem
- Ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem

Incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais

Incentivar o afretamento de embarcações para atender cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira e os investimentos portuários realizados por meio de Contrato de Uso Temporário, para atendimento dessas cargas

Estratégias do PSPort

- Modernizar a gestão das administrações portuárias.
- Melhorar a governança do setor.
- Promover o zoneamento sustentável das áreas portuárias, considerando a interação das atividades com o meio ambiente.
- Promover a estruturação/consolidação dos setores de gestão ambiental, segurança e saúde no trabalho (SGA).
- Revitalizar áreas portuárias, fortalecendo a interação entre porto e cidade.
- Melhorar a eficiência dos serviços prestados por órgãos federais anuentes.
- Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios.

Estratégias do PSPort

- Aumentar o aproveitamento e modernizar as áreas dos portos organizados em consonância com os PDZ's (Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário).
- Realizar a manutenção da infraestrutura e das instalações dos portos organizados para atender à demanda de carga.
- Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos.
- Incentivar o uso da navegação de cabotagem.
- Promover iniciativas de inteligência logística na gestão de acesso aos portos.

Estratégias do PSPort

- Promover a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias nos portos organizados.
- Incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem.
- Estimular o desenvolvimento da indústria naval brasileira para atender as necessidades da cabotagem.
- Revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval.

Análise de Resultados

Atualizar o diagnóstico setorial produzido pelo PNL 2035;

Modelar o desempenho individual de cada empreendimento, em cada cenário simulado (ano horizonte 2035), gerando informações para as dimensões táticas:

→ **Impactos finalísticos:** calculados através da modelagem dos indicadores específicos (capacidade, eficiência, sustentabilidade, desenvolvimento socioeconômico etc.);

→ **Indicativo preliminar de viabilidade econômico-financeira:** calculada pela estimativa simplificada do retorno sobre investimento do empreendimento no cenário, através da aplicação de custos (advindos das obras componentes), receitas (estimada pela demanda simulada no cenário) e prazos referenciais estimativos (estimado pelo tipo de obra);

→ **Avaliação de relevância estratégica:** obtida a partir do enquadramento das ações em um dos critérios de carteira estratégica definidos e do estágio de maturidade dessas ações.

Análise de Resultados

Identificar as ações (empreendimentos e iniciativas) que provoquem os efeitos transformadores (impactos finalísticos) na infraestrutura nacional mais aderentes aos objetivos setoriais e às prioridades estabelecidas para o plano, independentemente do órgão responsável ou estágio de andamento, com objetivo de classificar e priorizar tais empreendimentos em um horizonte de médio prazo;

Orientar a tomada de decisão quanto aos novos estudos que serão contratados, com vistas a formatar a carteira futura de investimentos a nível federal;

Indicar, de forma complementar, possíveis vocações e estratégias de execução (obras públicas x outorgas e parcerias privadas) para os empreendimentos analisados que ainda não tenham tido sua estratégia de encaminhamento definida;

Análises adicionais de impacto finalístico para apoiar a estruturação de ações de governo e indicar caminhos para o planejamento operacional.

Reflexos no planejamento operacional

Priorização de carteira de curto prazo

Especialmente considerando as demandas não mapeadas no momento do planejamento tático.

Planejamento orçamentário

Que naturalmente é elaborado considerando a conjuntura econômica imediata, bem como aspectos imediatos do cenário internacional.

Apoio na estruturação de Programas de Governo

Onde deve ser selecionada a parte da carteira tática a ser implementada no ciclo da gestão, juntamente com as prioridades adicionais definidas.

Reflexos no planejamento operacional

Desenvolvimento de planos de outorga

Que deve considerar a necessidade de execução da carteira tática em ponderação à realidade econômica e orçamentária daquele ciclo de gestão.

Definição de estratégias de execução

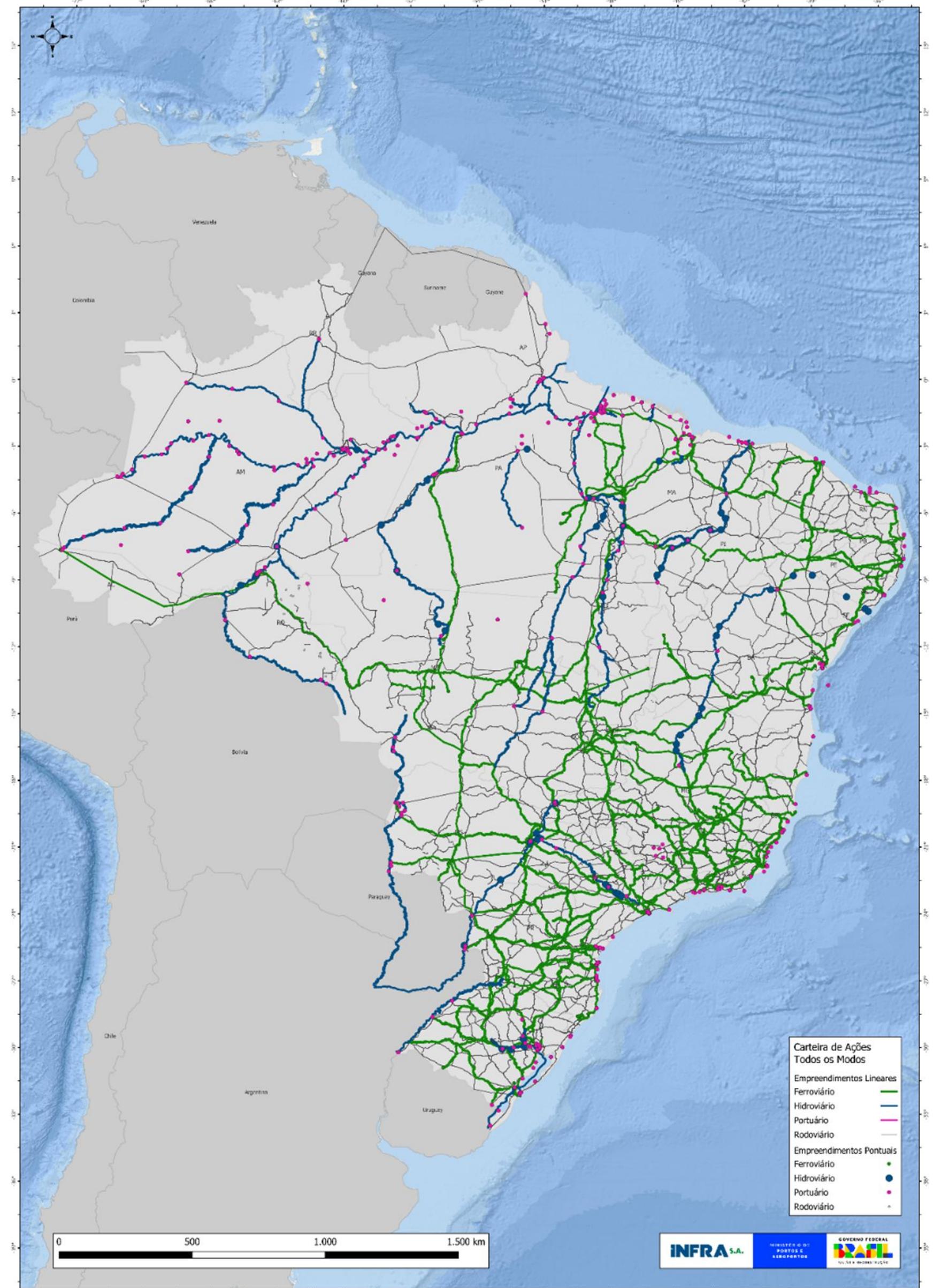
Definida através da realização e elaboração de estudo e projetos, em níveis básico e executivo, para todas as ações táticas prioritárias.

Carteira de Ações de Estado

Conjunto completo analisado

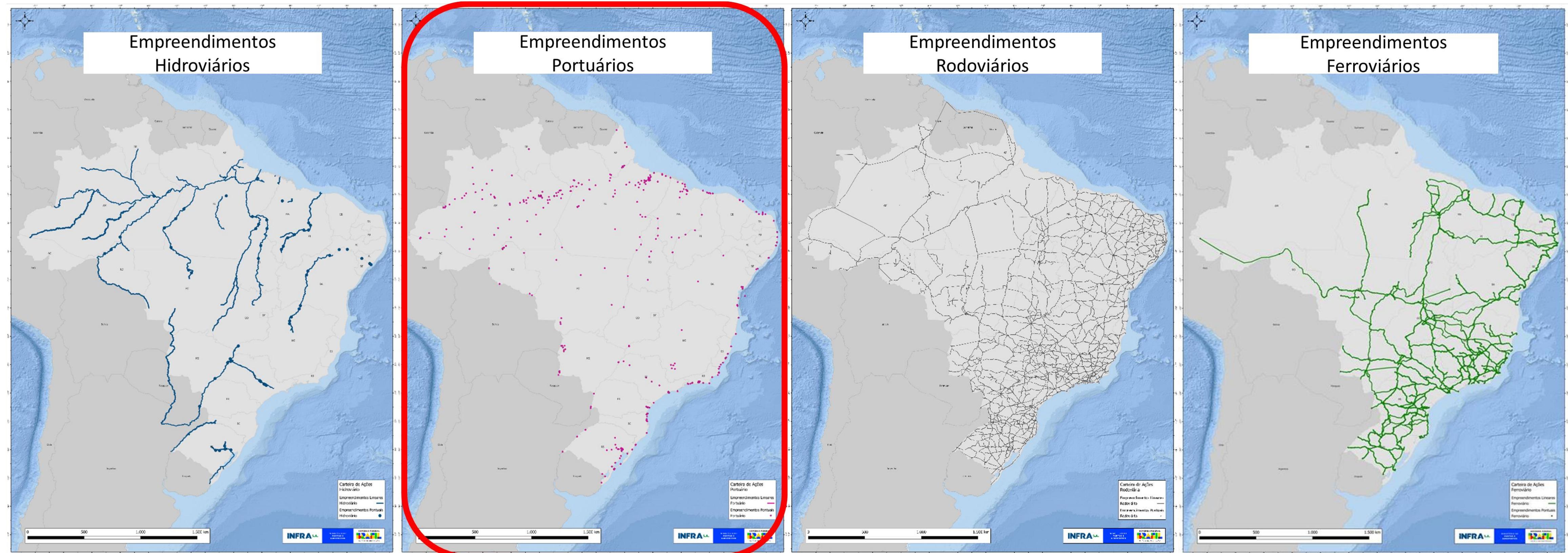
Setor	Empreendimentos	Obras	Iniciativas
Ferroviário	139	1.005	40
Hidroviário	50	297	27
Portuário	892	2.044	110
Rodoviário	630	6.989	53
TOTAL	1.711	10.335	230

A carteira 2023 foi atualizada para incorporar novas obras identificadas no PAC, outros projetos federais, bem como reorganizar a lógica de organização de empreendimentos portuários, que passaram a ser avaliados a nível de terminal, melhorando sua avaliação individual e seus efeitos nos demais modos.



Carteira de Ações de Estado

Carteiras individualizadas



Obs. Embora as carteiras sejam levantadas e modeladas individualmente, todos os cenários são intermodais e consideram os efeitos intra-setoriais e inter-setoriais (concorrência x complementaridade).

↗ Plano Setorial Hidroviário

PSH – Plano Setorial Hidroviário

Objetivo

Retratar as necessidades e oportunidades para o desenvolvimento do sistema de transporte hidroviário nacional, estabelecendo o direcionamento para as ações de governo e iniciativa privada

Rede hidroviária

Trabalho realizado na rede apresentada no anexo da Portaria nº 1.429, de 21 de outubro de 2022, ainda considerando o sistema nacional de viação - SNV

Utilização

Priorização dos investimentos públicos e privados no setor, inclusive auxílio na elaboração do planejamento operacional e dos PPAs e LOAs futuros

Princípios do PSH

- Respeito à vida
- Excelência institucional
- Planejamento e integração territorial
- Infraestrutura sustentável
- Eficiência logística
- Desenvolvimento econômico, social e regional
- Responsabilidade socioambiental
- Integração e cooperação internacional
- Segurança Jurídica
- Satisfação do Usuário

Objetivos do PSH

- Compatibilizar a capacidade do sistema de transporte hidroviário com demanda atual e a futura
- Garantir a continuidade da navegação nas hidrovias
- Melhorar a eficiência no deslocamento hidroviário
- Promover a padronização normativa e desburocratização
- Melhorar a segurança da navegação interior
- Melhorar o ambiente institucional do setor hidroviário

Estratégias do PSH

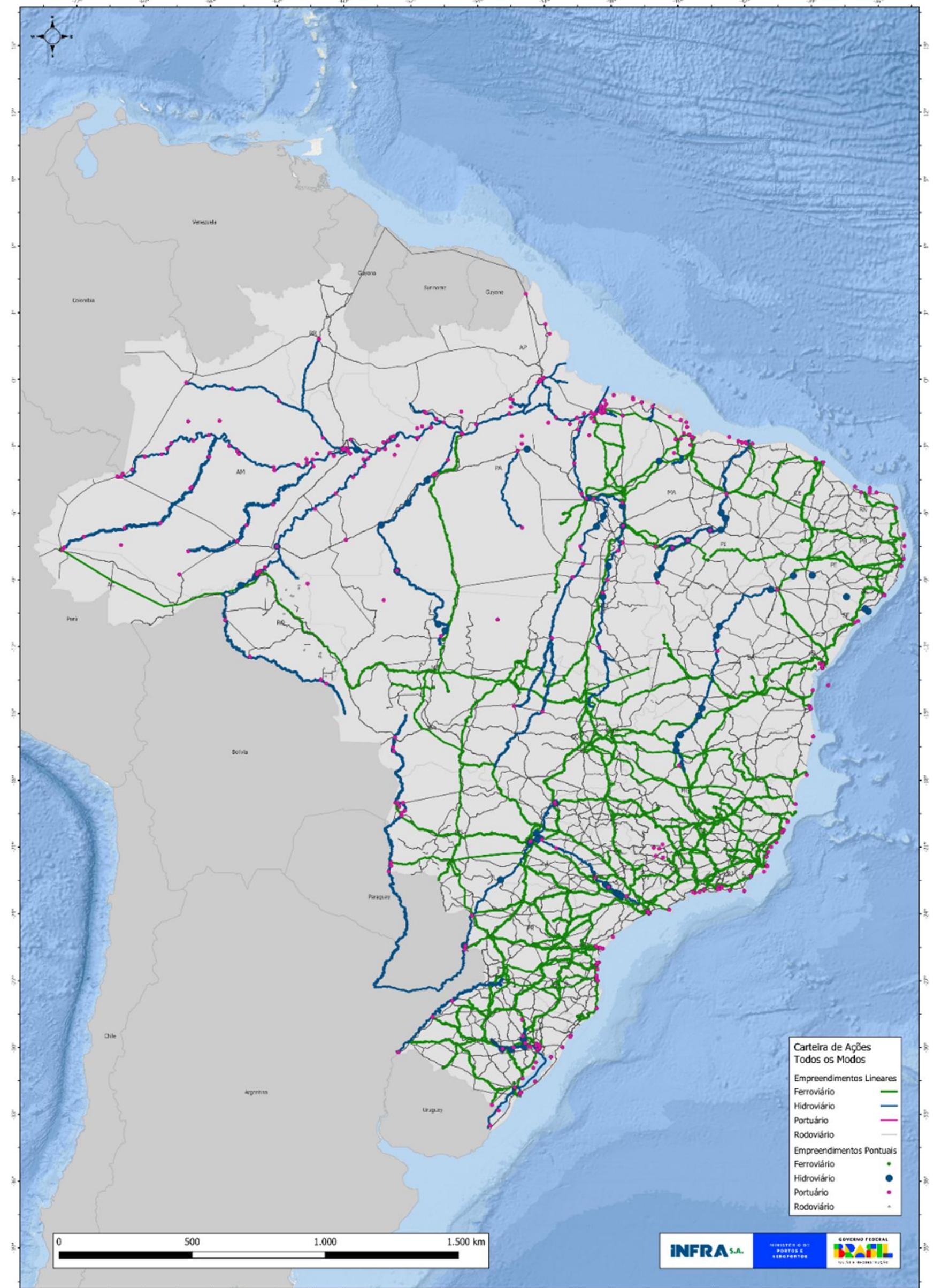
- Buscar alternativas de simplificação dos procedimentos de licenciamento ambiental e manutenção hidroviária
- Estudar modelos de concessão
- Aperfeiçoar a gestão interinstitucional
- Incentivar o desenvolvimento da frota mercante brasileira
- Aperfeiçoar o monitoramento de informações
- Estudar alternativas interinstitucionais visando à segurança nas hidrovias
- Realização de obras hidroviárias para mitigação de entraves logísticos

Carteira de Ações de Estado

Conjunto completo analisado

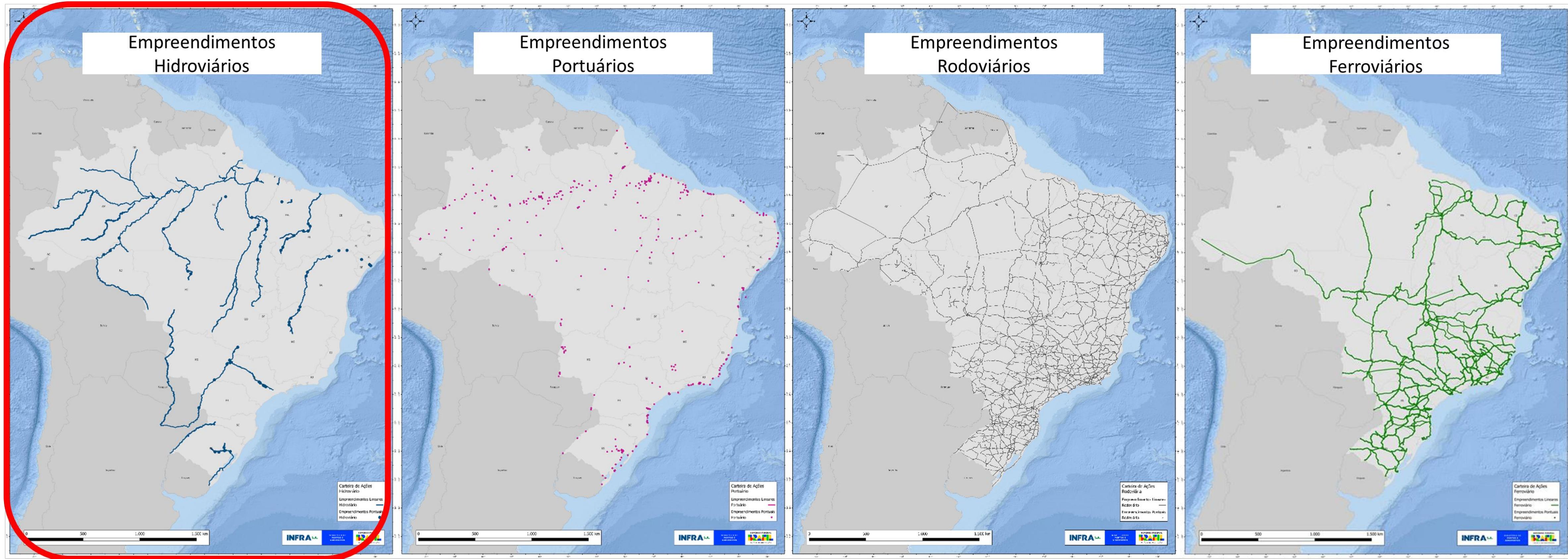
Setor	Empreendimentos	Obras	Iniciativas
Ferroviário	139	1.005	40
Hidroviário	50	297	27
Portuário	892	2.044	110
Rodoviário	630	6.989	53
TOTAL	1.711	10.335	230

A carteira 2023 foi atualizada para incorporar novas obras identificadas no PAC, outros projetos federais, bem como reorganizar a lógica de organização de empreendimentos portuários, que passaram a ser avaliados a nível de terminal, melhorando sua avaliação individual e seus efeitos nos demais modos.



Carteira de Ações de Estado

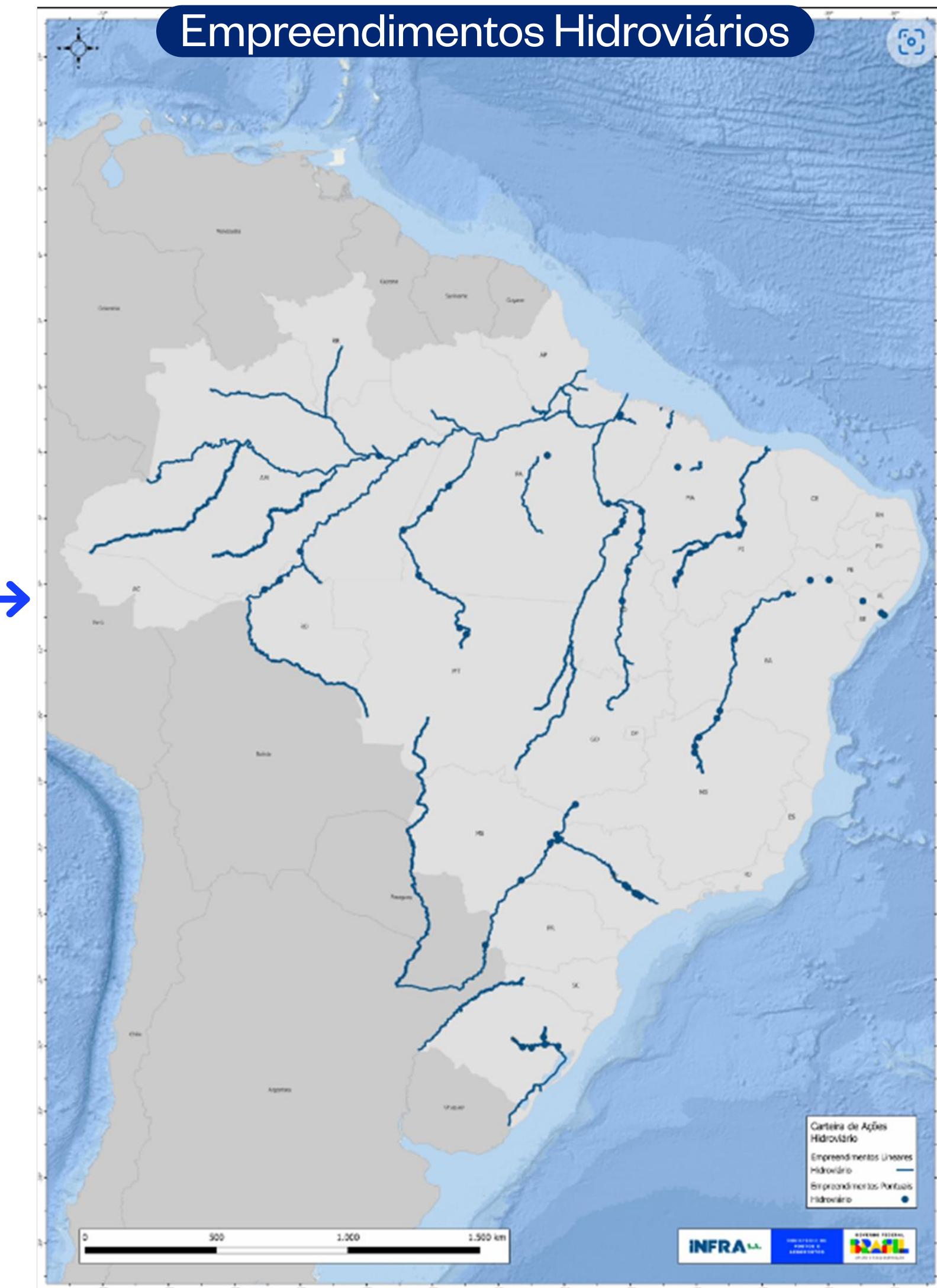
Carteiras individualizadas



Obs. Embora as carteiras sejam levantadas e modeladas individualmente, todos os cenários são intermodais e consideram os efeitos intra-setoriais e inter-setoriais (concorrência x complementaridade).

Cenário Base (situação atual) e Cenários Futuros

SNHN





↗ Plano Aeroviário Nacional

Plano Aeroviário Nacional

PAN 2024-2026

Reavaliação do PAN 2018 - 2038

Metodologia Socioambiental de Análise Custo-Benefício

Leva em conta fatores sociais além de financeiros

Reconhecido como uma boa prática Segundo o TCU

ACÓRDÃO Nº 2519/2023-TCU-PLENÁRIO

9.4. Comunicar ao Ministério do Planejamento e Orçamento, ao Ministério dos Portos e Aeroportos, ao Ministério dos Transportes, à Infra S.A e à Casa Civil acerca das boas práticas encontradas: (i) na elaboração do Plano Aeroviário Nacional (PAN), ao utilizar análise socioambiental de custo-benefício com critérios claros e transparentes e permitir a participação social tempestiva na tomada de decisão: (11) no avanço da institucionalização do Planejamento Integrado de Transportes por meio da elaboração de uma minuta de Decreto Presidencial:

Metodologia de Análise Custo- Benefício

- ➔ CAPEX e OPEX
- ➔ Ruído aeronáutico
- ➔ Custo de Transporte
- ➔ Emissões
- ➔ Custo do tempo
- ➔ Custo da Vida

Benefícios

Valorização do tempo das pessoas

Contribuição para a transição energética e o meio-ambiente

Parâmetros para a elaboração de Política Pública (Ampliar) e ferramenta para o investidor privado

Transporte aéreo mais perto das pessoas

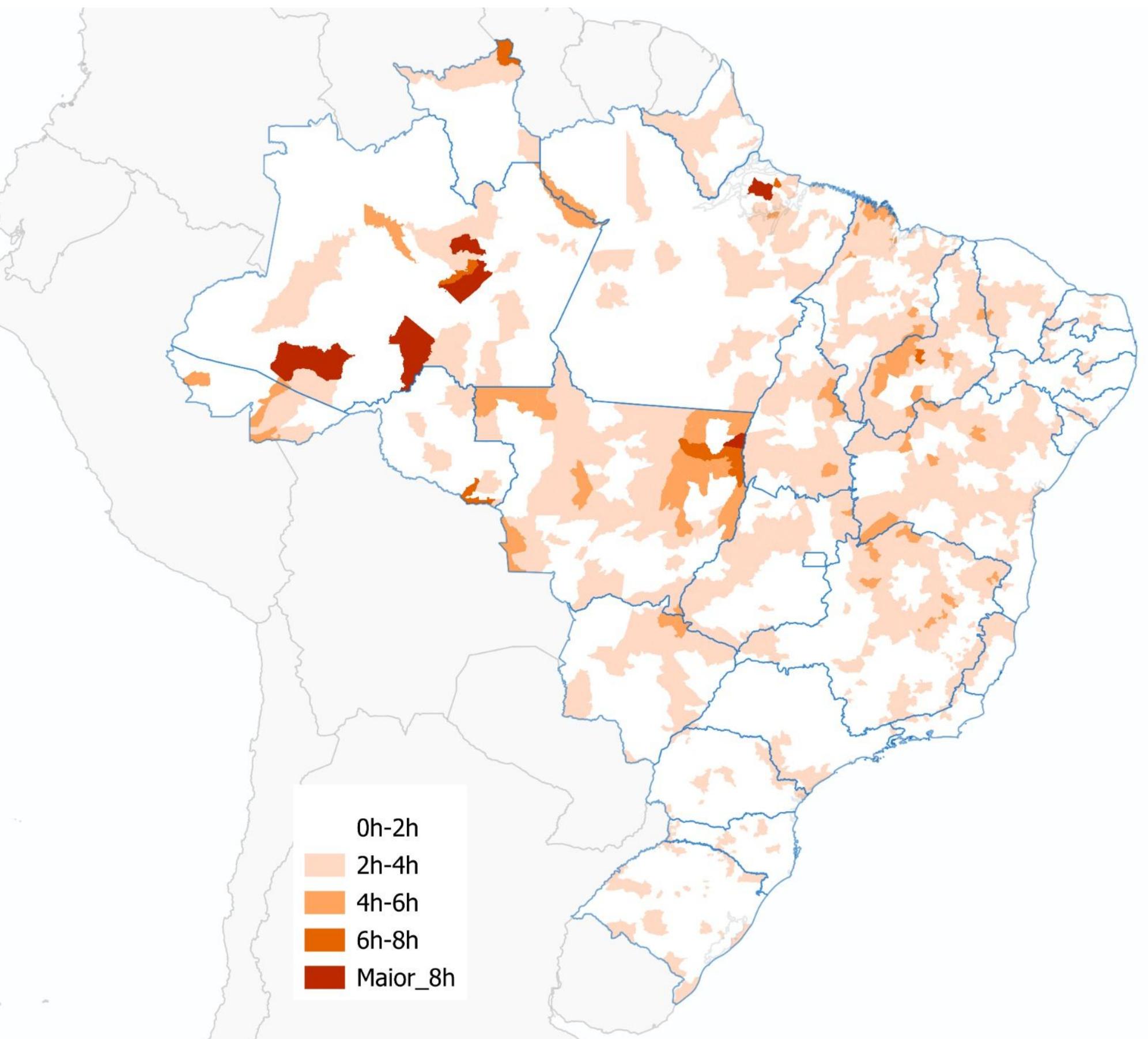
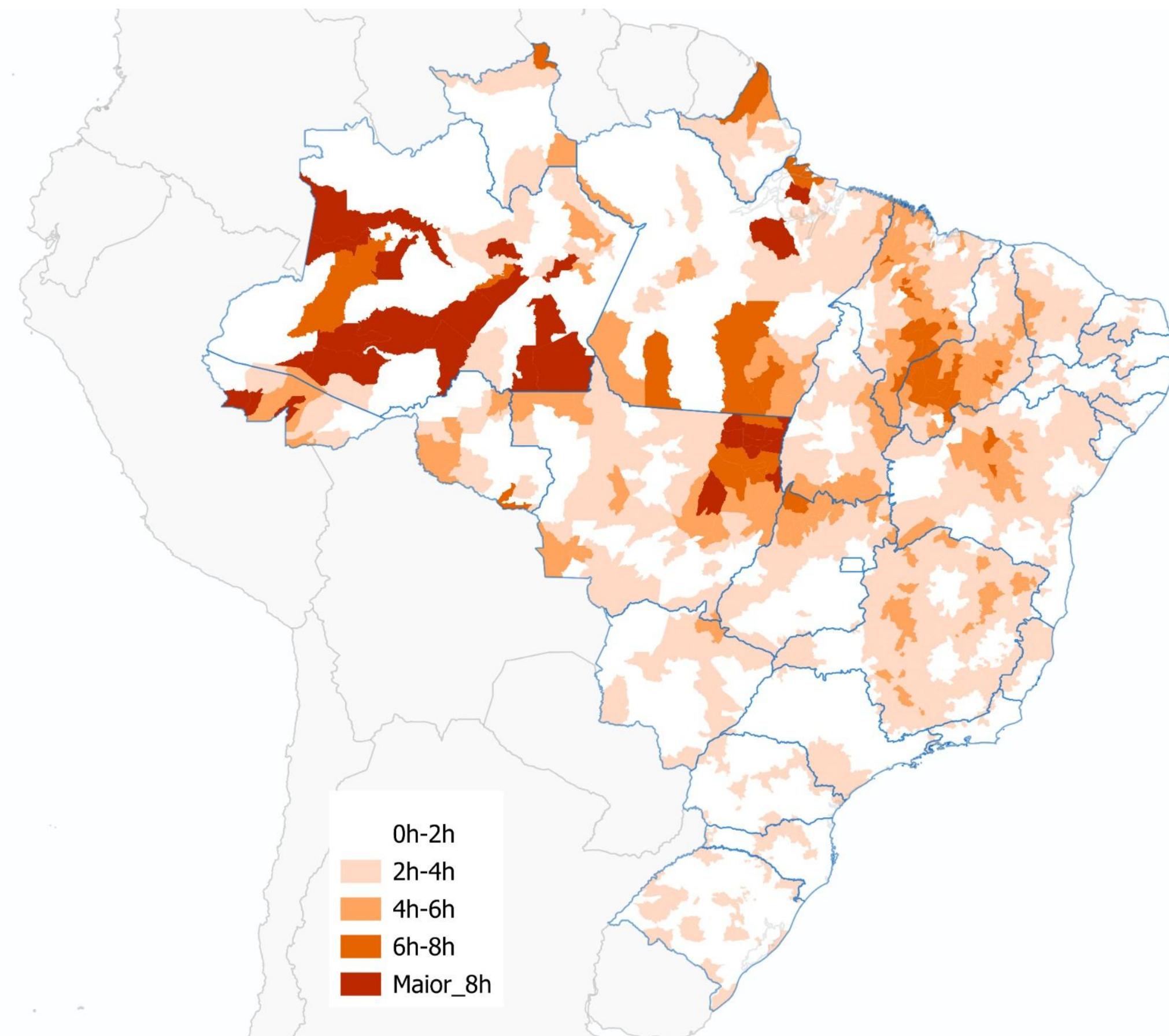
249

Aeroportos

- BASE
- DESENVOLVIMENTO
- ESTRATÉGICO

Menor tempo até um aeroporto

99,52% da população até 4 horas do Aeroporto mais próximo



Obrigado!

MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS

