



DIRETRIZES INTERMINISTERIAIS DE SUSTENTABILIDADE MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Anexo da Portaria Interministerial nº 2, de 25
de março de 2025

Publicado no D.O.U. em: 05/05/2025 | Edição:
82 | Seção: 1 | Página: 120



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Ministro

Renan Filho

Chefe de Gabinete

Bruno Leitão Praxedes

Secretário Executivo

George Santoro

Chefe de Gabinete

Maíra Alves Pita

Subsecretário de Sustentabilidade

Cloves Benevides

Subsecretário de Planejamento, Orçamento e Administração

Manuel Augusto Alves Silva

Subsecretário de Gestão Estratégica e Inovação

Diogo da Fonseca Tabalipa

Subsecretária de Fomento, Planejamento

Gabriela Monteiro Avelino

Subsecretário de Parcerias

Helio Carneiro, substituto

Secretária Nacional de Transportes Rodoviários

Viviane Esse

Secretário Nacional de Transportes Ferroviários

Leonardo Cezar Ribeiro

Secretário Nacional de Trânsito

Adrualdo de Lima Catão



MINISTÉRIO AEROPORTOS

DE

PORTOS

E 2

Ministro

Silvio Costa Filho

Chefe de Gabinete

Tomé da Franca

Secretário Executivo

Mariana Pescatori

Chefe de Gabinete

Gabriela Costa

Diretora de Sustentabilidade

Larissa Amorim

Secretário-Executivo Adjunto

Fábio Lavor Teixeira

Secretário Nacional de Portos

Alex Avila

Secretário Nacional de Aviação Civil

Juliano Noman

Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação

Dino Antunes Dias Batista





ENTIDADES VINCULADAS

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

INFRA S.A.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

CDC - Companhia Docas do Ceará

CODERN - Companhia Docas do Rio Grande do Norte

CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia

CDRJ - Companhia Docas do Rio de Janeiro



PARTICIPARAM DA ELABORAÇÃO DESTAS DIRETRIZES

ORGÃO	NOME	CARGO
SUST/MT	Cloves Eduardo Benevides	Subsecretário de Sustentabilidade
DSUST/MPOR	Larissa Carolina Amorim dos Santos	Diretora de Sustentabilidade
SUST/MT	Fani Mamede	Chefe da Assessoria de Participação Social e Diversidade
SUST/MT	Paloma Campos Nascimento	Coordenadora-Geral
DSUST/MPOR	Vitor Brasil	Coordenador-Geral
SUST/MT	George Yun	Coordenador-Geral
DSUST/MPOR	Rafaela Gomes de Souza	Coordenadora-Geral
SUST/MT	Ricardo Luiz Medeiros Meirelles	Coordenador Substituto
SUST/MT	Henrique Frank dos Santos	Analista
SUST/MT	Camila Lourdes da Silva	Analista, Coordenadora-Geral Substituta
SUST/MT	Thiago Olante Casagrande	Analista
SUST/MT	Rosangela Finocketi Pinna	Analista
SUST/MT	João Mateus Silva de Souza Guedes	Estagiário
SUST/MT	Natalia de Oliveira Hayne	Estagiária
SGETI/MT	Milton Sampaio Castro de Oliveira	Subsecretário de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação
SGETI/MT	Patrícia Daniele Oliveira de Alarcão	Coordenadora-Geral de Governança e Controle de TI
SNTE/MT	Péricles Tadeu da Costa Bezerra	Chefe de Gabinete



SNTE/MT	Jefferson Vasconcelos Santos	Gerente de Projeto
SPAR/MT	Isabella Pozzetti Guimarães	Coordenadora
SPAR/MT	Diego de Araujo Zuza	Coordenador
SFPLAN/MT	Vicente Correia Lima Neto	Coordenador-Geral
SFPLAN/MT	Marcelo Leme Vilela	Coordenador
SPOA/MT	Nádia Barbosa Gonçalves	Chefe da Divisão de Gestão Documental
SPOA/MT	Rose Leuda Freitas Damasceno	Coordenadora-Geral de Recursos Logísticos
SNTR/MT	Rogério Lezino Costa Leite	Gerente de Projeto
SNTR/MT	Francielle Avancini Fornaciari	Analista de Infraestrutura
SNTR/MT	Clonilo Moreira Sindeaux de Oliveira Filho	Engenheiro
SENATRAN/MT	Damiana Loures Vieira Botelho	Analista Superior IV
SENATRAN/MT	Julio Sergio Romboski	Analista de Infraestrutura
INFRA S.A.	Aline Figueiredo Freitas Pimenta	Assessora
INFRA S.A.	Emerson Marcello Ferreira Anastácio	Gerente de Geotecnologias Integradas
ANTT	Felipe Fernandes Queiroz	Diretor
ANTT	Mateus Salomé do Amaral	Superintendente de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal
DNIT	Gisele Duarte Doetzer	Chefe do Setor de Sustentabilidade/SETSUST/DAF
DNIT	Júlio Cesar Maia	Coordenador de Acompanhamento Ambiental de Obras/DPP
INFRAERO	Fued Abrão Júnior	Superintendente de Meio Ambiente - DOMA

INFRAERO	Luis Eduardo Paris	Gerente de Consultoria, Planejamento e Controle Ambiental - MAPL
SE/MPOR	Ana Carolina Sousa Bonfim	Coordenadora
SE/MPOR	Fernanda de Carvalho Leite Coutinho	Assessora
SE/MPOR	Tetsu Koike	Diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação - DPPI
SNPTA/MPOR	Flávia Nico Vasconcelos	Coordenadora-Geral
SNPTA/MPOR	Marina Cavalini Bailao	Administradora
SNPTA/MPOR	Otto Burlier	Diretor de Gestão e Modernização Portuária
SNPTA/MPOR	Fabio Lavour	Diretor de Gestão e Modernização Portuária
SNPTA/MPOR	Daniel Aldigueri	Coordenador-Geral de Planejamento e Gestão Fundária
SNPTA/MPOR	Luciano Bragagnolo	Coordenador-Geral de Gestão Portuária
SAC/MPOR	Angela Akemi Goto Nakahori	Chefe de Divisão
SAC/MPOR	Rafaela Helcias Cortês Soares	Coordenadora
SAC/MPOR	Paulo Sérgio Ramos Pinto	Analista Superior IV
ANAC	Tiago Cunico Camara	Analista Administrativo
ANAC	Luciano Lopes de Azevedo Freire	Especialista em Regulação de Aviação Civil
ANTAQ	Alessandro Max Barros Bearzi	Gerente Substituto da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade - GMS
ANTAQ	Uirá Cavalcante Oliveira	Gerente da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade - GMS





CDC	Francisco Roberto Araújo Loureiro	Assessor da Presidência
CDC	Raimundo José de Oliveira	Coordenador de Saúde e Meio Ambiente
CDRJ	Ana Cláudia Alves Viana	Especialista Portuária
CDRJ	Leandro Almeida de Campos	Supervisor de Operações
CDP	Samuel Alves Rocha	Gerente de Relações Porto-Cidade e Meio Ambiente
CDP	Cristiane da Costa Gonçalves de Andrade	Supervisora de Meio Ambiente e Relação Porto-Cidade
CODEBA	Gilmara Pereira Temóteo	Diretora-Presidente Interina
CODEBA	Isis Drielle dos Reis Santos	Analista de Meio Ambiente
CODERN	Maria Conceição Fernandes de Medeiros	Coordenadora de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho
CODERN	Keronninn Moreno de Lima Bessa	Bióloga da Coordenadoria de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho
APS	Sidnei Aranha	Superintendente de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho
APS	Bruno Fernandes Takano	Gerente de Sustentabilidade



APOIO

Realizado com o apoio da Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. O Ministério Federal do Meio Ambiente, Proteção da Natureza e Segurança Nuclear (BMU), apoia esta iniciativa no âmbito do Memorando de Entendimento assinado com o Ministério dos Transportes.




LISTA DE SIGLAS



ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APS	Autoridade Portuária de Santos
CC	Casa Civil
CDC	Companhia Docas do Ceará
CDP	Companhia Docas do Pará
CDRJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
CODERN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
COSUST	Comitê Interministerial de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DSUST	Diretoria de Sustentabilidade
Endes	Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
GEE	Gases do Efeito Estufa
GIZ	<i>Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit</i>
INFRAERO	Infraestrutura Aeroportuária
MPOR	Ministério de Portos e Aeroportos
MT	Ministério dos Transportes
PNL	Plano Nacional de Logística
PNT	Política Nacional de Transportes
PR	Presidência da República
PNV	Plano Nacional de Viação
SAC	Secretaria Nacional de Aviação Civil
SAM	Secretaria Especial de Articulação e Monitoramento
SE	Secretaria Executiva
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SFPLAN	Subsecretaria de Fomento e Planejamento
SGETI	Subsecretaria de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação
SNPTA	Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
SNTF	Secretaria de Nacional de Transporte Ferroviário
SPAR	Subsecretaria de Parcerias
SPOA	Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração
SUST	Subsecretaria de Sustentabilidade
TKU	Tonelada Quilômetro Útil
VKU	Valor Quilômetro Útil

1. APRESENTAÇÃO.....	10
2. INTRODUÇÃO.....	12
2.1 As dimensões socioambiental, climática e territorial na infraestrutura e nos serviços de transportes.....	16
2.2 A Transição Ecológica Na Infraestrutura E Nos Serviços De Transportes (Destacando O Cenário Internacional e o Nacional)	18
2.3 Atualização das Diretrizes na Nova Estrutura, à Luz do Novo Cenário.....	21
3. DIRETRIZES INTERMINISTERIAIS DE SUSTENTABILIDADE	23
23	
3.1 Diretriz 1 - Planejamento e Governança.....	23
Promover o planejamento integrado, com ênfase na multimodalidade, e a governança da infraestrutura e dos serviços de transportes terrestre e trânsito e da infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária, considerando os aspectos econômicos, sociais, ambientais, climáticos, incluindo justiça climática e territoriais..	23
3.2 Diretriz 2 – Mudança do clima e transição energética	24
Fomentar ações relacionadas à mudança do clima na infraestrutura e nos serviços de transportes terrestres e trânsito, no transporte marítimo, fluvial, lacustre e aéreo e na infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária, integrado por meio da multimodalidade, com vistas à promoção da transição energética justa.	24
3.3 Diretriz 3 – Projetos, estudos, pesquisas e inovação	26
Aprimorar, fomentar, desenvolver e promover projetos, estudos, pesquisas e inovações nos aspectos econômicos, sociais, ambientais, climáticos, incluindo justiça climática, territoriais.	26
3.4 Diretriz 4 – Licenciamento Ambiental.....	27
Fortalecer as etapas do planejamento e da gestão participativa em processos de licenciamento ambiental de empreendimentos de infraestrutura de transportes terrestres, aquaviária, portuária e aeroportuária, visando a sua maior efetividade.....	27
3.5 Diretriz 5 – Gestão Territorial	28
Aprimorar os procedimentos de gestão territorial da infraestrutura de transportes terrestres, aquaviária, portuária e aeroportuária, assegurando os aspectos socioeconômicos e ambientais.	28
4. INSTÂNCIA DE MONITORAMENTO E APOIO À IMPLEMENTAÇÃO DAS DIRETRIZES INTERMINISTERIAIS DE SUSTENTABILIDADE.....	29
29	
4.1 Operacionalização.....	30





1. APRESENTAÇÃO

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

O desenvolvimento socioeconômico do Brasil depende do investimento na melhoria e modernização de sua infraestrutura. O Ministério dos Transportes e suas entidades vinculadas, nas respectivas áreas de atuação, estão trabalhando sistematicamente para dotar o Brasil de uma infraestrutura adequada, com responsabilidade socioambiental. Para isso, fomenta a mobilidade interurbana e facilita o acesso aos serviços públicos e privados de saúde, educação, segurança, turismo, cultura, esporte, além do escoamento de bens e produtos. Essas medidas impactam diretamente a economia, gerando emprego e renda, desenvolvimento regional e eficiência na logística de transporte.

Investir em infraestrutura é essencial para promover o desenvolvimento socioeconômico e a integração nacional. O objetivo é aumentar a capacidade produtiva do país e criar oportunidades, integrando as regiões geoconômicas e dinamizando a economia, o que contribuirá para a redução das desigualdades. Baseado na Política Nacional de Transportes (PNT), o Ministério dos Transportes, busca proporcionar uma infraestrutura viária integrada e confiável para a mobilidade segura e eficiente de pessoas e bens. Para alcançar esse objetivo, são necessários mais investimentos, eficiência, menos burocracia, mais diálogo, governança e gestão. Nesse contexto, o Ministério dos Transportes trabalha para promover a previsibilidade dos empreendimentos, reduzir riscos, simplificar processos, desburocratizar e adequar modelagens à necessária sustentabilidade, enfrentando desafios nas questões socioambientais e territoriais.

O contexto atual apresenta desafios a serem enfrentados, principalmente nas áreas socioambiental, territorial e climática nos empreendimentos de infraestrutura de transportes. Isso requer atributos como respeito à vida, eficiência logística, excelência institucional, planejamento e integração territorial, bem como responsabilidade socioambiental.

As Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos, contribuirão para a compreensão do contexto socioambiental e territorial relacionado ao setor de transportes, fortalecendo a capacidade de planejamento integrado e propondo ações necessárias para a promoção e o aperfeiçoamento das políticas públicas do setor. Parabenizo a todos os envolvidos nesse processo e tenho convicção de que alcançaremos os objetivos traçados por essas diretrizes.

RENAN FILHO

Ministro de Estado dos Transportes



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

11

O progresso socioeconômico do país depende significativamente de investimentos na modernização e aprimoramento da infraestrutura de transportes. O Ministério de Portos e Aeroportos, em colaboração com suas entidades vinculadas, e com o Ministério dos Transportes estão comprometidos em dotar o Brasil de uma infraestrutura de transportes adequada, eficiente e sustentável, com especial atenção à responsabilidade socioambiental.

Esse compromisso inclui a promoção da mobilidade entre cidades, facilitando o acesso a serviços essenciais públicos e privados, como saúde, educação, segurança, turismo, cultura e esporte, bem como o eficiente escoamento de mercadorias. Tais iniciativas não apenas impactam diretamente na economia, gerando empregos, aumentando a renda e promovendo o desenvolvimento regional, mas também contribuem para a eficiência logística no transporte, impulsionando o crescimento sustentável do país.

Investir em infraestrutura sustentável é fundamental para impulsionar o desenvolvimento socioeconômico e fortalecer a integração nacional. O intuito é capacitar o país com maior eficiência produtiva e oportunidades, facilitando a integração de regiões geoeconômicas e dinamizando a economia, o que por sua vez contribuirá para a diminuição das desigualdades.

As Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade estabelecidas pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério de Portos e Aeroportos desempenharão um papel crucial na compreensão do contexto socioambiental e territorial relacionado ao setor de transportes. A implementação dessas diretrizes fortalecerá a capacidade de planejamento integrado e permitirá a proposição de ações necessárias para a promoção e o aprimoramento das políticas públicas do setor. Expresso meus parabéns a todos os envolvidos nesse processo e tenho plena confiança de que os objetivos delineados por essas diretrizes serão alcançados.

SILVIO COSTA FILHO

Ministro de Estado de Portos e Aeroportos





2. INTRODUÇÃO

Um dos principais objetivos do Brasil para esta década é impulsionar um crescimento mais sustentável, consolidando o país como grande potência verde do planeta e assim, atingir as metas assumidas de redução de emissões de gases de efeito de estufa (GEE).

A base da competitividade de uma nação está firmemente ancorada em sua infraestrutura sustentável. A expansão equilibrada da rede de transportes desempenha importante papel ao viabilizar uma logística nacional mais adequada às necessidades do País, embora sua realização demande planejamento e governança avançados, que integrem as soluções da engenharia com os componentes econômicos, sociais e ambientais possivelmente afetados.

A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Endes)¹ coloca a infraestrutura nacional como a base direta para o crescimento econômico, regional e a circulação de riquezas. Essa visão não apenas amplia as bases produtivas do país, mas também incrementa sua competitividade de mercado. Em uma análise política e estratégica, a eficiência no uso da infraestrutura permite a integração nacional e internacional, proporcionalmente às suas possibilidades, fator de importância dessa estratégia interministerial.

Investimentos em modos de transporte mais sustentáveis, eficientes e resilientes são essenciais para alcançar uma economia de baixo carbono, trazendo benefícios ao meio ambiente e à qualidade de vida da população. A matriz logística do país é altamente dependente do transporte rodoviário, que, além de desempenhar papel considerável no transporte de grandes volumes (65,7% da Tonelada Quilômetro Útil - TKU), é também o grande responsável pelo transporte de bens de alto valor agregado, com uma parcela de 84,7% da matriz em Valor Quilômetro Útil - VKU, segundo dados do Plano Nacional de Logística (PNL)².

¹ Para mais detalhes, consulte o estudo completo disponível no seguinte link: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://antigo.sudam.gov.br/conteudo/menus/retratil/planos-desenvolvimento/prda/arquivos/2019/estrategia-nacional-de-desenvolvimento-economico-e-social.pdf>

² Para mais detalhes, consulte o estudo completo disponível no seguinte link: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/planejamento-integrado-de-transportes/PNL_2035v1291021.pdf

O Ministério dos Transportes tem liderado iniciativas para impulsionar a expansão da malha ferroviária no Brasil, desenvolvendo novas linhas para o transporte de cargas em todo o território nacional. Além disso, tem implementado mecanismos para ampliar a oferta de transporte público sobre trilhos para passageiros em grandes centros urbanos. Esse investimento não só melhora a mobilidade nas cidades, mas também reduz a dependência de modos de transporte menos eficientes, como o transporte individual motorizado movido a gasolina.

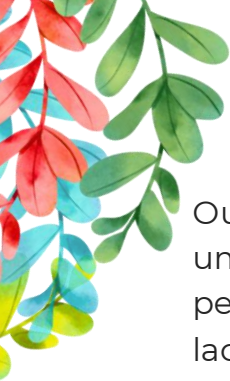
A colaboração interministerial também busca harmonizar esforços para criar um sistema de trânsito mais eficiente, seguro e ambientalmente responsável. A Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), vinculada ao Ministério dos Transportes do Brasil, é a principal autoridade responsável pela coordenação e supervisão das políticas de trânsito em âmbito nacional, em estreita colaboração com os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN) e outros órgãos relacionados.

A política de sustentabilidade no trânsito abrange uma série de medidas e estratégias voltadas para a melhoria da eficiência energética, a redução de emissões de gases de efeito estufa e a preservação dos recursos naturais. Isso inclui a promoção de combustíveis limpos, a modernização da frota de veículos, a implementação de tecnologias inovadoras e a melhoria da infraestrutura viária. Enfatizando também a importância de projetos de sinalização e engenharia de tráfego que contribuam para a fluidez e segurança do trânsito, ao mesmo tempo em que minimizam os impactos ambientais.

Com relação a malha hidroviária brasileira, atualmente, a extensão total de vias hidroviárias economicamente navegadas no Brasil seria de 20.125 km (vinte mil, cento e vinte e cinco quilômetros), o que corresponderia a apenas 48,24% da malha hidroviária prevista no Plano Nacional de Viação (PNV), que totaliza 41.720 km (quarenta e um mil setecentos e vinte quilômetros).

Iniciativas para o desenvolvimento dessa malha incluem a elaboração de estudos e estruturação de possíveis concessões pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a instituição da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação pelo MPOR. O aperfeiçoamento da estrutura de governança política deverá proporcionar um cenário mais atrativo para investimentos públicos e privados e o consequente aumento do transporte hidroviário, o que, por sua vez, viabilizará uma matriz de transporte mais equilibrada e sustentável.





Outro modo de transporte que merece destaque como impulsionador de um crescimento mais sustentável é o transporte aquaviário, realizado tanto pelo transporte marítimo como pelo transporte hidroviário (fluvial e lacustre). O transporte aquaviário possui grande relevância no escoamento da produção aos mercados consumidores nacionais e internacionais, bem como na obtenção de insumos para o desenvolvimento das diversas atividades econômicas do Brasil.

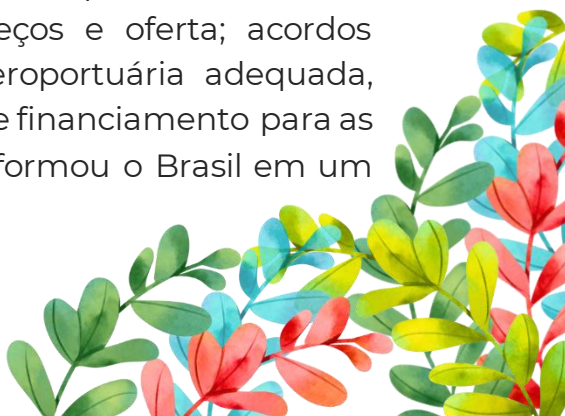
Aproximadamente 90% de todo o comércio mundial depende do transporte marítimo para se sustentar e, nesse sentido, os portos constituem-se como pontos essenciais de interseção do comércio global.

Segundo os dados do Estatístico Aquaviário, produzido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, 2019), transita pelo setor portuário, em toneladas, cerca de 95% da corrente de comércio exterior do país, além de movimentar, em média, R\$ 293 bilhões anualmente, cerca de 14,2% do PIB brasileiro.

De acordo com o mesmo Estatístico, o transporte por cabotagem (dois pontos entre o território brasileiro) foi responsável pela movimentação de cerca de 213 milhões de toneladas em 2023 (aumento de 3,7% em relação ao mesmo período do ano anterior), e o transporte hidroviário (fluvial e lacustre) registrou um total de movimentação de 128 milhões de toneladas de carga no mesmo período (7,9% maior do que no mesmo período do ano anterior).

Assim, o transporte aquaviário, com conjunto com o setor portuário, possui um potencial crescente de expandir suas operações, aumentando cada vez mais a sua influência na economia nacional e, dadas as características naturais desse modo de transporte, possui grande potencial para contribuir fortemente na estratégia nacional de desenvolvimento sustentável e para a transição para uma economia de baixo carbono.

O transporte aéreo constitui-se como um importante fator de suporte à globalização e o meio de integração nacional por excelência em países com dimensões continentais como o Brasil. Nos últimos 30 anos, o transporte aéreo nacional passou por um processo gradual de desregulamentação que contribuiu para a inclusão de milhões de usuários ao modal. Este movimento de liberalização estende-se aos principais aspectos estruturais de uma aviação forte: livre determinação de preços e oferta; acordos internacionais amplos e flexíveis; infraestrutura aeroportuária adequada, moderna e sustentável; e diversificação das fontes de financiamento para as empresas aéreas. Esse arcabouço regulatório transformou o Brasil em um





dos países mais abertos do mundo para investimentos estrangeiros em transporte aéreo.

O mercado de transporte aéreo brasileiro está em crescimento. Segundo dados da ANAC³, em 2023, foram transportados 113 milhões de passageiros em voos domésticos e internacionais, representando crescimento de 15% em relação a 2022. No mercado doméstico, a oferta de assentos (medida em assentos-quilômetros ofertados) foi a maior registrada nos últimos 10 anos.

A infraestrutura aeroportuária brasileira tem recebido investimentos significativos para atender à demanda do mercado de aviação nacional de modo mais eficiente e sustentável. Atualmente, mais de 90% do tráfego de passageiros é feito por aeroportos administrados pela iniciativa privada. Nos últimos dez anos, o programa de concessão de aeroportos recolheu R\$ 26,5 bilhões em outorgas para os cofres públicos e foram aplicados mais de R\$ 26 bilhões em investimentos nas infraestruturas concedidas. Para os próximos anos são previstos mais de R\$ 20 bilhões em novos investimentos, além da expansão da capacidade de operação e da conectividade do país.

A sustentabilidade e a consideração das questões relacionadas à mudança do clima e à transição energética na infraestrutura de transportes emergem como temas prioritários na agenda nacional. O desenvolvimento socioeconômico do país depende diretamente do investimento em inovações para a melhoria e modernização de sua infraestrutura.

O equilíbrio entre o crescimento econômico e a proteção ambiental é essencial para garantir um futuro sustentável para as próximas gerações. Portanto, o planejamento e a execução de projetos de infraestrutura devem considerar cuidadosamente os impactos e interações socioambientais, com destaque às questões climáticas, buscando soluções que promovam o desenvolvimento sustentável em seus três pilares – econômico, social e ambiental.

Para tanto, é fundamental garantir a participação da sociedade civil e de diferentes partes interessadas nesses processos, garantindo uma abordagem mais inclusiva e democrática.

Em última análise, uma infraestrutura sustentável não apenas impulsiona o crescimento econômico e a competitividade nacional, mas também promove a proteção do meio ambiente e melhora a qualidade de vida das

³ Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demanda-e-oferta>





peças, tornando-a uma peça fundamental para o desenvolvimento integral de uma nação.

2.1 As dimensões socioambiental, climática e territorial na infraestrutura e nos serviços de transportes

O desenvolvimento de infraestruturas de transportes sustentáveis do ponto de vista socioambiental figura como objetivo geral vinculante ou um dever na atualidade. A interação entre as dimensões socioambiental, climática e territorial desempenha um papel fundamental no desenvolvimento e gestão dessa infraestrutura, considerando os impactos negativos associados às práticas convencionais de desenvolvimento. A dimensão socioambiental refere-se à consideração dos aspectos sociais e ambientais ao planejar e implementar projetos de infraestrutura, o que implica avaliar os impactos, considerar as percepções das comunidades locais, proteger ecossistemas sensíveis e promover práticas que minimizem e compensem o impacto ambiental.

Por sua vez, a dimensão territorial destaca a importância de entender e respeitar as características específicas de cada região ao planejar infraestrutura de transportes. Cada localidade possui peculiaridades geográficas, demográficas e culturais que devem ser levadas em consideração para garantir a eficácia e a aceitação dos projetos. A análise territorial é essencial para evitar conflitos, minimizar deslocamentos involuntários e preservar o patrimônio cultural e ambiental.

A integração eficaz dessas dimensões implica adotar abordagens multidisciplinares e participativas durante todas as fases do planejamento e execução de projetos de transporte. A consulta ativa às comunidades locais, avaliações de impacto ambiental abrangentes e a busca por alternativas que conciliem eficiência econômica com responsabilidade social e ambiental são componentes fundamentais desse processo.

A implementação de políticas que promovam a mitigação de impactos negativos e a compensação ambiental contribui para a construção de uma infraestrutura de transportes mais sustentável e integrada ao território em que se insere. Isso demanda a incorporação de práticas de gestão e manutenção que visem à proteção do meio ambiente e à promoção do bem-estar social, incluindo tecnologias verdes e estratégias educativas.





A infraestrutura de transportes não apenas conecta geograficamente as regiões, mas também contribui para a construção de sociedades mais conscientes e comprometidas com a proteção do ambiente. No contexto territorial, a abordagem integrada deve considerar a interconexão entre os modos de transporte e a integração eficiente com os centros urbanos e rurais.

A acessibilidade equitativa e a conectividade eficaz são essenciais para garantir que todas as áreas se beneficiem do desenvolvimento da infraestrutura de transportes. Além disso, a preservação de corredores ecológicos e a implementação de medidas que evitem a fragmentação de ecossistemas contribuem para a harmonia entre a infraestrutura de transportes e o território circundante.

Diante dos desafios impostos pela mudança do clima, é fundamental garantir um tratamento adequado e eficaz das questões de adaptação e mitigação na infraestrutura de transportes. A resiliência torna-se uma prioridade, visto que eventos climáticos extremos, como enchentes e secas, podem impactar severamente os sistemas de transportes, prejudicando a conectividade e a segurança.

Da mesma forma, medidas de mitigação às mudanças climáticas, como a redução das emissões de gases de efeito estufa, são essenciais para minimizar a contribuição do setor de transportes para o aquecimento global.

No entanto, é igualmente importante promover a justiça climática nesse contexto, garantindo que as comunidades mais vulneráveis não sejam desproporcionalmente afetadas pelos impactos das mudanças climáticas, incluindo aqueles associados às infraestruturas e serviços de transportes. Isso requer ações que considerem os aspectos sociais, econômicos e culturais das populações locais, assegurando sua participação nas decisões relacionadas à infraestrutura de transportes e proporcionando acesso equitativo aos benefícios decorrentes desses projetos. A promoção da justiça climática associada à infraestrutura de transportes não apenas fortalece a capacidade de resiliência das comunidades, mas também contribui para a construção de sociedades mais igualitárias e sustentáveis.

A consideração cuidadosa dessas dimensões não apenas aprimora a funcionalidade da infraestrutura, mas também promove a resiliência e a sustentabilidade a longo prazo das regiões impactadas. Em suma, o desenvolvimento de infraestruturas de transportes sustentáveis exige uma abordagem holística, que leve em consideração não apenas aspectos





técnicos e econômicos, mas também sociais, ambientais, climáticos e territoriais.

Somente dessa forma será possível construir uma infraestrutura de transportes que atenda às necessidades presentes sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atenderem às suas próprias necessidades.

2.2 A Transição Ecológica Na Infraestrutura E Nos Serviços De Transportes (Destacando O Cenário Internacional e o Nacional)

A transição ecológica na infraestrutura de transportes emergiu como um imperativo global diante da crescente preocupação com as mudanças climáticas e a necessidade de reduzir as emissões de gases de efeito estufa. No cenário internacional, diversas nações têm adotado estratégias para promover uma mobilidade mais sustentável. Iniciativas como a expansão de redes ferroviárias de alta velocidade, investimentos em veículos e equipamentos elétricos, uso de e em combustíveis mais limpos, aperfeiçoamento de procedimentos operacionais sustentáveis de aviação desenvolvimento de combustíveis sustentáveis, aperfeiçoamento de procedimentos operacionais e a promoção do transporte público têm sido destacadas como parte integrante da transição para uma infraestrutura de transportes mais verde.

No âmbito nacional, o Brasil enfrenta desafios significativos na transição ecológica da infraestrutura de transportes. Apesar de ser um país com vasto potencial para fontes de energia renovável, a dependência histórica dos combustíveis fósseis e o desequilíbrio da matriz de transportes contribuem para emissões substanciais de carbono.

A implementação bem-sucedida de práticas sustentáveis na infraestrutura rodoviária, por exemplo, depende da colaboração entre governos, construtoras, especialistas em meio ambiente e comunidades locais. Isso inclui o planejamento e projeto sustentável, optando por materiais sustentáveis como asfalto reciclado e concreto poroso, visando a redução de impactos ambientais. Estratégias para a redução de emissões e poluição, como o uso de veículos elétricos e instalação de barreiras acústicas, são essenciais. A proteção da biodiversidade é abordada com a implementação de passagens de fauna e corredores ecológicos. A gestão de resíduos, o uso eficiente de recursos e a manutenção inteligente também são considerações importantes. O engajamento comunitário e a educação são





fundamentais para identificar preocupações ambientais específicas e criar soluções que beneficiem tanto a infraestrutura quanto o meio ambiente.

No cenário internacional, a cooperação entre os países torna-se fundamental para enfrentar os desafios comuns da transição ecológica na infraestrutura de transportes e manter a competitividade do Brasil. Compartilhar melhores práticas, tecnologias e experiências bem-sucedidas pode acelerar a adoção de soluções sustentáveis em diferentes partes do mundo. No Brasil, a articulação entre os setores público e privado, aliada a políticas de incentivo à inovação e à pesquisa em tecnologias limpas, pode impulsionar a transição ecológica, promovendo benefícios ambientais e econômicos.

No contexto nacional, a transição ecológica na infraestrutura de transportes requer um comprometimento robusto das autoridades governamentais, empresas e da sociedade civil. A expansão de modos de transporte coletivos, a melhoria da eficiência energética nos meios de transportes e a promoção de alternativas de mobilidade sustentável são passos essenciais. A integração de ciclovias, a modernização do transporte ferroviário, o desenvolvimento de alternativas hidroviárias e a implementação de políticas de gestão de tráfego visam criar um sistema de transporte mais eficiente, acessível e ambientalmente responsável.

Em relação ao transporte aquaviário, o Brasil ainda carece de infraestrutura adequada para o aproveitamento de todo o potencial hidroviário do país. É necessário investir em infraestrutura para permitir a ampliação do uso do modal aquaviário no transporte de cargas, em especial na longa distância, uma vez que dentre os modais de transporte, o aquaviário é reconhecido por ser o que tem as menores emissões de gases do efeito estufa, especialmente para o deslocamento de cargas em longa distância.

No que se refere ao setor de aviação, o programa de concessão da infraestrutura aeroportuária tem resultado em terminais mais modernos e eficientes, que operam com uso de fontes renováveis e tecnologias que reduzem o impacto ambiental das operações. De acordo com informações da ANAC⁴, os aeroportos brasileiros têm realizado investimentos em melhoria e adequação da infraestrutura para uso de fontes auxiliares de solo (Ground Power Unit) alimentadas por energia elétrica de matriz renovável, uso de energia fotovoltaica para fornecimento interno de energia nos terminais, e frota de apoio constituída por veículos flex ou elétricos. Além

⁴ Informações obtidas pela ANAC com base no Programa Aeroportos Sustentáveis, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/meio-ambiente/aeroportos-sustentaveis>.



disto, aeroportos também devem investir para contribuir para tecidos urbanos mais verdes, com menor emissão de poluentes, redução de ruído, e promoção de economia circular. Quanto à adaptação, serão necessárias ações para tornarem as infraestruturas aeroportuárias (e cercanias) mais resilientes as mudanças climáticas.

O transporte aéreo, contudo, é um dos setores mais difíceis de descarbonizar. As aeronaves em operação estão, a cada novo projeto lançado, mais eficientes com redução do consumo de combustíveis. O Departamento de Controle do Espaço Aéreo, responsável pelo sistema de navegação aérea no Brasil, também tem estabelecido medidas para otimizar e tornar mais eficientes as rotas, por meio do Projeto Eficiência de Rotas⁵, com impacto nas emissões do setor.

Para reduzir as emissões das operações aéreas, o uso de combustíveis sustentáveis e avançados se constitui como uma maneira viável tecnicamente, porém ainda pouco disponível e acessível do ponto de vista econômico. Em termos mundiais, a oferta de combustíveis sustentáveis da aviação ainda é muito aquém da demanda, e o custo de produção destes combustíveis ainda é bastante elevado. Por outro lado, o Brasil tem grande potencial para se tornar produtor de combustíveis sustentáveis de aviação em base competitiva, sustentável e eficiente. Para isso, investimentos serão necessários para alavancar a capacidade produtiva no país para que esses combustíveis estejam disponíveis para o setor de aviação com preços acessíveis. A integração de ações entre os setores de transportes e energético se mostra fundamental e com potencial não apenas de contribuir para a descarbonização do transporte aéreo, como também de gerar ganhos para o país em termos de renda e emprego.

Em suma, a transição ecológica na infraestrutura de transportes é um desafio global que demanda ações coordenadas em âmbito internacional e esforços focados em níveis nacionais. No cenário internacional, a colaboração é chave, enquanto, no contexto nacional, é imperativo que o Brasil adote medidas concretas para reduzir sua pegada de carbono no setor de transportes, fortalecendo o planejamento integrado do sistema de transportes em seus aspectos econômicos, sociais, ambientais, climáticos e territoriais, contribuindo assim para um futuro mais sustentável e resiliente.

⁵ Disponível: www.decea.mil.br



2.3 Atualização das Diretrizes na Nova Estrutura, à Luz do Novo Cenário

Em 2016, o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil publicou o documento pioneiro Diretrizes Socioambientais, com temáticas, linhas de ação e propostas de ações, para balizamento das políticas públicas e ações socioambientais do setor.

Como orientadoras das ações do então Ministério da Infraestrutura, as Diretrizes de Sustentabilidade foram construídas e publicadas em 2020, com o intuito de balizar as políticas, planos, programas e projetos setoriais e para garantir o cumprimento dos acordos internacionais e a promover a completa inserção das variáveis socioambiental, climática e territorial nos ativos e empreendimentos de infraestrutura de transportes, consolidando o entendimento sobre os diferentes temas relacionados à questão da sustentabilidade no sistema de transportes.

Considerando que as Diretrizes de Sustentabilidade foram atualizadas para atender às competências do então Ministério da Infraestrutura, a presente revisão se fez necessária tendo em vista o seu desdobramento em Ministério dos Transportes, Decreto nº 11.360, e Ministério de Portos e Aeroportos, Decreto nº 11.354, ambos de 1º de janeiro de 2023.

No âmbito do Ministério dos Transportes, em compartilhamento com o Ministério de Portos e Aeroportos, o tratamento das questões relativas à temática da sustentabilidade é atribuição da Subsecretaria de Sustentabilidade e da Diretoria de Sustentabilidade, respectivamente nas suas Secretarias-Executivas. No planejamento das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade deverão ser definidos o objetivo estratégico, os princípios e a construção de novas diretrizes, contemplando também a nova competência da Subsecretaria de Sustentabilidade, estabelecida no Decreto supracitado, qual seja: “coordenar e promover a implementação de diretrizes e medidas para transição ecológica no âmbito das obras e das outorgas de competência do Ministério”.

A transição ecológica na infraestrutura de transportes se refere a um processo de transformação no setor que visa reduzir o impacto ambiental e promover práticas mais sustentáveis. Internalizar medidas que caminhem para um novo modelo de desenvolvimento, envolvendo a participação ativa da comunidade e partes interessadas na tomada de decisões sobre o planejamento e a implementação de projetos de infraestrutura de transportes. E ainda, como o setor pode sinalizar para uma melhoria efetiva da qualidade ambiental e climática nos seus projetos, empreendimentos e



ativos, investindo em modais de menor emissão direta e indireta de GEE e no planejamento e construção de infraestruturas de transportes resilientes.

Orientados por essas premissas, durante os dias 25, 26 e 27 de setembro de 2023, no âmbito do MT e MPOR, foi realizada a Oficina de Atualização das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade, com o apoio da GIZ. O objetivo geral da oficina foi “Atualizar as Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade e Agenda de Sustentabilidade 2023-2026, em atendimento a nova configuração ministerial e a nova competência de implementação de diretrizes e medidas para transição ecológica.” Seus objetivos específicos foram:

- Ampliar o entendimento sobre Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade: histórico, conceitos e governança;
- Conhecer o entendimento de Transição Ecológica;
- Atualizar o enunciado das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade;
- Atualizar as linhas de ação; e
- Ampliar a sinergia e a interação entre os participantes.

Participaram da Oficina supracitada 67 (sessenta e sete) profissionais, sendo 61 (sessenta e um) representantes do MT, MPOR e suas entidades vinculadas. Durante a oficina, foram discutidas e refinadas as diretrizes e propostas de ação, resultando em um texto preliminar abarcando as necessidades e perspectivas dos diversos setores envolvidos. Esse texto foi então submetido a um processo de consulta ampla, circulando pelas áreas do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos. Cada área teve a oportunidade de revisar o conteúdo, sugerir melhorias e adicionar suas contribuições específicas.

As sugestões recebidas foram cuidadosamente analisadas e incorporadas ao documento, garantindo que as diretrizes refletissem uma visão integrada e consensual sobre as estratégias de sustentabilidade. O texto revisado, enriquecido com essas valiosas contribuições, foi finalizado e submetido para aprovação pelo Comitê Interministerial de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos (COSUST). A aprovação pelo COSUST representou a validação final do trabalho colaborativo e multidisciplinar, solidificando o compromisso das entidades envolvidas com a sustentabilidade e a inovação no setor de infraestrutura de transportes.



3. DIRETRIZES INTERMINISTERIAIS DE SUSTENTABILIDADE

3.1 Diretriz 1 - Planejamento e Governança

Promover o planejamento integrado, com ênfase na multimodalidade, e a governança da infraestrutura e dos serviços de transportes terrestre e trânsito e da infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária, considerando os aspectos econômicos, sociais, ambientais, climáticos, incluindo justiça climática e territoriais.

Considerando a expansão e modernização da infraestrutura de transportes e trânsito e da infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária, é imprescindível incorporar as variáveis socioambientais, climáticas e territoriais em todas as etapas de concepção, implantação e operação de planos, programas e projetos. Isso requer a adoção de instrumentos que promovam o desempenho socioambiental em todos os modos de transporte, juntamente com o aprimoramento das modelagens regulatórias. Além disso, é imperativo consolidar canais de comunicação, articulação e interação interinstitucional, fomentando o diálogo por meio de colegiados e espaços internos que priorizem a integração das diversas áreas, bem como integrar sistemas de informação acessíveis à sociedade. Outro aspecto essencial para a inclusão de aspectos socioambientais e territoriais nas políticas públicas é o desenvolvimento da capacidade técnica dos Ministérios e de entidades relacionadas.

Linhas de Ação:

1.1 Fortalecer o planejamento integrado do sistema de transportes e trânsito, considerando, de maneira equilibrada, os aspectos econômicos, sociais, ambientais, climáticos, incluindo justiça climática e territoriais.

1.2 Promover a melhoria da integração do planejamento da infraestrutura de transportes e trânsito e da infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária com o planejamento urbano e regional.

1.3 Ampliar, fortalecer e diversificar os canais de comunicação, articulação institucional, cooperação e interação de cada setor de transporte com os outros setores de transporte e com a sociedade.

1.4 Fortalecer a governança dos setores de transportes terrestres e trânsito, aquaviário e aéreo e dos setores portuário e aeroportuário.

1.5 Promover o desenvolvimento de capacidades para a gestão pública.





1.6 Fomentar e promover a participação social, diversidade e inclusão nos mecanismos de planejamento e governança.

1.7 Ampliar e consolidar a representação permanente em instâncias colegiadas e fóruns nacionais e internacionais, de modo a fortalecer os interesses do país.

1.8 Fortalecer iniciativas institucionais de gestão sustentável visando o uso racional dos recursos.

1.9 Fortalecer o planejamento integrado do sistema trânsito considerando a questão econômica, socioambiental e territorial.

3.2 Diretriz 2 – Mudança do clima e transição energética

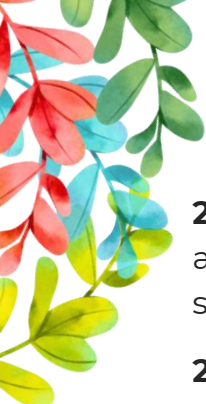
Fomentar ações relacionadas à mudança do clima na infraestrutura e nos serviços de transportes terrestres e trânsito, no transporte marítimo, fluvial, lacustre e aéreo e na infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária, integrado por meio da multimodalidade, com vistas à promoção da transição energética justa.

É crescente o reconhecimento da necessidade de integrar a mudança do clima nas trajetórias de desenvolvimento dos países, incluindo o setor de infraestrutura de transportes e trânsito. As estratégias para isso envolvem ações de mitigação e adaptação em todos os setores da economia, destacando-se a importância da infraestrutura de transportes nesse contexto. O desafio atual consiste em internalizar as medidas já definidas e convertê-las em ações concretas para a promoção da descarbonização e da transição energética justa do setor, demandando um planejamento integrado que promova maior racionalidade em relação à eficiência econômica e à redução de emissões de gases de efeito estufa. É necessário, também, produzir um conjunto de medidas capaz de antecipar problemas e contingências geradas pelos mais severos eventos meteorológicos que vêm ocorrendo e são esperados para o futuro, oferecendo maior segurança tanto para os empreendimentos quanto para os usuários e os investidores nos ativos de infraestrutura de transportes e trânsito.

Linhas de Ação:

2.1 Integrar o tema de mudança do clima, justiça climática, transição energética justa nas políticas, planos e ações dos Ministérios e suas entidades vinculadas.





2.2 Implementar procedimentos padronizados para identificação e avaliação dos riscos climáticos e das vulnerabilidades da infraestrutura e serviços de transportes e trânsito.

2.3 Fomentar a resiliência climática, fortalecendo a gestão de riscos climáticos e adoção de medidas de adaptação à mudança do clima na infraestrutura de transportes.

2.4 Adotar medidas para promover a descarbonização, a transição energética justa e a compensação de emissões de GEE na infraestrutura e serviços de transportes e no trânsito, na infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária, no transporte marítimo, no transporte fluvial e lacustre, bem como no transporte aéreo, visando à mitigação dos efeitos da mudança do clima.

2.5 Intensificar a utilização, bem como a identificação de novos mecanismos de financiamento, nacionais e estrangeiros, para promover ações de justiça climática, mitigação, geração de capacidade produtiva nacional de combustíveis sustentáveis e avançados, além de adaptação aos efeitos da mudança do clima.

2.6 Qualificar projetos para fins de captação de recursos para promoção de mitigação, produção de combustíveis sustentáveis e avançados e adaptação aos efeitos da mudança do clima.

2.7 Promover e fortalecer capacidades, parcerias institucionais e ações de educação sobre mudança do clima, justiça climática, transição energética justa, mitigação e adaptação.

2.8 Considerar parâmetros socioambientais e climáticos nos contratos, concessões e arrendamentos da infraestrutura de transportes e na infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária, promovendo a participação social e a diversidade.

2.9 Promover a cooperação interinstitucional, inclusive com o setor privado, para descarbonização e resiliência climática segura e eficiente na infraestrutura e serviços de transportes e trânsito, no transporte marítimo, fluvial, lacustre e aéreo e na infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária.

2.10 Promover, em conjunto com outros Ministérios, a interlocução e a colaboração com o Congresso Nacional para a adoção de medidas de incentivo à produção e ao consumo de combustíveis sustentáveis e avançados, com vistas a viabilizar a transição energética do setor de transportes.



2.11 Fomentar iniciativas de economia circular.



3.3 Diretriz 3 – Projetos, estudos, pesquisas e inovação

Aprimorar, fomentar, desenvolver e promover projetos, estudos, pesquisas e inovações nos aspectos econômicos, sociais, ambientais, climáticos, incluindo justiça climática, territoriais.

O foco desta diretriz é o aprimoramento contínuo dos instrumentos legais e normativos, bem como o desenvolvimento de estudos, pesquisas e projetos capazes de inserir as dimensões socioambiental, climática e territorial nas ações de infraestrutura e serviços de transportes. Em termos de marcos legais, as ações previstas visam aperfeiçoar leis e instrumentos normativos que contribuam para equilibrar as condicionantes socioambientais e territoriais com aspectos econômicos e de engenharia. Para isso, é fundamental contar com pesquisas tecnológicas e com inovações nas temáticas socioambientais, de participação social e de mudança do clima, bem como aprimorar os instrumentos utilizados para a contratação de serviços. Com o estabelecimento de custos referenciais e de parâmetros para dimensionar a execução dos serviços haverá maior segurança e eficiência das licitações e na qualidade dos produtos obtidos.

Linhas de Ação:

3.1 Aprimorar a legislação e os instrumentos normativos visando o desenvolvimento dos aspectos econômicos, sociais, ambientais, climáticos, incluindo justiça climática e territoriais.

3.2 Criar mecanismos setoriais de fomento e promoção às atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I).

3.3 Aprimorar instrumentos e processos de gestão utilizados para contratação e desenvolvimento de estudos, projetos e pesquisas.

3.4 Estabelecer e integrar orientações institucionais relacionadas à incorporação de critérios de sustentabilidade na composição de projetos, estudos e pesquisas.

3.5 Promover a gestão do conhecimento e da informação no âmbito dos projetos, estudos e pesquisas.



3.4 Diretriz 4 – Licenciamento Ambiental

Fortalecer as etapas do planejamento e da gestão participativa em processos de licenciamento ambiental de empreendimentos de infraestrutura de transportes terrestres, aquaviária, portuária e aeroportuária, visando a sua maior efetividade.

O setor vem atuando de maneira enérgica para tornar o licenciamento ambiental de seus empreendimentos mais ágil, eficiente e eficaz. Isso demanda articulações interinstitucionais. O foco é otimizar o desempenho socioambiental dos empreendimentos de infraestrutura de transportes por meio de ações que tragam resultados estruturantes para todos os modos de transportes e que busquem assegurar maior eficiência processual. Para isso, a gestão das informações assume relevante papel, tornando-se imperioso evoluir no desenvolvimento de mecanismos que possibilitem o armazenamento, a integração e a disponibilização das informações relativas ao licenciamento ambiental no âmbito do Governo Federal. O intuito é simplificar os procedimentos e tornar o processo mais ágil e transparente mediante o aperfeiçoamento das soluções tecnológicas, dos sistemas informacionais e das plataformas de difusão existentes.

Linhas de Ação:

- 4.1** Promover a eficiência, eficácia e efetividade dos processos de licenciamento ambiental.
- 4.2** Aprimorar a gestão da informação e a transparência no licenciamento ambiental.
- 4.3** Fomentar a capacitação e a manutenção de profissionais com as competências necessárias ao licenciamento ambiental.
- 4.4** Aprimorar a interlocução com órgãos licenciadores e intervenientes.
- 4.5** Promover a constante articulação entre os instrumentos de planejamento da infraestrutura de transportes terrestres, aquaviária, portuária e aeroportuária com os procedimentos e diretrizes previstas no processo de licenciamento ambiental.
- 4.6** Estimular e contribuir com o aprimoramento da legislação e de normas relativas ao licenciamento ambiental.
- 4.7** Aprimorar a avaliação de impactos sociais no processo de licenciamento ambiental.





4.8 Aprimorar estratégias e mecanismos de participação social dos diversos atores e respeito à diversidade às etapas do planejamento e aos processos de licenciamento ambiental.

3.5 Diretriz 5 – Gestão Territorial

Aprimorar os procedimentos de gestão territorial da infraestrutura de transportes terrestres, aquaviária, portuária e aeroportuária, assegurando os aspectos socioeconômicos e ambientais.

No âmbito do(s) Ministério(s), a gestão territorial corresponde a um conjunto de procedimentos relativos à administração dos bens imóveis sobre os quais estão assentados ou projetados elementos da infraestrutura de transportes e da infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária. A gestão adequada desses ativos exige conhecer, regularizar e assenhorar-se de um enorme patrimônio, exigindo forte consideração de aspectos legais, socioambientais e territoriais. Tal demanda passa, necessariamente, pelo aprimoramento da gestão da informação territorial, o que requer estruturar uma base de dados unificada e atualizada sobre tais ativos. Isso permitirá promover a regularização de áreas e dotá-las de documentos imobiliários capazes de conferir segurança jurídica, aperfeiçoando procedimentos de desapropriação e deslocamento compulsório de populações, que se situam entre os principais desafios na execução dos empreendimentos de infraestrutura.

Linhas de Ação:

5.1 Buscar o aperfeiçoamento do arcabouço legal, normativo e procedimental de gestão territorial.

5.2 Aprimorar os instrumentos de gestão de ordenamento territorial das infraestruturas de transportes terrestres, aquaviária, portuária e aeroportuária.

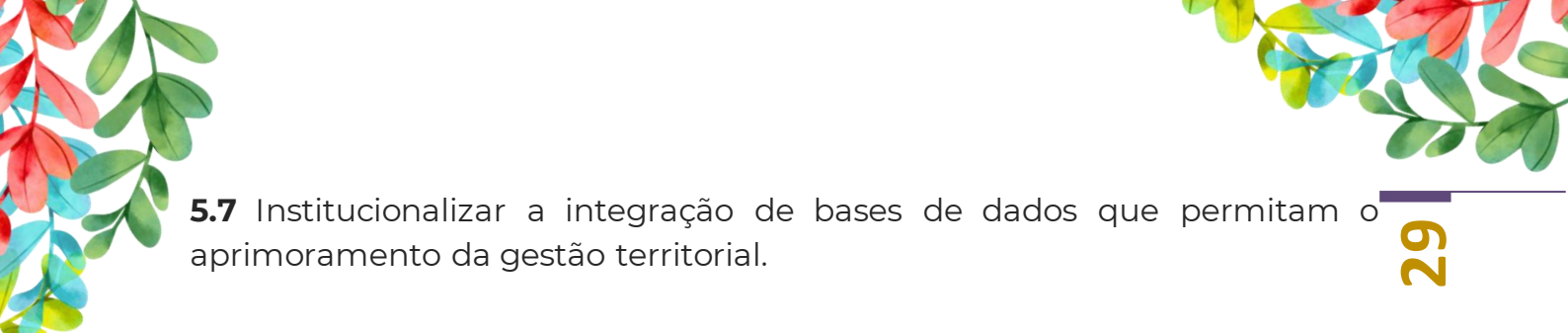
5.3 Consolidar e aprimorar a transparência e a gestão da informação territorial.

5.4 Fomentar a participação social das instituições e entes federativos na gestão territorial, inclusive para revisão do planejamento.

5.5 Fomentar a regularização e o ordenamento de áreas afetadas à infraestrutura de transportes.

5.6 Promover a capacitação e mecanismos de incentivos para manutenção dos profissionais com as competências necessárias à gestão territorial.





5.7 Institucionalizar a integração de bases de dados que permitam o aprimoramento da gestão territorial.

4. INSTÂNCIA DE MONITORAMENTO E APOIO À IMPLEMENTAÇÃO DAS DIRETRIZES INTERMINISTERIAIS DE SUSTENTABILIDADE

O apoio à implementação das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade será dado pela Subsecretaria de Sustentabilidade e Diretoria de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes e pela Diretoria de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos e o acompanhamento e monitoramento dessa implementação será realizado pelo Comitê Interministerial de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos (COSUST), do Ministério dos Transportes (MT) e Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

O COSUST terá como objetivo monitorar e garantir a implementação das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade do MT e MPOR e tratar de matérias relacionadas ao desenvolvimento da infraestrutura e serviços de transportes terrestres e trânsito, da infraestrutura e transporte aquaviário, da infraestrutura portuária e da infraestrutura e transporte aéreo sustentáveis e resilientes; aos procedimentos de licenciamento e regularização ambiental; à execução e gestão de programas, incluindo medidas compensatórias e mitigatórias ambientais e de mudança do clima; à transição energética dos transportes; à gestão das faixas e áreas de domínio público; aos procedimentos de deslocamento compulsório de populações tais como: desapropriação, relocação e reassentamento; dentre outros.

Trata-se de órgão formalmente constituído, com representantes oficialmente designados, que assegurará a continuidade do efetivo engajamento e comprometimento das unidades e entidades vinculadas, proporcionando vantagens e benefícios para uma gestão pública mais consciente e responsável em relação ao meio ambiente, às questões climáticas e territoriais, e à sociedade em geral. O colegiado certamente reforçará a imagem institucional das Pastas, demonstrando um compromisso efetivo com a promoção da sustentabilidade, ao mesmo tempo em que coordenará internamente as iniciativas já existentes, fomentando a integração de ações e projetos.

4.1 Operacionalização

A implementação das Diretrizes Interministeriais de Sustentabilidade do MT e MPOR será orientada por instrumento de cunho operacional, construída de forma coletiva e participativa, que terá por finalidade principal fomentar a sinergia e a integração entre os esforços despendidos pelos diversos atores do setor, refletindo-se em instrumento capaz de balizar as entregas que se pretende fazer no período de cada gestão presidencial.

Vale destacar que o processo de escuta e construção coletiva, após a atualização destas Diretrizes, será validado pelo Comitê Interministerial de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos (COSUST). A conclusão do processo irá se materializar em instrumento no qual serão apresentadas as áreas temáticas com as respectivas diretrizes, as linhas de ação correspondentes, envolvendo todos os diferentes modos de transportes e trânsito de forma convergente, considerando as especificidades setoriais.

Uma vez definido e publicado o instrumento de operacionalização, recomenda-se a elaboração de planejamento para cada uma das ações previstas, com detalhamento de prazos, responsáveis, colaboradores e outras informações pertinentes, bem como o estabelecimento de uma sistemática de monitoramento. Esses processos deverão estar alinhados o máximo possível às metodologias e ferramentas utilizadas na gestão de projetos dos Ministérios.