



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

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

Livro de Estado

2018

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

Livro de Estado

2018

Projeto

Política Nacional de Transportes

Política Nacional de Transportes: Livro de Estado/
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Brasília: MTPA, 2018

1 v.: gráfs., II.

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

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

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

Versão 1.0

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL - MTPA

Maurício Quintella Malta Lessa

Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Fernando Fortes Melro Filho

Secretário-Executivo

Herbert Drummond

Secretário de Política e Integração

Luciano de Souza Castro

Secretário Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário

Dino Antunes Dias Batista

Secretário de Fomento e Parcerias

Luiz Otávio Oliveira Campos

Secretário Nacional de Portos

Dario Rais Lopes

Secretário Nacional de Aviação Civil

ENTIDADES VINCULADAS

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil

Adalberto Tokarski

Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Mário Rodrigues Júnior

Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Valter Casimiro Silveira

Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Antônio Claret de Oliveira

Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

Mario Mondolfo

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

COORDENAÇÃO DO PROJETO

Eimair Bottega Ebeling

Diretor de Política e Planejamento Integrado

Katia Matsumoto Tancon

Coordenadora-Geral de Desenvolvimento e Avaliação

Everton Correia do Carmo

Coordenador-Geral de Planejamento e Logística

Alexandre Vaz Sampaio

Coordenador de Planos e Estudos

Ricardo Toledo Borges

Coordenador de Desenvolvimento

Artur Monteiro Leitão Júnior

Analista de Infraestrutura

EQUIPE TÉCNICA

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

APOIO TÉCNICO

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

DESIGN GRÁFICO

Pamella Silva de Sousa

COLABORADORES

A **Secretaria de Política e Integração – SPI** reconhece que a construção de uma Política somente é efetivada com a imprescindível participação da sociedade; sendo assim, agradecemos a participação dos seguintes colaboradores:

Adriana Rodrigues Bessa Costa; Adriano Santhiago de Oliveira; Aguiar Gonzaga Vieira da Costa; Alan Malinski; Aldecir Vieira Simonaci; Alex Augusto Sanches Trevizan; Alexandre de Ávila Gomide; Aline Figueiredo Freitas Pimenta; Álvaro Simões da Conceição Neto; Ana Maria Almeida Brito; Anna Karina Chaves Delgado; Anderson Frazão Gomes; Anderson Moreno Luz; André Arantes; André Leandro Magalhães; André Luiz Vital; André Melo; Andréia Kuhnen; Anna Virginia A. Fernandes; Antônio Fernando Guimarães Santos; Arsênio José da Costa Dantas; Bruna de Lourdes Araújo Souza; Bruno Bastos Lima Rocha; Bruno Fonseca Reis; Bruno Marques dos Santos Silva; Bruno Nunes Sad; Carla Thamilis Fonseca Chaves; Carlos Alberto Buss; Carlos Alberto Nunes Batista; Carlos Max; Ciro Marques Arruda; Cláudio Alfredo Cunha Dornelles; Cleber Cordeiro Lucas; Clever Almeida; Diogo Piloni e Silva; Edeon Vaz Ferreira; Eduardo da Silva Pereira; Eduardo Henn Benardi; Eduardo Sanovicz; Ellen Capistrano Martins; Euler José dos Santos; Fabiana Todesco; Fabiano Gonçalves de Carvalho; Fabiano Mezadre Pompermayer; Fábio Bittencourt; Fábio Lavor Teixeira; Felipe Fernandes Queiroz; Felipe Gustavo de Souza Peñaloza; Felipe Ozório Monteiro da Gama; Fernanda de Souza Barbosa; Fernando Simões Paes; Flávio Benatti; Francisco Francione Soares Júnior; Francisco Luiz Baptista da Costa; Gilberto Hollauer; Goldwin Zimmermann da Silva; Guilherme Wehb Syrkis; Gustavo Saboia Fontenele e Silva; Gustavo Pacheco Fortes Fleury; Hailton Madureira de Almeida; Heloisa Spazapan da Silva; Henrique Oliveira Mendes; Herik Souza Lopes; Igor Calvet; Ildo Wilson Grudtner; Ismael Trinks; Jair Gomes da Costa Santos; Jean de Luna Chagas; João Carlos Parkinson de Castro; João Lanari Bó; José Augusto Valente; José Carlos Medaglia Filho; José Ribeiro Carneiro Neto; José Valmir Dias; Júlio Cesar da Sousa Dias; Karênina Martins Teixeira Dian; Leandro Rodrigues e Silva; Leonardo José Guimarães Rabelo; Lilian Schaefer; Livia Maria Tiemi Fujii; Leonardo José Guimarães Rabelo; Luis Fernando Resano; Luis Henrique Teixeira Baldez; Luiz Antônio Fayet; Luiz Antônio Pagot; Marcelo Leme Vilela; Marcelo Perrupato e Silva; Marcelo Reis; Marcelo Vinaud Prado; Marcello Calado Vieira de Melo; Marcos Daniel Santos; Marcus E. F. Almeida; Margarete Maria Gandini; Mariana da Costa Ferreira Lodder; Mariana Pescatori Candido da Silva; Mario Povia; Martha Martorelli; Matheus Braga de Castro; Maurício Drummond Uzeda; Miguel de Souza; Natália Marcassa de Souza; Neri Geller; Nilton Cesar de Souza; Paula Helena Abreu; Paulo Barroso

Jr.; Paulo César Domingues; Paulo Eduardo Cavalcante; Paulo Henrique Possas; Paulo Sérgio da Silva Souza; Paulo Sérgio Passos; Pedro Francisco Moreira; Quênio Cerqueira de França; Rafael Seronni Mendonça; Rafaela Dias Pires; Renato Campestrini; Ricardo José Rosa Rodrigues; Ricardo Tadeu Gonzaga de Campos; Rodrigo Otávio Moreira da Cruz; Roger da Silva Pêgas; Rogério Teixeira Coimbra; Rômulo Dante Orrico Filho; Ronaldo Lima Presidente; Ronei Saggioro Lanzmann; Rossano Reolon; Rubem Oliveira de Paula; Stenio Pires Benevides; Teotônio Ko Freitag; Tetsu Koike; Thiago Douglas Alvarenga Camelo; Thiago Pereira Pedroso; Tiago Sousa Pereira; Uriel de Almeida Papa; Wagner Cardoso; Willian Silva Chianca; Wilson Willian Hummel.

INSTITUIÇÕES PARCEIRAS

ABAC – Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem; **ABEAM** – Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo; **ABEAR** – Associação Brasileira de Empresas Aéreas; **ABRLOG** – Associação Brasileira de Logística; **ANAC** – Agência Nacional de Aviação Civil; **ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários; **ANTF** – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários; **ANTT** – Agência Nacional de Transportes Terrestres; **ANUT** – Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas; **APROSOJA** – Movimento Pró-Logística; **Casa Civil** da Presidência da República; **CNA** – Confederação da Agricultura e Pecuária; **CNI** – Confederação Nacional da Indústria; **CNT** – Confederação Nacional do Transporte; **DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; **EPL** – Empresa de Planejamento e Logística; **INFRAERO** – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária; **IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; **MAPA** – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; **MCID** – Ministério das Cidades; **MD** – Ministério da Defesa; **MDIC** – Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços; **MMA** – Ministério do Meio Ambiente; **MME** – Ministério de Minas e Energia; **MPDG** – Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; **MRE** – Ministério das Relações Exteriores; **ONSV** – Observatório Nacional de Segurança Viária; **PRF** – Polícia Rodoviária Federal; **SAC** – Secretaria Nacional de Aviação Civil; **SFP** – Secretaria de Fomento e Parcerias; **SNP** – Secretaria Nacional de Portos; **SNTTA** – Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário; **SPO** – Subsecretaria de Planejamento e Orçamento; **SYNDARMA** – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima; **TCU** – Tribunal de Contas da União; **UFRJ** – Universidade Federal do Rio de Janeiro; **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

SUMÁRIO

Apresentação	Introdução	Princípios	Objetivos
11	13	29	41

SUMÁRIO

.....

Diretrizes Fundamentais

Instrumentos

Considerações Finais

47

55

65

Apresentação

A **Política Nacional de Transportes – PNT** é o documento de mais alto nível para o Setor de Transportes do país, onde estão estabelecidos os princípios, objetivos, diretrizes fundamentais e instrumentos para o planejamento e sua implementação.

O estabelecimento de uma política institucionalizada visa induzir o desenvolvimento socioeconômico sustentável e promover a integração nacional e internacional a partir da oferta de infraestrutura e serviços de transportes, propiciando o aumento da competitividade e a redução das desigualdades do país.

A formulação de novas bases para a Política Nacional de Transportes teve como premissa a participação dos setores governamentais e da sociedade, e buscou alcançar outras políticas nacionais, nos segmentos de planejamento, desenvolvimento social, econômico, ambiental, integração e defesa.

A Política Nacional de Transportes – PNT está dividida em dois documentos, apresentando, em seu **Livro de Estado**, princípios, objetivos e diretrizes fundamentais orientados pela Constituição Federal, e, no **Caderno das Estratégias Governamentais**, as ações estratégicas para implementação da política em consonância com as orientações governamentais e a política externa do país.



Política Nacional de Transportes:

Introdução



As projeções do Brasil que almejamos no futuro passam, necessariamente, pelas escolhas que assumimos no presente e só serão materializadas por meio de um planejamento consistente, pactuado em uma coletividade responsável e ancorado em princípios e valores legitimados.

Pensar e sonhar com o Brasil do futuro passa também por responder acerca do modelo de País que nos dispomos a construir em um esforço coletivo. Evidentemente, o País é constituído por inúmeras engrenagens, das quais o sistema viário constitui-se em uma das peças. Nesse sentido, planejar o Setor de Transportes nacional significa definir qual o modelo de infraestrutura viária e serviços logísticos deve ser concebido para responder, de modo mais adequado,

ao país pensado.

Considerando que os meios de transporte possuem a missão de propiciar o deslocamento de pessoas e bens pelo espaço, eles cumprem um papel fundamental para o funcionamento da

Nação. Portanto, o Setor de Transportes possui uma relação inexorável com a subsistência, o dinamismo e o desenvolvimento socioeconômico do país.

Essas considerações fundamentam a formulação e consolidação de

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

Se, por um lado, os elementos da política pública materializados referem-se às bases de sustentação das práticas setoriais, a institucionalização de tais elementos também responde aos ditames

“A Política Nacional de Transportes é fundamental para o enfrentamento dos desafios logísticos e o alcance de novos patamares de competitividade do país.”

Secretaria de Política e Integração

“A Política Nacional de Transportes constitui-se numa ferramenta de planejamento que trará ganhos incontestáveis para todo o Setor de Transportes na medida em que indicará os rumos e as expectativas setoriais.”

*Agência Nacional de Transportes
Aquaviários*

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

Portanto, na essência de sinalizar os parâmetros que definem o modelo desejado do Brasil no que tange aos aspectos de dotação de infraestrutura viária e prestação de serviços de logística e transportes de pessoas e bens, a PNT assume o compromisso de se constituir

como a peça de política pública de mais alto nível para a determinação das práticas inerentes ao Setor de Transportes brasileiro.

Ademais, à luz desta condição, a Política Nacional de Transportes também se configura como esteio e modelo para as diretrizes políticas das Unidades da Federação e dos Municípios

no que concerne aos seus sistemas viários e serviços logísticos associados. Desse modo, a macropolítica ora posta extrapola a sua abrangência federal, assumindo um caráter verdadeiramente nacional.

Ainda que seja um segmento parcial da organização e funcionamento do Estado nacional brasileiro, a notória interface e conexão com outros setores e segmentos de atividades sociais impõem ao Setor de Transportes uma necessária compreensão mais abrangente de políticas, planos e programas afetos, responsáveis por mobilizar diversos interesses e expectativas. Por isso, a PNT aqui apresentada seguiu um longo percurso metodológico, apresentado, de modo sucinto, a seguir.

“A Política Nacional de Transportes deve ser estruturada em forma de um processo contínuo, permanente, participativo, sujeito a avaliações periódicas e com foco nas premissas do Estado nacional.”

Consultor especializado em transportes

“A Política Nacional de Transportes irá contribuir de maneira significativa para a identificação de conflitos de interesses entre os órgãos, além de integrar ações afins nas diferentes esferas de governo, de forma a proporcionar maior efetividade das ações e uma economia de recursos.”

Polícia Rodoviária Federal

Estabelecimento do *benchmarking* de políticas:

Esta etapa teve origem na análise das políticas, planos, programas e ações de três tipologias de órgãos e instituições nacionais, a saber:

- (a) órgãos da Administração Pública Federal;
- (b) entidades representativas da sociedade com notória interface com o Setor de Transportes do Governo Federal; e
- (c) órgãos de planejamento, infraestrutura e transportes dos estados da federação.

Essas análises, às quais se juntaram exames analíticos de macropolíticas de logística e de transportes de bens e pessoas em outros países, tiveram o intuito de sintonizar a linguagem, a estrutura e o conteúdo da Política Nacional de Transportes aos preceitos, demandas e ofertas que as demais políticas setoriais nacionais e internacionais emanam, dando origem a uma peça política coesa, integrada e institucionalmente legítima.

Os resultados dessa análise foram expressos no estabelecimento de um *benchmarking* de políticas, ressaltando:

- (i) Expressões temáticas (*conteúdo*) e estruturas (*forma*) a serem observadas pelo Ministério quando da elaboração da Política Nacional de Transportes;
- (ii) Valores destacados, em nível estratégico, nos planos estaduais de logística e transportes; e
- (iii) Referências internacionais de princípios e valores, objetivos gerais e específicos, diretrizes fundamentais e instrumentos no âmbito das macropolíticas de transportes.

Para tanto, a análise procedeu-se a partir de três vieses particulares:

- (a) **dimensão temática** – análise quantitativa da recorrência de temas afetos ao Setor de Transportes no âmbito das políticas, planos, programas e ações pesquisados;
- (b) **dimensão estrutural** – análise quantitativa da repetição de elementos estruturantes na composição das políticas setoriais,

INTRODUÇÃO

fornecendo um quadro da arquitetura típica de uma peça política; e

(c) dimensão relacional – análise qualitativa das relações de dependência e importância das políticas setoriais para com o Setor de Transportes.

O desenvolvimento desta etapa pode ser observado na **Figura 1**.

“Uma política nacional de transportes deve ser a alavanca para a geração de maior eficiência no sistema logístico do país.”

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

ETAPA 1

Escopo

Políticas Públicas Setoriais

13 Órgãos

36 Políticas

Políticas Institucionais

3 Instituições

Planos Estaduais de Logística e Transportes

11 Planos Estaduais

Benchmarking Internacional

6 Unidades Geográficas*

***Obs.:** Foram considerados cinco países e mais um bloco político-econômico (União Europeia), a qual possui 28 Estados-membros Independentes.

Estabelecimento do *benchmarking* de políticas



Figura 1 – Desenvolvimento da Etapa 1 da Política Nacional de Transportes

Etapa 2 – Consultas

Foram realizadas entrevistas com órgãos e instituições do governo federal, consultores técnicos especializados e entidades representativas de classe, bem como foram procedidas consultas, por meio de formulários, junto a entidades dos governos estaduais, a fim de captar os anseios e expectativas das partes interessadas (*stakeholders*) sob o propósito de construção de um marco político efetivamente pactuado e legitimado para a definição do sistema de logística e transportes almejado.

As entrevistas e consultas foram organizadas e ordenadas em uma base comum, suscitando a consolidação de quatro áreas temáticas, subdivididas em suas respectivas categorias de classificação (em um total de 24) – quais sejam:

Área Temática 1:

Planejamento e políticas públicas em infraestruturas e serviços de logística e transportes, subdividida nas categorias:

- (i) política e planejamento;
- (ii) logística e serviços;
- (iii) infraestrutura;
- (iv) planos e programas governamentais;

- (v) intermodalidade/multimodalidade;
- (vi) projeções e expectativas;
- (vii) avaliação; e
- (viii) segurança viária.

Área Temática 2:

Territorialidade e Desenvolvimento, subdividida nas categorias:

- (i) integração sul-americana;
- (ii) desenvolvimento socioeconômico;
- (iii) desenvolvimento sustentável; e
- (iv) segurança nacional.

“A Política Nacional de Transportes deve ser um instrumento de desenvolvimento para o país, de longo prazo, fundamentado em estratégias bem definidas e garantidoras de atendimento das necessidades e prioridades do Setor de Transportes.”

Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário

Área Temática 3:

Gestão administrativa e institucional, subdividida nas categorias:

- (i) participação da sociedade e da iniciativa privada;
- (ii) aspectos institucionais e governança;
- (iii) gestão;
- (iv) fiscalização;
- (v) informação;
- (vi) transparência; e
- (vii) imagem institucional.

Área Temática 4:

Burocracia e recursos, subdividida nas categorias:

- (i) financiamento e investimentos;
- (ii) legislação;
- (iii) contratações;
- (iv) inovação e desenvolvimento tecnológico; e
- (v) recursos humanos.

Tais áreas temáticas e respectivas categorias foram utilizadas como base para a classificação dos extratos (trechos qualificados e representativos) obtidos nas entrevistas e consultas realizadas, de modo

que esta categorização e a posterior consolidação das contribuições – a partir das afinidades temáticas observadas – geraram *sugestões* e *observações* para com a macropolítica do Setor de Transportes.

Em paralelo, a consulta aos estados federados resultou em contribuições temáticas específicas para a PNT, referentes a modelos de planejamento e práticas setoriais.

A **Figura 2** apresenta o desenvolvimento desta etapa.

“As infraestruturas de transporte desempenham um importante papel, uma vez que contribuem para o desenvolvimento regional de territórios historicamente carentes.”

Ministério da Defesa

Etapa 2 - Consultas

ESCOPO



Entrevistas

41 Órgãos/Instituições

93 Interlocutores

340 Instituições Representadas



Consultas às Unidades da Federação

8 Estados



ANÁLISE

Classificação dos extratos em áreas
temáticas e categorias

Consolidação a partir das
afinidades temáticas

Área Temática

Área Temática

Área Temática

Categoria 1

Categoria 2

Categoria 3

Categoria 4

Categoria 5

Categoria 6

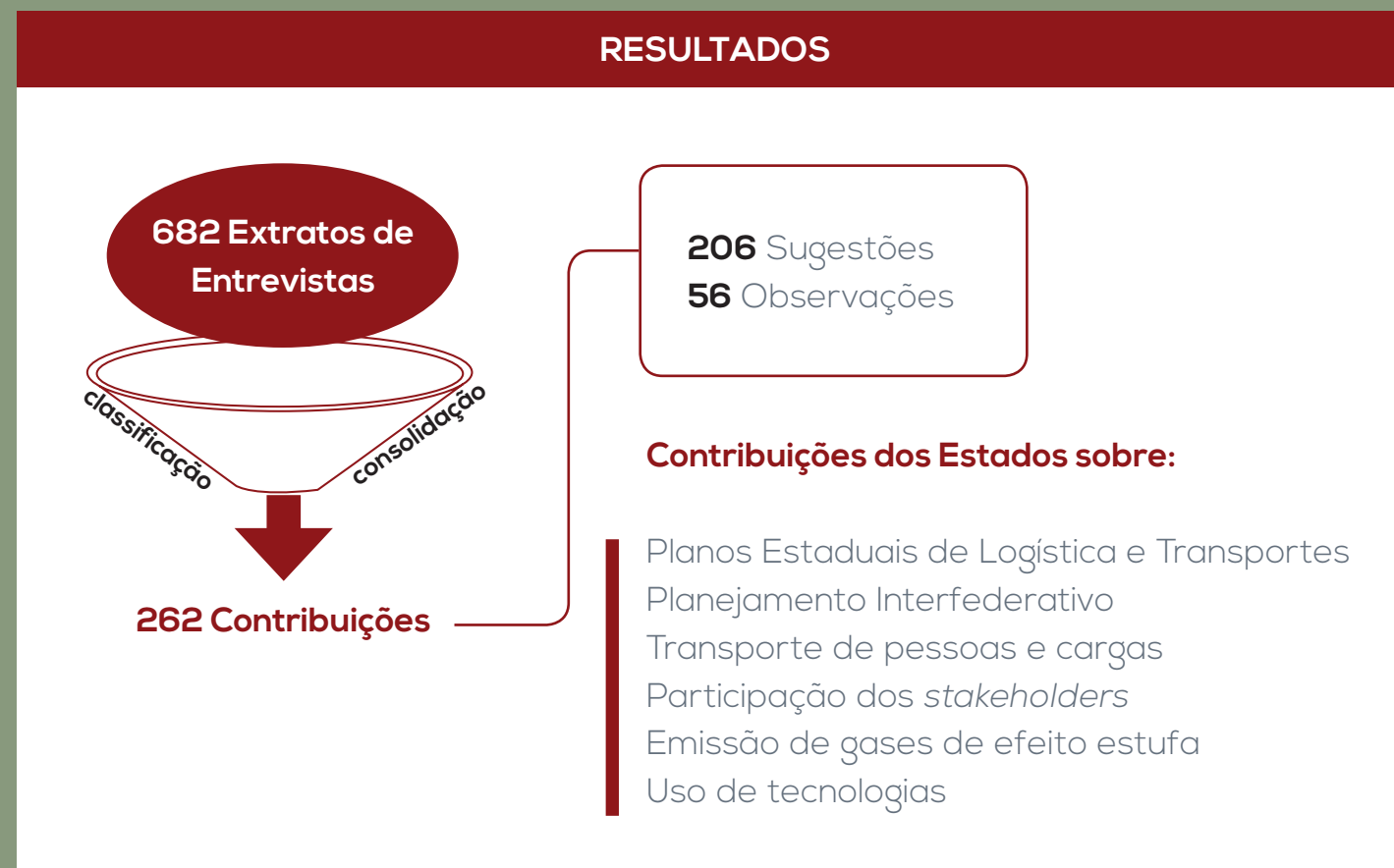


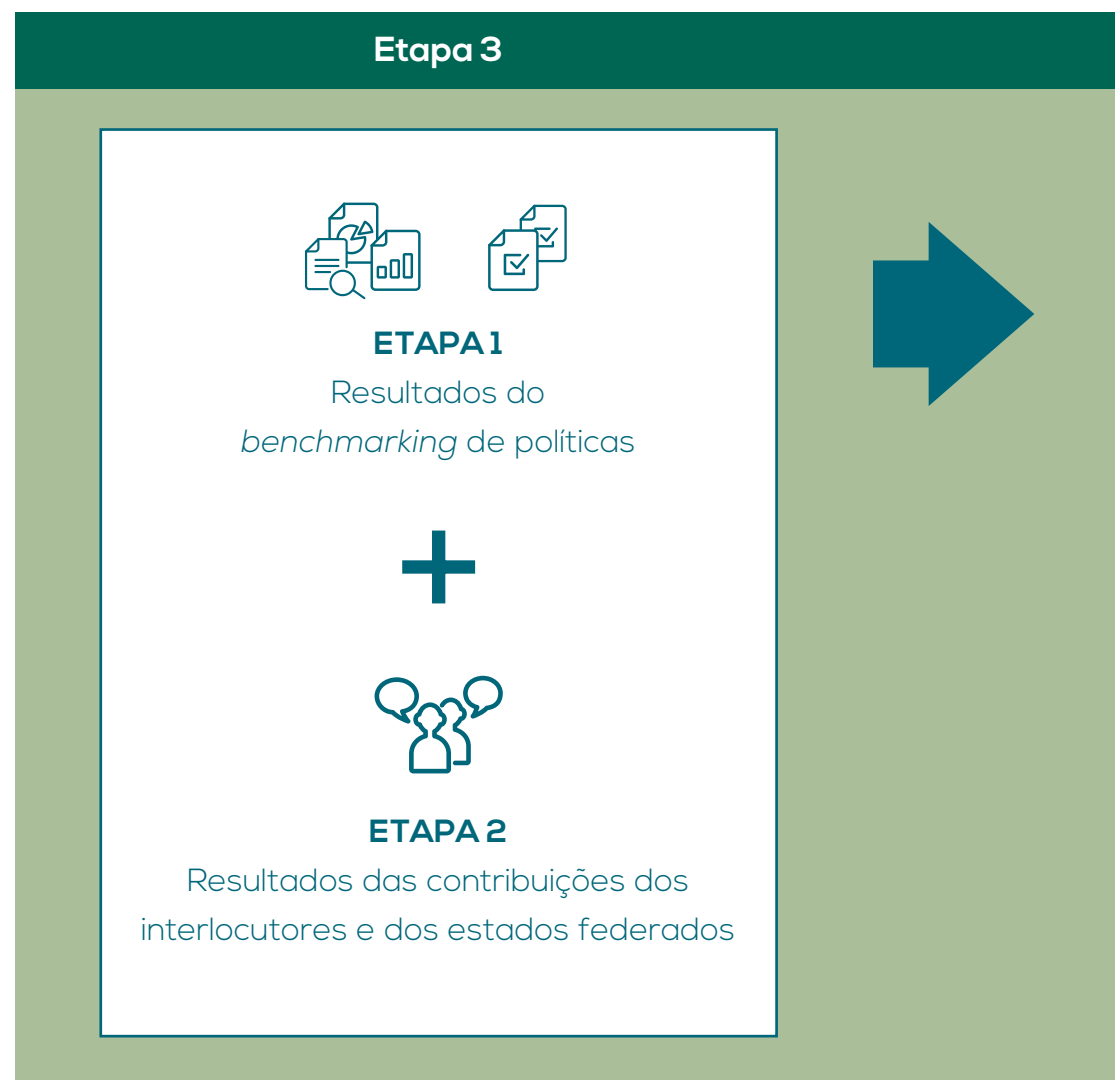
Figura 2 – Desenvolvimento da Etapa 2 da Política Nacional de Transportes

Etapa 3 – Formulação da Política Nacional de Transportes

A partir do *benchmarking* (resultados da Etapa 1) e das contribuições dos interlocutores e dos estados federados (resultados da Etapa 2), os subsídios então obtidos foram analisados, validados, categorizados e consolidados pela equipe técnica, buscando obter, de modo assertivo, os elementos (princípios, objetivos, diretrizes fundamentais, instrumentos e estratégias) da Política Nacional de Transportes, bem como gerar uma minuta do ato legal que subsidiará a institucionalização da política no âmbito do Estado nacional.

Do processo exposto, geraram-se análises consolidadas com as contribuições obtidas nas etapas anteriores, de modo que as mesmas foram classificadas e filtradas de acordo com o grau de generalidade e especificidade que veiculam: as contribuições de caráter fundamental e constitucional foram consideradas para a consolidação dos elementos do Livro de Estado (princípios, objetivos e diretrizes fundamentais), enquanto as contribuições estratégicas mais setORIZADAS, com nuances particulares ou referentes a determinados subsistemas viários, foram levadas em consideração para a consolidação dos elementos pertinentes ao Caderno das Estratégias Governamentais.

A **Figura 3** apresenta o desenvolvimento desta etapa.



Etapa 3 – Formulação da Política Nacional de Transportes

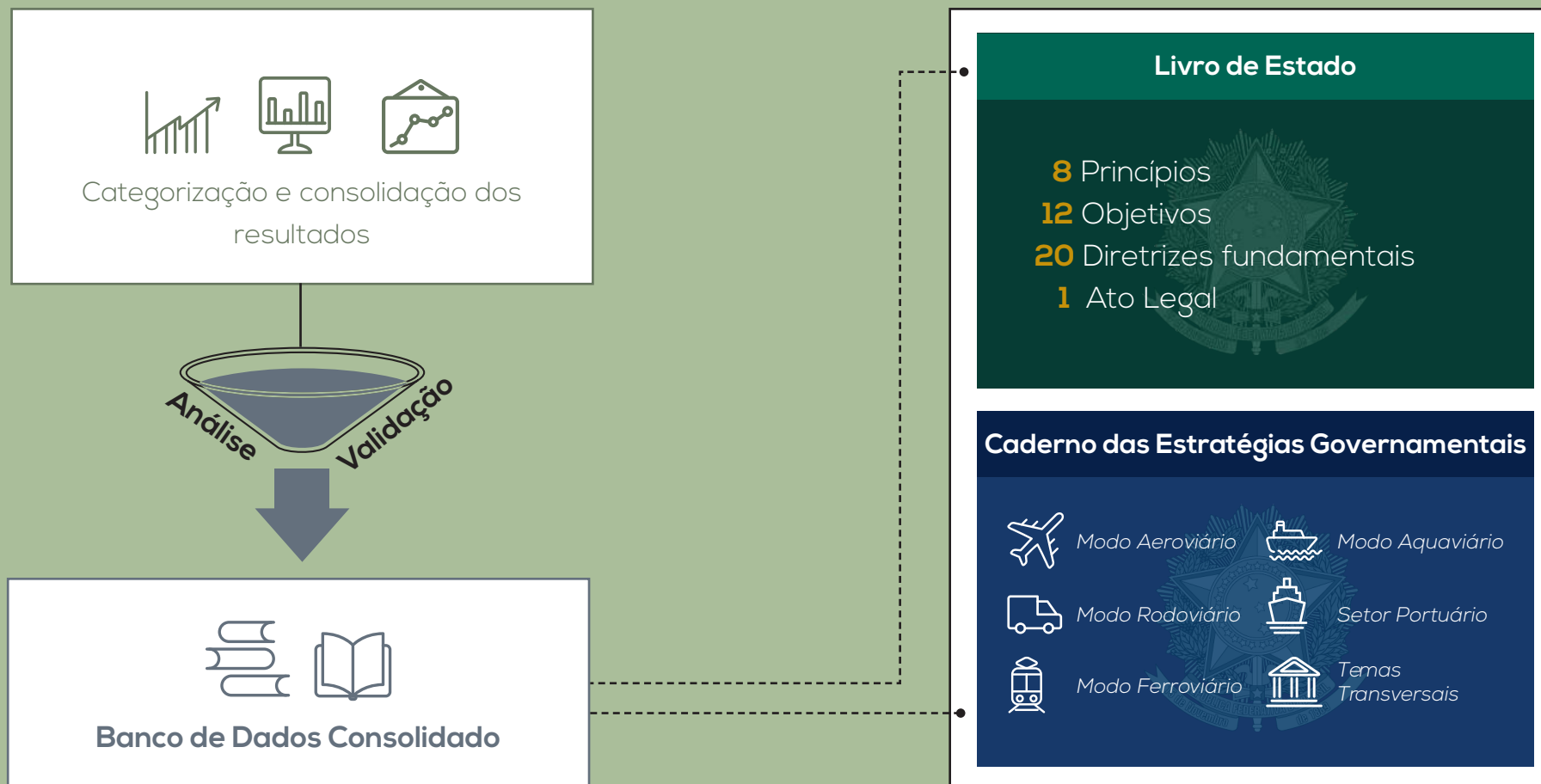


Figura 3 – Desenvolvimento da Etapa 3 da Política Nacional de Transportes

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

O Caderno das Estratégias Governamentais, por sua vez, apresenta as diretrizes específicas, estratégicas e ações prioritárias para o Setor de Transportes em um dado contexto temporal, estando sujeito a revisões contextuais, de acordo com as nuances e matizes ideológicas em curso. Por isso, tal documento – a ser expresso em outro relatório – indica as principais *estratégias* no âmbito da PNT.

A partir das etapas descritas sucintamente, as quais podem ser entendidas de modo mais detalhado nos relatórios intermediários do projeto da PNT, consolidou-se o presente Livro de Estado, o qual pretende se fundar como peça política do mais alto nível para o Setor de Transportes nacional. Assim sendo, são apresentados, nos capítulos seguintes, os elementos da Política Nacional de Transportes.

“Espera-se que a Política Nacional de Transportes defina diretrizes gerais e específicas para todos os modos de transporte, seja no transporte de cargas, seja no transporte de passageiros, deixando claro que a política prima por uma visão integrada do Setor de Transportes.”

Secretaria Nacional de Aviação Civil





Política Nacional de Transportes:

Princípios



O **Livro de Estado** da Política Nacional de Transportes - PNT deve ser entendido como a peça da política pública de mais alto nível do Setor de Transportes brasileiro, uma vez que ele se configura como um conjunto de conceitos, princípios e valores essenciais – além de apresentar objetivos, diretrizes fundamentais e instrumentos, os quais serão explorados nos capítulos seguintes – a serem cultivados e defendidos pelo setor, de modo a se fazerem presentes em todas e quaisquer ações executadas pelo Ministério dos Transportes, Portos

e Aviação Civil - MTPA e por suas entidades vinculadas.

Os *princípios* dizem respeito aos preceitos, leis ou pressupostos considerados universais, sendo incontestáveis e de apreensão imediata, uma vez que refletem o pensamento do Estado Nacional e, em última instância, da sociedade. Sendo assim, eles correspondem às estruturas

mais básicas, cláusulas pétreas do Setor de Transportes.

Nesse contexto, a Política Nacional de Transportes, a partir de seus elementos, deve orientar e fomentar o planejamento de transportes, bem como balizar os planos e programas derivados, preocupando-se em garantir que todos os órgãos setoriais tenham clareza dos pressupostos assumidos.

Ademais, os delineamentos políticos ora postos devem ser capazes de identificar os conflitos de interesses e, nesse ínterim, alinhar e pactuar as prioridades na interface entre as demandas políticas e o planejamento estratégico de transportes tecnicamente definido no âmbito do Estado, de modo a sinalizar e legitimar as escolhas avocadas pela federação ao longo do tempo, orientando tanto as demais instâncias governamentais (estados e municípios) quanto a iniciativa privada e a sociedade acerca das prioridades de investimentos.

Dessa forma, o planejamento das infraestruturas de transportes e dos serviços logísticos (planejamento estratégico setorial), o planejamento estratégico organizacional e a priorização dos investimentos (planejamento estratégico orçamentário) ficam estruturados e concatenados em um processo contínuo, permanente e sujeito a avaliações periódicas, focalizado nas premissas do Estado Nação – expressas pelos *princípios*, aqui elencados, da Política Nacional de Transportes.

“O papel da infraestrutura é crucial para o desenvolvimento de um país. Seus reflexos não se restringem apenas ao transporte de bens e pessoas, mas também na saúde, na educação e melhoria da qualidade de vida da população em geral.”

Tribunal de Contas de União

I – RESPEITO À VIDA

Como princípio nobre e soberano, a Política Nacional de Transportes deve garantir que todas as suas ações estejam atentas e pautadas no resguardo à vida.

Para o Setor de Transportes, respeitar a vida significa, em última instância, prover um *sistema viário seguro*, prezando pela manutenção da integridade das pessoas e bens a serem deslocados pelas vias, de modo a assegurar que tais deslocamentos se processem com o mínimo de risco.

Ademais, a segurança em si, no sentido anteriormente exposto, não basta: o sistema viário deve também prezar pela *confiabilidade* e pelo *conforto*, os quais se configuram como valores a serem impreterivelmente perseguidos; desse modo, as operações e prestações de serviços de transportes confiáveis e confortáveis corroboram a importância fundamental que a vida deve ter no âmbito da formulação das políticas e ações públicas em transportes.

II – EXCELÊNCIA INSTITUCIONAL

Este princípio preza pelo reconhecimento da *qualidade* do serviço público do Setor de Transportes do Governo Federal, de modo que as práticas setoriais cumpram com o papel constitucional, qual seja: o direito social ao transporte.

Assim, a *organização setorial* deve responder a uma racionalidade e efetividade na distribuição de competências entre os órgãos setoriais, bem como os produtos e as entregas à sociedade devem respeitar um padrão superior de qualidade.

Ademais, a excelência também implica na necessidade de articulação com as demais políticas públicas que regem as atividades e organização do país, atuando de modo coordenado e simultâneo com os agentes públicos e constituindo a Nação de um sistema de transportes equânime. Esse modelo de atuação enseja uma maior *concatenação* e *integração* dos atores políticos, resultando no desenho e desenvolvimento de políticas públicas transversais e mais efetivas.

Nesse contexto, e em consonância com o respeito à vida, as ações setoriais devem considerar a soberania da cidadania, de modo que as atividades de planejamento, bem como as práticas de avaliação das políticas públicas setoriais, se fundamentem na *publicidade* e *participação pública*.

III - PLANEJAMENTO E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL

Este princípio indica que as políticas públicas de transportes devem se pautar na concepção de uma planificação territorial segundo os usos e ordenamentos projetados e pactuados entre os mais diversos atores governamentais e sociais; nesse sentido, as práticas mais estratégicas do setor devem ser frutos de planejamentos e visões de futuro a se alcançar, lastreadas pelos princípios, objetivos e diretrizes fundamentais definidos. Ante esse contexto, o Setor de Transportes possui um papel ímpar tanto para a manutenção da *integridade territorial*, a partir da segurança nacional e garantia das fronteiras e da unidade territorial brasileira, quanto para a sustentação da *agregação interna*, a partir de uma rede de transporte de pessoas e mercadorias mais equitativa, de modo a ensejar o compartilhamento de um projeto nacional comum de desenvolvimento do país entre os heterogêneos territórios nacionais.

Ademais, a manutenção de um território nacional íntegro, coeso e único perpassa, sob o viés da rede de transportes, pela garantia da ampla *capilaridade* e *acessibilidade* à rede, a partir de qualquer parte do território.

IV – INFRAESTRUTURA SUSTENTÁVEL

Este princípio diz respeito à função essencial do Setor de Transportes no âmbito da organização das atividades públicas, qual seja: a ação vinculada, em última instância, à dotação do território nacional de equipamentos viários e de serviços que permitam *acessibilidades e deslocamentos*, de cargas e pessoas, em conformidade a padrões de qualidade apropriados, socialmente aceitos e integrados sustentavelmente ao meio ambiente. Para tanto, a infraestrutura deve ser sustentável na medida em que o Setor de Transportes deve se investir da capacidade técnica e financeira para ampliação e aprimoramento contínuos de seus ativos, vislumbrando um desenvolvimento estruturado da malha viária – ou seja, a capacidade de *expansão e manutenção* concomitantes deve ser preservada ao longo do tempo, satisfazendo as necessidades presentes e futuras afetas às disponibilidades quantitativas e qualitativas dos meios de transporte.

Ademais, vale ressaltar que o Setor de Transportes se define como instância intermediária para a consecução de configurações territoriais e de modelos de desenvolvimento almejados; por conta disso, este princípio se atrela aos demais de modo bastante sensível.

V - EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

O deslocamento de pessoas e bens ao longo da matriz viária, segundo as condições e os requerimentos apropriados, no momento correto e ao menor custo, se configura como um princípio inadiável para o sistema de transportes nacional, demandando, para tanto, a *racionalidade* na distribuição dos modos de transporte no âmbito do território nacional. Desse modo, um pressuposto universal das ações setoriais calca-se na *eficiência e efetividade* do ordenamento e organização das infraestruturas viárias, de forma a ensejar inequívocos benefícios sociais, econômicos e ambientais relacionados aos incrementos dos níveis de desempenho e de *competitividade* do Setor de Transportes.

Ademais, a eficiência logística também pressupõe que as ações públicas setoriais assumam o compromisso de incorporação de melhores práticas a partir do *desenvolvimento tecnológico* ou de inovações nos processos, à luz do desenvolvimento de *estudos e pesquisas* e da busca de referências (*benchmarkings*) nacionais e internacionais. Nesse contexto, esse panorama enseja uma utilização mais racional e eficiente dos recursos humanos, materiais e financeiros.

VI - DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E REGIONAL

Considerando a notória influência da matriz de infraestrutura de transportes na economia e no desenvolvimento social nacional, um princípio a ser perseguido de modo inalienável por parte do Setor de Transporte refere-se à contribuição deste para com o desenvolvimento socioeconômico e regional do país, de modo que a rede de transportes e a prestação dos serviços logísticos associados devem contribuir tanto para a *indução* do desenvolvimento social e econômico em áreas mais carentes, quanto para o *fortalecimento* do desenvolvimento social e econômico de áreas dinâmicas e consolidadas. Nesse sentido, as *particularidades regionais* devem ser resguardadas, de modo a identificar e considerar as diversidades, identidades culturais distintas e capacidades instaladas heterogêneas dos territórios quando das formulações, execuções e avaliações das políticas públicas setoriais. Desse modo, o Setor de Transportes cumpre com a sua responsabilidade de contribuir para que o Estado execute a sua função precípua de promover e alavancar o desenvolvimento social e econômico nacional.

VII – RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

O valor da *sustentabilidade* configura-se, no mundo contemporâneo, como um princípio de primeira grandeza, de forma que todo e qualquer empreendimento de infraestrutura deve respeitar os valores de minimização dos impactos ambientais gerados, bem como deve se fiar nos ditames da viabilidade econômica, justiça social, diversidade cultural e legitimidade política ante a sociedade nacional. Assim, ao se instaurar como um compromisso em nível global, a responsabilidade socioambiental conforma-se também, pois, em um princípio inquestionável do Setor de Transporte no âmbito do planejamento e execução de suas ações.

Desse modo, as práticas setoriais alinham-se com a agenda global de racionalização do uso dos recursos a fim de não comprometer a disponibilidade e qualidade dos mesmos no futuro, de modo a ensejar mudanças comportamentais transversais nas ações do Estado Nacional. Portanto, no entendimento mais abrangente deste valor, a responsabilidade socioambiental alinha-se ao princípio do respeito à vida ao se instaurar como uma postura a ser diuturnamente cultivada, visando à adoção, individual ou coletiva, de práticas em benefício da sociedade inserida no meio ambiente.

VIII - INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Pensar o sistema viário nacional não significa exclusivamente em equipar o território brasileiro com infraestruturas de transportes e serviços logísticos circunscritos aos limites nacionais, mas também – sobretudo em função do momento contemporâneo de intensa globalização econômica e consequente desenvolvimento dos sistemas sociais e econômicos em redes – em impulsionar uma integração transfronteiriça dos sistemas viários, tanto no que diz respeito à infraestrutura, quanto no que se refere aos serviços logísticos e de transportes prestados e, também, considerando os aspectos de defesa para a soberania do país.

Desse modo, estabelece-se como um princípio para o Setor de Transportes a integração internacional das infraestruturas viárias, sobretudo no âmbito do apoio à *integração sul-americana*, de modo a fortalecer a coesão geopolítica, socioeconômica e cultural deste subcontinente. Além disso, também se incentiva a ampla colaboração internacional como forma de compartilhar e promover o *intercâmbio* de informações, de expertises e das boas práticas técnicas e de gestão no que se refere à concepção, desenvolvimento, execução e avaliação de políticas públicas.

An aerial photograph of an airport terminal and tarmac, overlaid with a green tint. The terminal building is a long, low structure with a flat roof. To the left, there is a control tower. In the foreground, a large passenger jet is parked on the tarmac, with several ground service vehicles nearby. A jet bridge is connected to the terminal. In the background, there are other airport buildings and a highway.

Política Nacional de Transportes:

Objetivos



À luz dos princípios postos, a Política Nacional de Transportes – PNT também prezou pela definição de objetivos tangíveis, alvos a serem definidos e perseguidos quando da formulação e execução dos planejamentos, planos, programas e ações do Governo Federal.

Em suma, os *objetivos* dizem respeito ao que se pretende alcançar, sendo, para o caso da presente peça de política pública, a materialização das finalidades almejadas e constituídas em plataformas amplas e estratégicas, tais quais transcrições das ações necessá-

“Além da infraestrutura em si, seria desejável que a Política Nacional de Transportes priorizasse as questões referentes à logística e serviços de transportes, com foco na eficiência, sustentabilidade e segurança viária do Setor de Transportes.”

Consultor especializado em transportes

rias para a obtenção do modelo de Estado desejado no âmbito de suas infraestruturas viárias e serviços logísticos associados.

Desse modo, os objetivos aqui delineados versam sobre o compromisso de o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil envidar os esforços necessários para que as suas ações sejam

refletidas e materializadas em uma rede de transportes eficiente, confiável e sustentável, com segurança e racionalidade. Para tanto, o Setor de Transportes

do Governo Federal deve estar internamente organizado e atento às demandas diversas dos agentes públicos e privados, bem como das organizações sociais das mais variadas origens, para que as suas políticas públicas alcancem um grau maior de eficiência, integração e legitimação. Esse processo de desenvolvimento e maturidade da política setorial deve estar alicerçado em ações transparentes e na racionalidade do uso dos recursos, mantendo-se vigilante aos contextos, desenvolvimentos e inovações exógenas, de modo a vislumbrar o contínuo aprimoramento das práticas empregadas.

Ademais, as ações políticas setoriais também devem considerar os aspectos objetivamente impostos pela configuração territorial em que se inserem os objetos de sua atuação, ponderando as particularidades, os regionalismos e os projetos geopolíticos internos e externos em prol do desenvolvimento nacional.

“A infraestrutura cumpre uma função ímpar no desenvolvimento de qualquer nação.”

Ministério das Relações Exteriores

Objetivos da PNT

- | | |
|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Prover um sistema acessível, eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens. |
| 2 | Garantir a segurança operacional em todos os modos de transportes. |
| 3 | Prover uma matriz viária racional e eficiente. |
| 4 | Promover a participação intra e interinstitucional, considerando sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento de uma política de transporte integrada. |
| 5 | Planejar os sistemas de logística e transportes a partir de uma visão territorial, integrada e dinâmica. |
| 6 | Disciplinar os papéis dos atores do Setor de Transportes do Governo Federal. |

7

Dar transparência à sociedade, ao mercado e aos agentes públicos quanto às ações governamentais do Setor de Transportes.

8

Incorporar a inovação e o desenvolvimento tecnológico para o aperfeiçoamento contínuo das práticas setoriais.

9

Promover a cooperação e a integração física e operacional internacional.

10

Considerar as particularidades e potencialidades regionais nos planejamentos setoriais de transportes.

11

Atuar como vetor do desenvolvimento socioeconômico e sustentável do país.

12

Garantir a infraestrutura viária adequada para as operações de segurança e defesa nacional.



Política Nacional de Transportes:

Diretrizes Fundamentais



DIRETRIZES FUNDAMENTAIS

Em sequência à definição dos objetivos, foram também estabelecidas as diretrizes fundamentais da Política Nacional de Transportes com o intuito de indicar as macro-orientações a serem empregadas para a efetivação dos objetivos então postos.

Em suma, as *diretrizes fundamentais* dizem respeito às orientações responsáveis pela definição e regulação de um caminho a se seguir em prol de um propósito (objetivo). Vale ressaltar que tais diretrizes não são passíveis de priorização e hierarquização, uma vez que todas elas possuem sua relevância e esferas de atuação inerentes.

“As grandes diretrizes devem ser explicitamente apresentadas em uma Política Nacional de Transportes”

Casa Civil da Presidência da República

Dessa forma, ressalta-se que as diretrizes fundamentais são o apoio à atuação setorial, com a missão de ser o elo entre os objetivos, diretamente relacionados aos princípios do Setor de Transportes, e

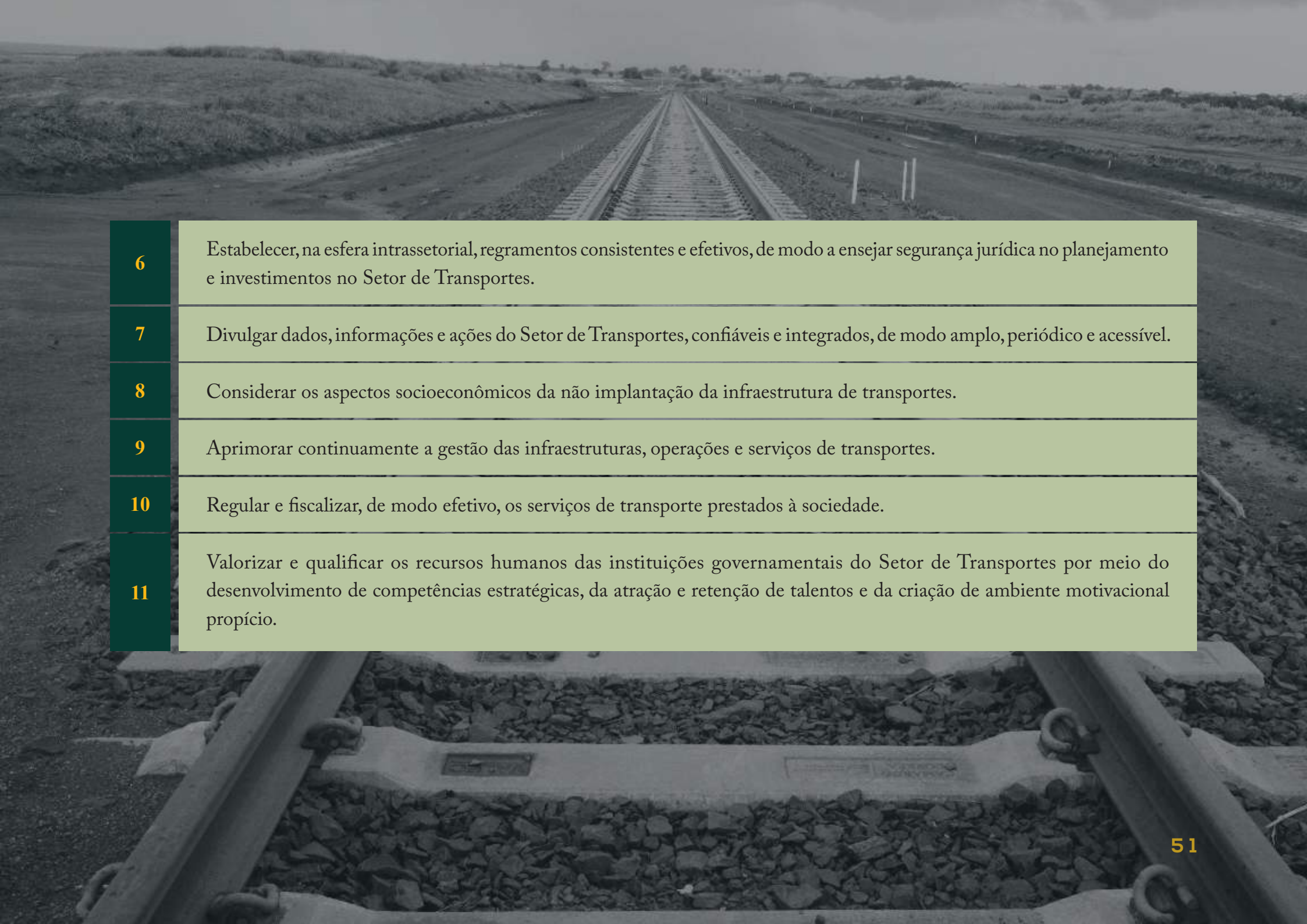
as estratégias voltadas ao cumprimento das funções institucionais do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e entidades vinculadas.

“Na formulação de políticas de transporte deve-se estabelecer os principais objetivos, diretrizes e metas, bem como se deve definir o plano de estratégias.”

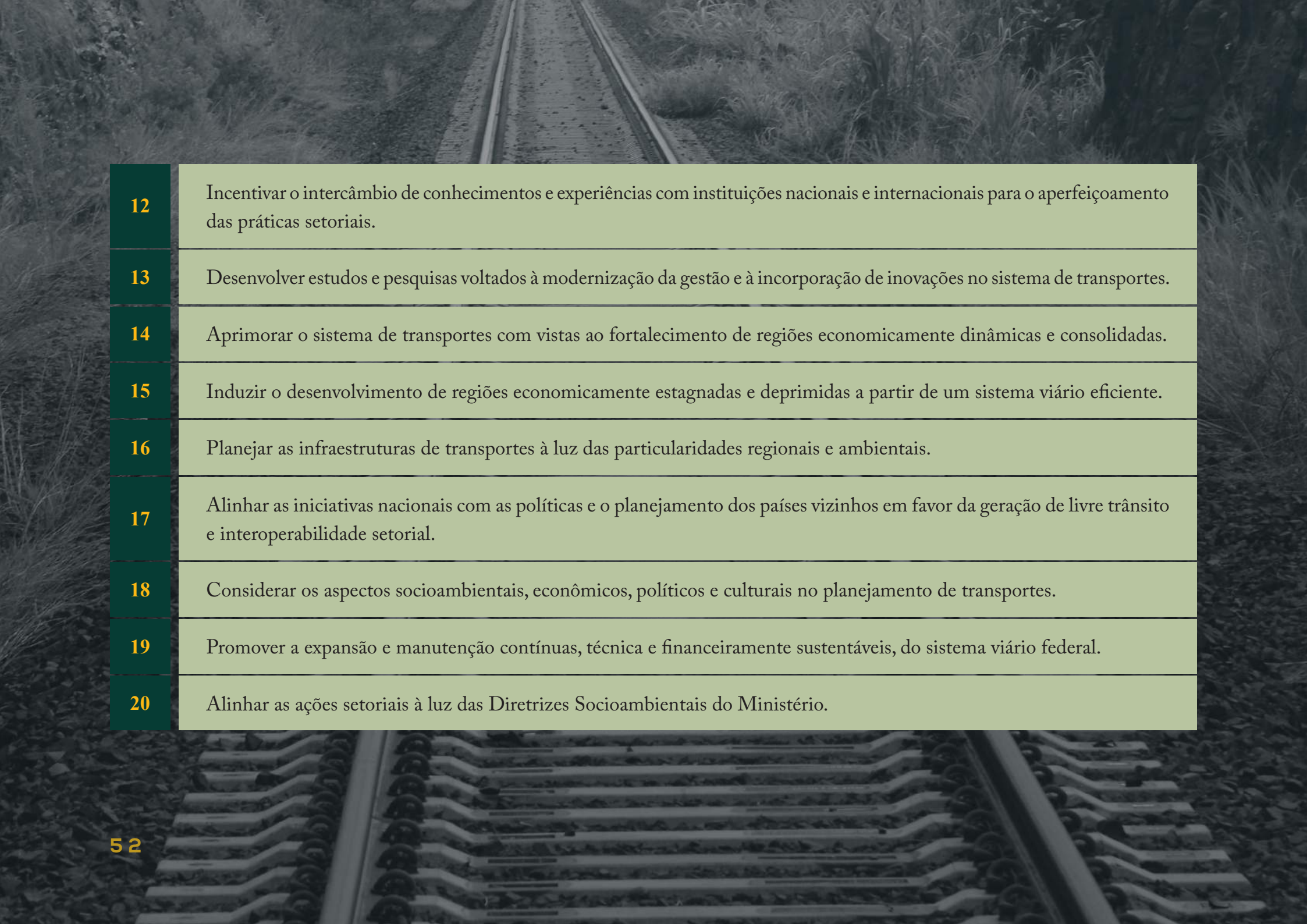
Consultor especializado em transportes

Diretrizes Fundamentais da PNT

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



6	Estabelecer, na esfera intrassetorial, regramentos consistentes e efetivos, de modo a ensejar segurança jurídica no planejamento e investimentos no Setor de Transportes.
7	Divulgar dados, informações e ações do Setor de Transportes, confiáveis e integrados, de modo amplo, periódico e acessível.
8	Considerar os aspectos socioeconômicos da não implantação da infraestrutura de transportes.
9	Aprimorar continuamente a gestão das infraestruturas, operações e serviços de transportes.
10	Regular e fiscalizar, de modo efetivo, os serviços de transporte prestados à sociedade.
11	Valorizar e qualificar os recursos humanos das instituições governamentais do Setor de Transportes por meio do desenvolvimento de competências estratégicas, da atração e retenção de talentos e da criação de ambiente motivacional propício.



12	Incentivar o intercâmbio de conhecimentos e experiências com instituições nacionais e internacionais para o aperfeiçoamento das práticas setoriais.
13	Desenvolver estudos e pesquisas voltados à modernização da gestão e à incorporação de inovações no sistema de transportes.
14	Aprimorar o sistema de transportes com vistas ao fortalecimento de regiões economicamente dinâmicas e consolidadas.
15	Induzir o desenvolvimento de regiões economicamente estagnadas e deprimidas a partir de um sistema viário eficiente.
16	Planejar as infraestruturas de transportes à luz das particularidades regionais e ambientais.
17	Alinhar as iniciativas nacionais com as políticas e o planejamento dos países vizinhos em favor da geração de livre trânsito e interoperabilidade setorial.
18	Considerar os aspectos socioambientais, econômicos, políticos e culturais no planejamento de transportes.
19	Promover a expansão e manutenção contínuas, técnica e financeiramente sustentáveis, do sistema viário federal.
20	Alinhar as ações setoriais à luz das Diretrizes Socioambientais do Ministério.



The background image is a photograph of a port scene, overlaid with a semi-transparent green filter. It features several large gantry cranes with 'TCP' logos. In the foreground, a container ship is visible, with its deck and stacks of containers. The ship's hull number '55' is visible on the right side. The overall scene is industrial and maritime.

Política Nacional de Transportes:

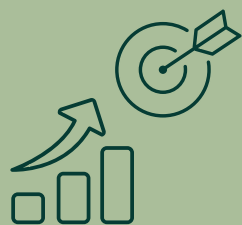
Instrumentos



A definição dos propósitos mais gerais e estratégicos a se alcançar a partir das políticas públicas desenvolvidas e executadas no âmbito do Setor de Transportes do Governo Federal necessita do estabelecimento de *meios* para que tais políticas sejam concretizadas. Assim sendo, as demarcações postas pela Política Nacional de Transportes também requerem, para sua efetivação, o delineamento dos instrumentos que viabilizem a consecução dos objetivos e das diretrizes fundamentais.

Desse modo, a Política Nacional de Transportes – PNT prevê, em seu escopo, a utilização de instrumentos técnicos, institucionais e financeiros enquanto elementos contributivos para a realização das ações e iniciativas políticas setoriais. Estes instrumentos devem auxiliar o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, bem como as suas entidades vinculadas, a pactuar e legitimar as políticas, planos, programas e ações setoriais. Ademais, tais instrumentos também devem garantir que as peças políticas ensejadas estejam alinhadas aos elementos da PNT e possuam os recursos orçamentários e financeiros necessários para suas materializações.

Em suma, os instrumentos institucionais, financeiros e técnicos a serem definidos podem ser genericamente categorizados em:



Instrumentos de Política e Planejamento:

A institucionalização das políticas públicas é fundamental para a orientação do governo e a previsibilidade de suas ações para a sociedade.

Tais instrumentos devem buscar a participação das partes interessadas, do governo e da sociedade.

O *Livro de Estado* e o *Caderno das Estratégias Governamentais* são os instrumentos de mais alto nível da Política Nacional de Transportes.

Neste âmbito, entender o setor e elaborar cenários, por meio do conhecimento técnico, permite orientar melhor as decisões; por isso, o Planejamento Estratégico de Transportes, o Planejamento Estratégico Organizacional e o Planejamento Estratégico Orçamentário são instrumentos fundamentais.



Instrumentos institucionais de caráter consultivo e deliberativo:

Estes instrumentos podem se configurar como fóruns e conselhos responsáveis por emitir uma opinião técnica e política acerca de determinado assunto ou rol temático (caráter consultivo), além de propor ações políticas, novas diretrizes e caminhos a serem construídos e desenvolvidos em torno de uma questão relativa ao Setor de Transportes (caráter deliberativo).

Tais instrumentos devem priorizar a ampla participação das partes interessadas, incluindo os atores políticos da esfera governamental, da iniciativa privada e das representações da sociedade civil organizada.



Instrumentos de articulação política:

Também de caráter institucional, podendo ou não estar vinculados aos anteriores, essa classe de instrumentos políticos (sobretudo fóruns e conselhos) pretende promover a articulação das políticas intrasetoriais, bem como destas para com as políticas de outros setores da Administração Pública, federal ou não. Nesse ambiente de construção de consensos em torno dos assuntos específicos em discussão, também com ampla participação das partes interessadas, as políticas setoriais alcançam um nível maior de legitimidade, comprometimento e efetividade, pois são pactuadas entre os atores e agentes responsáveis por sua implementação. Essa articulação pode dar-se, inclusive, no âmbito do estabelecimento e participação de fóruns internacionais de discussão de técnicas, metodologias e provisão de recursos destinados ao desenvolvimento do Setor de Transportes.



Instrumentos financeiros:

Fundamentais para a materialização de quaisquer intenções políticas concebidas, esses instrumentos de natureza específica – tais como fundos especializados em determinadas atividades ou modos de transporte, ou ainda dotações orçamentárias particulares – são responsáveis por mobilizar os recursos necessários para que os planos, programas e ações possam converter-se em práticas do Setor de Transportes. Em síntese, estes instrumentos realizam a provisão dos recursos para que este Ministério e suas respectivas entidades vinculadas estejam aptos a cumprir a sua missão precípua no âmbito do Estado nacional brasileiro – qual seja: equipar o território nacional com as infraestruturas viárias e os serviços logísticos a elas associados, na quantidade e qualidade almejados.

Conforme mencionado, a Política Nacional de Transportes também deve balizar o estabelecimento das iniciativas e ações do Setor de Transportes do Governo Federal, lastreando as práticas a partir do *planejamento estratégico de transportes*, do *planejamento estratégico organizacional* e do *planejamento estratégico orçamentário*.

Tais planejamentos indicam uma tipologia de instrumentos a ser utilizada na condução do desenvolvimento, execução e avaliação das ações públicas do Setor de Transportes – os instrumentos de política e planejamento.

Em linhas gerais, o **planejamento estratégico de transportes** diz respeito à planificação e ao conjunto de ações estipuladas em prol da obtenção da situação almejada no que se refere ao *métier* essencial do Setor de Transportes, qual seja: a provisão de infraestruturas de transportes e dos serviços logísticos a elas associados.

Nesse sentido, são estabelecidas práticas voltadas a quatro dimensões de atuação:

(i) manutenção da situação presente (*status quo*), considerando a malha e as instalações territorialmente instaladas, bem como os serviços logísticos e de transportes já providos;

(ii) verificação e reconhecimento das necessidades e entraves (*gargalos*) presentes na malha e na provisão dos serviços logísticos e de transportes, de modo a estabelecer ações destinadas à superação de tais problemas;

(iii) reconhecimento e provisão das ligações e elos faltantes (*missing links*) na infraestrutura de transportes, considerando as viabilidades e potencialidades de uma nova configuração da matriz viária nacional a partir da existência de tais ligações; e

(iv) elaboração de planos e estudos estratégicos destinados à *expansão* da rede viária e da prestação dos serviços logísticos e de transportes, calcando-se na simulação de cenários e na projeção de novas rotas, de modo a desenvolver o Setor de Transportes rumo à visão de futuro desejada.

Esse planejamento essencialmente setorial – missão fundamental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – tem como propósito o estabelecimento das ações e políticas públicas de curto, médio e de longo prazos, configurando-se como a base técnica e política das intervenções e práticas setoriais.

Entretanto, as definições e priorizações delimitadas para o Setor de Transportes do Governo Federal a partir de seu planejamento setorial demandam ações gerenciais que assegurem à organização (Ministério e entidades vinculadas) um senso direcional, de modo a mobilizar institucionalmente as unidades responsáveis pelas políticas públicas em prol dos objetivos definidos e compromissos assumidos, com fins ao cumprimento da visão de futuro desejada. Essa organização da instituição e da gestão à luz dos objetivos e metas estabelecidos torna-se o propósito do **planejamento estratégico organizacional**.

Ademais, à necessidade de organização institucional para a

“Os objetivos, as diretrizes e as ações do MTPA devem estar voltadas, em um primeiro plano, para a preservação da vida, isto é, a segurança do usuário.”

*Observatório Nacional de
Segurança Viária*

consecução dos objetivos soma-se a obrigação de disponibilização dos recursos financeiros ao longo do tempo, almejando uma materialização das políticas públicas – isto é, convertendo os planejamentos, planos e programas em iniciativas e ações de caráter operacional.

Nesse sentido, o **planejamento estratégico orçamentário** pretende valorar e priorizar as políticas públicas setoriais, de modo a garantir os recursos orçamentários e financeiros necessários, ao longo do tempo ou da vida útil de uma iniciativa (plano, programa ou ação específica), para que as ações setoriais sejam materializadas em prol do objetivo pactuado.

Sendo assim, ao considerar a PNT como o documento de mais alto nível hierárquico na delimitação dos princípios e objetivos do Setor de Transportes, os três planejamentos estratégicos citados (de transportes, organizacional e orçamentário) configuram-se também como instrumentos da macropolítica setorial, uma vez que delimitam, a partir da sua tripla interseção, os escopos das iniciativas a serem encampadas nos níveis tático-operacionais das ações.

A concepção desses instrumentos pode ser visualizada na **Figura 4**, a seguir.

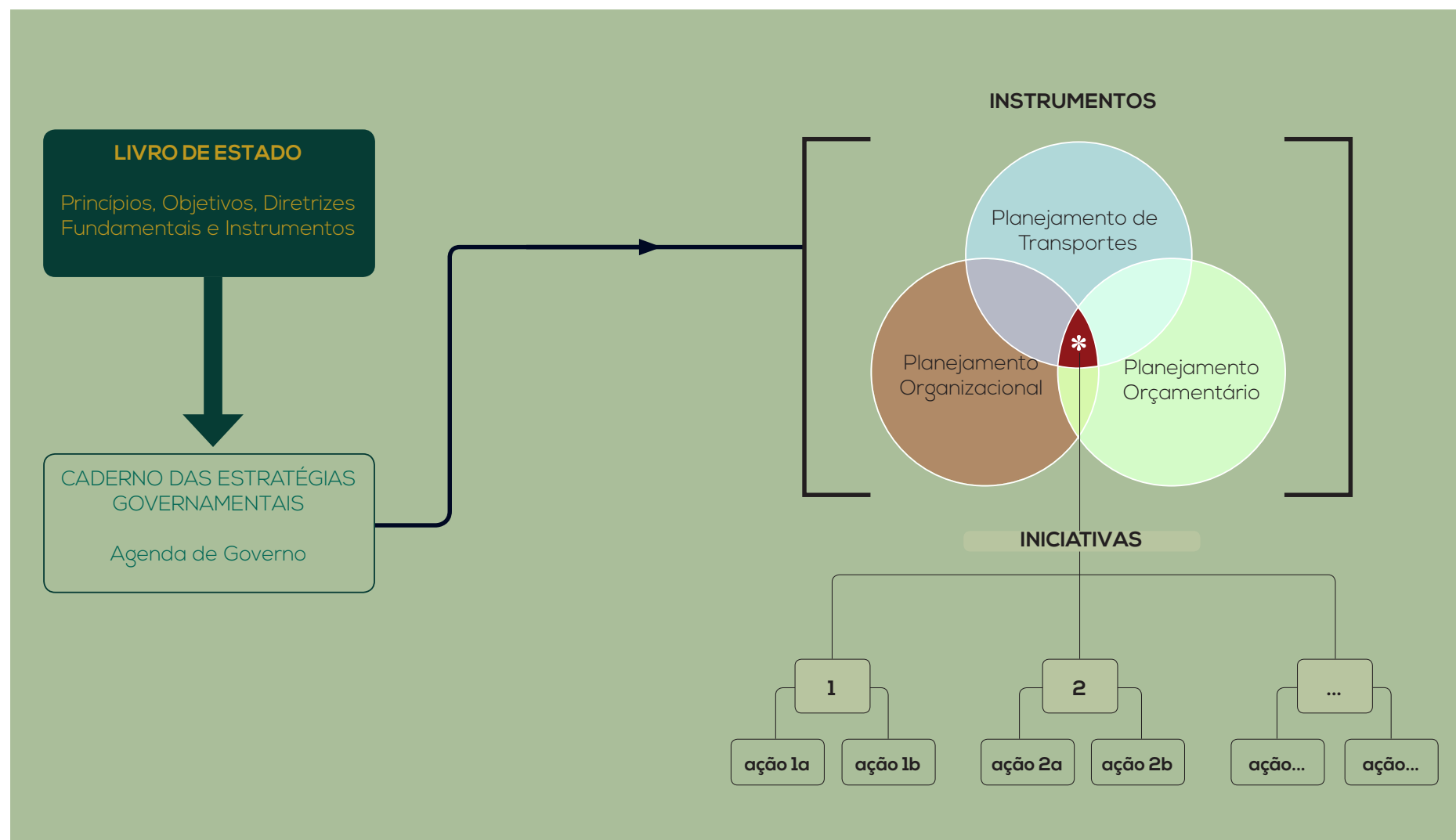


Figura 4 – Sistema de instrumentos da Política Nacional de Transportes

Instrumentos da PNT

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





Política Nacional de Transportes:

Considerações Finais

As políticas públicas devem ser entendidas como o modelo utilizado pelo Estado Nacional para conduzir as questões públicas, nos seus mais variados aspectos. Em tese, os ditames estabelecidos no nível estatal devem responder aos anseios e expectativas da coletividade como um todo, avaliando as disparidades e os conflitos para a tomada de decisões mais assertivas e voltadas ao benefício da sociedade.

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

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

Nesse contexto, o presente **Livro de Estado** se propôs a apresentar os valores e princípios que devem ser levados em consideração no âmbito da formulação e execução das políticas, planos, programas e ações do Setor de Transportes do Governo Federal. Tais *princípios* foram traduzidos em *objetivos*, *diretrizes fundamentais* e em *instrumentos* (institucionais, técnicos e financeiros), ancorados na perspectiva de fornecer os propósitos, as linhas gerais de orientação e os meios para que o Setor de Transportes do Governo Federal cumpra com o papel que dele se espera.

Por fim, cabe ressaltar que o trabalho da Política Nacional de Transportes – PNT promoveu a integração e articulação das diferentes áreas do Setor de Transportes, contando com a participação efetiva e crucial de importantes atores do governo, do mercado e representantes da sociedade civil, de modo a revestir a PNT de uma necessária aura de legitimidade.

ÍNDICE FOTOGRÁFICO

página 13

BR - 101 Ponte Anita Garibaldi - Laguna (SC)

página 14

Ecosul - Entroncamento (BR - 392 e BR 471)

página 27

BR-050 Araguari (MG)

página 29

IP4 de Urucará (AM)

página 30

Eclusa de Tucuruí (PA)

página 41

Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá (MT)

página 42

Aeroporto Pinto Martins - Fortaleza (CE)

página 44 e 45

Aeroporto Gilberto Freyre - Guararapes (PE)

página 47

Ferrovia Norte-Sul, Palmas (TO) - Anápolis (GO)

página 48

Ferrovia Norte-Sul, trecho Anápolis (GO)

páginas 50 e 53

Ferrovia Norte-Sul, trecho Palmas (TO)

páginas 51 e 52

Ferrovia Norte Sul, trecho Rio Verde (GO)

página 55

Porto de Paranaguá (PR)

página 56

Porto de Santos (SP)

páginas 62 a 64

Porto do Rio de Janeiro (RJ)



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



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