



**MINISTERIO DE TRANSPORTES, PUERTOS Y
AVIACIÓN CIVIL**

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

RESUMEN EJECUTIVO

VERSIÓN EN ESPAÑOL

EL LIBRO DE ESTADO

**CUADERNO DE LAS ESTRATEGIAS
GUBERNAMENTALES**

2018

Diseño

Política Nacional de Transportes

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

1 v.: gráfs., II.

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

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

Se permite la reproducción de este texto y de los datos en él contenidos, siempre que se cite la fuente. Se prohíben las reproducciones con fines comerciales.

Versión 1.0

MINISTERIO DE TRANSPORTES, PUERTOS Y AVIACIÓN CIVIL – MTPA

Maurício Quintella Malta Lessa

Ministro de Estado de Transportes, Puertos y Aviación Civil

Fernando Fortes Melro Filho

Secretario-Ejecutivo

Herbert Drummond

Secretario de Política e Integración

Luciano de Souza Castro

Secretario Nacional de Transportes Terrestre y Acuático

Dino Antunes Dias Batista

Secretario de Fomento y Asociaciones

Luiz Otávio Oliveira Campos

Secretario Nacional de Puertos

Dario Rais Lopes

Secretario Nacional de Aviación Civil

ENTIDADES VINCULADAS

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Director-Presidente de la Agencia Nacional de Aviación Civil

Adalberto Tokarski

Diretor-General de la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos

Mário Rodrigues Júnior

Diretor-General de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres

Valter Casimiro Silveira

Diretor-General del Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte

Antônio Claret de Oliveira

Presidente de la Empresa Brasileña de Infraestructura Aeroportuaria

Mario Mondolfo

Presidente de VALEC - Ingeniería, Construcciones y Ferrocarriles S.A.

COORDINACIÓN DEL PROYECTO

Eimair Bottega Ebeling

Director de Política y Planificación Integrada

Katia Matsumoto Tancon

Coordinadora General de Desarrollo y Evaluación

Everton Correia do Carmo

Coordinador General de Planificación y Logística

Alexandre Vaz Sampaio

Coordinador de Planes y Estudios

Ricardo Toledo Borges

Coordinador de Desarrollo

Artur Monteiro Leitão Júnior

Analista de Infraestructura

EQUIPO TÉCNICO

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.

APOYO TÉCNICO

Alexandre Euzébio de Morais, 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.

DISEÑADOR GRÁFICO

Pamella Silva de Sousa

RESUMEN

PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	6
EL LIBRO DE ESTADO	8
PRINCIPIOS	8
OBJETIVOS	10
DIRECTRICES FUNDAMENTALES	11
INSTRUMENTOS	13
CUADERNO DE LAS ESTRATEGIAS GUBERNAMENTALES	15
MODO AEROVIARIO	15
MODO CARRETERA	19
MODO FERROVIARIO	20
MODO AQUAVIARIO	23
SETOR PORTUARIO	25
ASPECTOS INSTITUCIONALES – TEMAS TRANSVERSALES	27
CONSIDERACIONES FINALES	31

PRESENTACIÓN

La Política Nacional de Transportes - PNT es el documento de más alto nivel para el Sector de Transportes del país, en el que se establecen los principios, objetivos, directrices fundamentales e instrumentos para la planificación y el desarrollo sectorial.

INTRODUCCIÓN

La **Política Nacional de Transportes – PNT**, presentada por el Ministerio de Transportes, Puertos y Aviación Civil - MTPA, tiene el propósito de establecer, consolidar y legitimar principios, objetivos, directrices fundamentales e instrumentos para el Sector de Transportes del Gobierno Federal, con la finalidad de orientar el proyecto político-social sectorial a la luz de los valores fundamentales del Estado Nacional.

Por lo tanto, la PNT asume el compromiso de señalar las prácticas inherentes al Sector de Transporte brasileño, además de configurarse como modelo para las directrices políticas de las Unidades de la Federación y de sus Municipios en lo que se refiere a sus sistemas viales y servicios logísticos asociados.

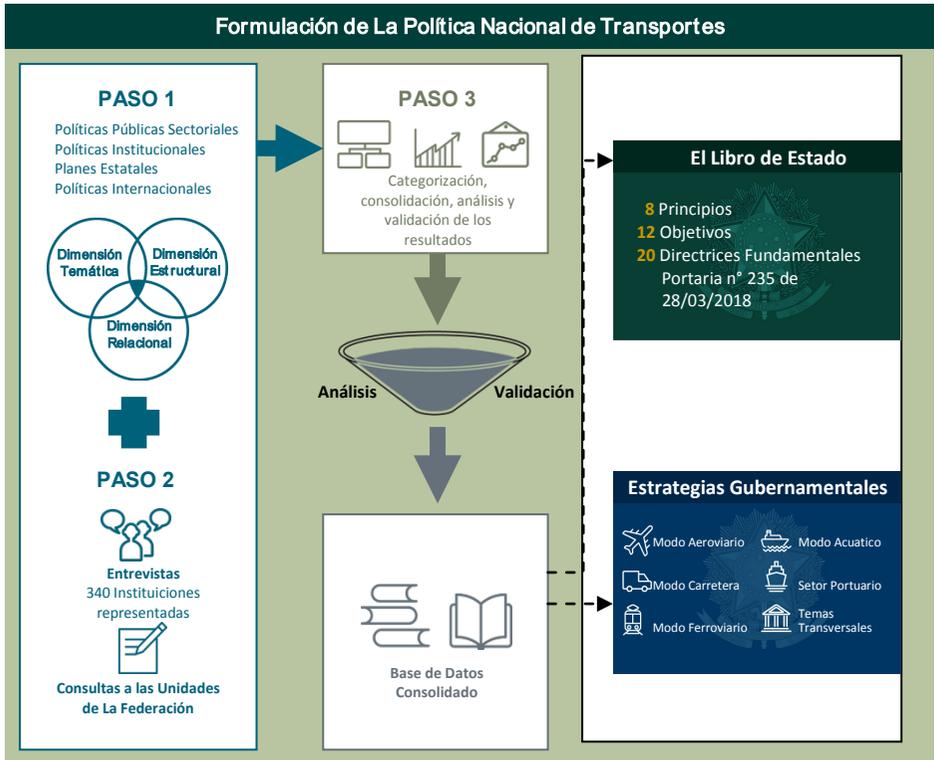
Para ello, el proceso de desarrollo de la PNT se inició con el análisis de políticas, planes, programas y acciones de órganos de la Administración Pública Federal, de entidades representativas de la sociedad y de órganos de planificación, infraestructura y transportes de los estados de la federación, además de macropolíticas de logística y transportes de otros países. Estos análisis permitieron establecer un benchmarking, resaltando contenidos, formas, principios y valores a ser considerados al formular la Política.

En el marco de este estudio de datos secundarios, se realizaron consultas a organismos gubernamentales y entidades representativas de la sociedad, especialistas, productores, embarcadores, transportistas y prestadores de servicio para operación e implementación de la infraestructura, totalizando 340 instituciones representadas, además de entidades de planificación y transportes de las Unidades de la Federación. Con el propósito de captar expectativas de partes interesadas en la construcción del marco político anhelado, las consultas generaron sugerencias y contribución de gran importancia para la formulación de la PNT.

Tomando como base estas etapas, los subsidios fueron organizados en matrices y sometidos a análisis de discurso y de contenido, siendo entonces clasificados a partir de sus grados de generalidad: las contribuciones de carácter

fundamental y constitucional fueron consideradas para la consolidación de los elementos del Libro de Estado , mientras que las contribuciones sectorizadas, particulares y coyunturales fueron consideradas para la consolidación del Cuaderno de las Estrategias Gubernamentales.

Este recorrido metodológico se presenta sintéticamente a continuación.



El **Libro de Estado** representa la principal referencia de la política pública sectorial, reflejando la materialización de los pactos establecidos en el ámbito del Sector de Transportes Federal. Por eso, el **Libro** presenta los elementos políticos de carácter más condicionante: principios, objetivos y directrices fundamentales, además de los instrumentos.

El **Cuaderno de Estrategias Gubernamentales**, a su vez, presenta las directrices específicas y prioritarias para el Sector de Transporte en un contexto temporal, estando sujetas a revisiones. Por lo tanto, tal documento indica las principales estrategias sectoriales en el ámbito de la PNT.

EL LIBRO DE ESTADO



Accede al libro de estado por el QR code al lado.

PRINCIPIOS

Los principios se refieren a los preceptos, leyes o presupuestos considerados universales, siendo prácticamente incontestables y de incautación inmediata, ya que reflejan el pensamiento del Estado Nacional y, en última instancia, de la sociedad. Por lo tanto, corresponden a las estructuras más básicas del sector de transporte.

I - RESPETO A LA VIDA

Principio supremo, todas acciones sectoriales deben estar pautadas en el resguardo a la vida: el sistema de transporte debe valorar por la integridad de las personas y bienes desplazados, asegurando que tales desplazamientos se procesen con el mínimo riesgo. Además, el sistema viario debe predicar por la confiabilidad y confort, corroborando así la importancia que la vida debe tener en la formulación de las políticas y acciones públicas de transporte.

II - EXCELENCIA INSTITUCIONAL

Este principio se centra en el reconocimiento de la calidad de los servicios públicos en el sector de transporte, a fin de garantizar el derecho social al transporte. Así, la organización sectorial debe considerar la racionalidad y efectividad en la distribución de competencias entre los órganos sectoriales, además de dar lugar a la necesidad de articulación con las demás políticas, actuando de modo coordinado con los agentes públicos y constituyendo la Nación de un sistema de transportes ecuánime.

III - PLANIFICACIÓN E INTEGRACIÓN TERRITORIAL

Las políticas públicas de transporte deben guiarse en la concepción de una planificación territorial según los usos y ordenamientos proyectados y pactados entre los diversos actores gubernamentales y sociales. En este contexto, el Sector de Transportes tiene un papel singular tanto para el mantenimiento de la

integridad territorial, a partir de la seguridad nacional y de la unidad territorial brasileña, así como para la sustentación de la agregación interna, a partir de una red de transporte de personas y bienes más equitativa.

IV - INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE

Este principio se refiere a la dotación del territorio nacional de equipamientos viales y de servicios que permitan accesos y desplazamientos, de personas y cargas, de conformidad con estándares de calidad apropiados, socialmente aceptados e integrados sustentablemente al medio ambiente. Para ello, el Sector de Transportes debe invertir en la capacidad técnica y financiera para la ampliación y perfeccionamiento continuos de sus activos, vislumbrando el desarrollo estructural de la malla vial.

V - EFICIENCIA LOGÍSTICA

Este principio se refiere al desplazamiento de personas y bienes a lo largo de la matriz viaria según las condiciones y los requerimientos apropiados, en el momento correcto y al menor costo, demandando, para tanto, la racionalidad en la distribución de los modos de transporte en el ámbito del territorio nacional. Además, también presupone que las acciones públicas sectoriales asuman el compromiso de incorporación de mejores prácticas a partir del desarrollo tecnológico y de innovaciones en los procesos.

VI - DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y REGIONAL

La red de transporte y la prestación de los servicios logísticos asociados deben contribuir tanto para la inducción del desarrollo social y económico en áreas más necesitadas, como al fortalecimiento del desarrollo social y económico de áreas dinámicas y consolidadas, considerando que las particularidades regionales deben ser resguardadas. De este modo, el Sector de Transportes cumple con su responsabilidad de contribuir a que el Estado realice su función de promover y aprovechar el desarrollo social y económico nacional.

VII - RESPONSABILIDAD SOCIALAMBIENTAL

Este principio se fundamenta en prácticas sectoriales alineadas con la agenda global de racionalización del uso de los recursos a fin de no comprometer la disponibilidad y calidad de los mismos en el futuro, de modo a que se produzcan cambios conductuales transversales en las acciones del Estado Nacional. Así, los emprendimientos de infraestructura deben respetar los valores de minimización de los impactos ambientales generados, así como deben predicar por la viabilidad económica, la justicia social, la diversidad cultural y la legitimidad política frente a la sociedad.

VIII - INTEGRACIÓN Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Este principio corresponde a la integración internacional de las infraestructuras viales, sobre todo en el ámbito de la integración sudamericana, para fortalecer la cohesión geopolítica, socioeconómica y cultural de este subcontinente. También se refiere a la amplia cooperación internacional como forma de compartir y promover el intercambio de información, experiencias y buenas prácticas técnicas y de gestión en cuanto al diseño, desarrollo, ejecución y evaluación de políticas públicas.

OBJETIVOS

La PNT también relaciona sus objetivos, delineando el compromiso del MTPA en hacer los esfuerzos necesarios para que sus acciones sean reflejadas y materializadas en una red de transporte eficiente, confiable y sostenible, con seguridad y racionalidad.

Las acciones políticas sectoriales deben considerar los aspectos impuestos por la configuración territorial, ponderando las particularidades, los regionalismos y los proyectos geopolíticos internos y externos en pro del desarrollo nacional.

Son los objetivos de la Política Nacional de Transportes:

1	Proporcionar un sistema accesible, eficiente y confiable para la movilidad de personas y bienes.
2	Garantizar la seguridad operativa en todos los modos de transporte.
3	Proporcionar una matriz vial racional y eficiente.
4	Promover la participación intra e interinstitucional, considerando sociedad, gobierno y mercado, en el desarrollo de una política de transporte integrada.
5	Planificar los sistemas de logística y transporte a partir de una visión territorial, integrada y dinámica.
6	Disciplinar los papeles de los actores del Sector de Transportes del Gobierno Federal.
7	Dar transparencia a la sociedad, al mercado y a los agentes públicos en cuanto a las acciones gubernamentales del Sector de Transportes.
8	Incorporar la innovación y el desarrollo tecnológico para el

	perfeccionamiento continuo de las prácticas sectoriales.
9	Promover la cooperación y la integración física y operativa internacional.
10	Considerar las particularidades y potencialidades regionales en las planificaciones sectoriales de transportes.
11	Actuar como vector del desarrollo socioeconómico y sostenible del país.
12	Garantizar la infraestructura vial adecuada para las operaciones de seguridad y defensa nacional.

DIRECTRICES FUNDAMENTALES

A partir de los objetivos, se establecieron las directrices fundamentales de la PNT, las cuales se refieren a las orientaciones responsables de la definición y regulación de un camino a seguir en pro de un propósito (objetivo) definido, siendo que no son pasibles de priorización y jerarquización, una vez que todas ellas poseen su relevancia y esferas de actuación inherentes.

En resumen, las directrices fundamentales se constituyen en el vínculo entre los objetivos, directamente relacionados a los principios del Sector de Transportes, y las estrategias dirigidas al cumplimiento de las funciones institucionales a ser desempeñadas por los órganos sectoriales.

Son **directrices fundamentales** de la Política Nacional de Transportes:

1	Ofrecer un sistema viario integrado, eficiente y seguro, con miras al perfeccionamiento de la movilidad de personas y bienes, a la reducción de los costos logísticos y al aumento de la competitividad.
2	Promover y perfeccionar la integración y articulación entre los órganos del Sector de Transportes, así como entre éstos y otros órganos afines, a partir de la visión sistémica, coordinación y sinergia entre las acciones.
3	Estimular la articulación interinstitucional para el perfeccionamiento de la planificación y evaluación de las acciones sectoriales orientadas al desarrollo socioeconómico y regional.
4	Estructurar el arreglo institucional para una coherente distribución de competencias en el ámbito del Ministerio y de sus instituciones vinculadas en pro del desarrollo y cumplimiento de las acciones sectoriales.

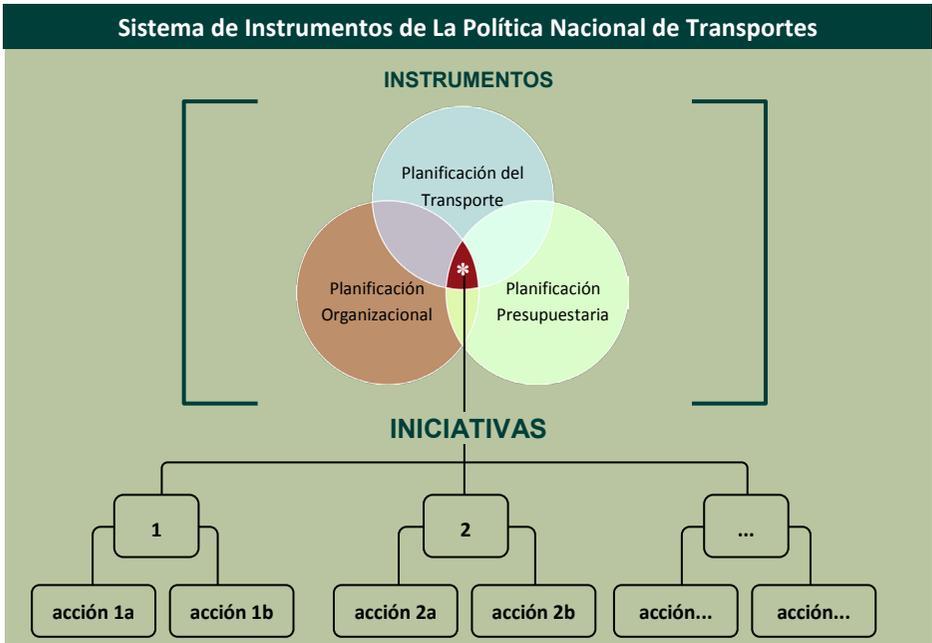
5	Proponer, en la esfera intersectorial, sustratos jurídicos consistentes y coherentes para proporcionar un ambiente seguro y confiable para la aplicación de recursos en los sistemas de logística y transportes.
6	Establecer, en la esfera intrasectorial, reglas consistentes y efectivas, de modo a dar seguridad jurídica en la planificación e inversiones en el Sector de Transportes.
7	Divulgar datos, informaciones y acciones del Sector de Transporte, confiables e integrados, de modo amplio, periódico y accesible..
8	Considerar los aspectos socioeconómicos de la no implantación de la infraestructura de transportes.
9	Mejorar continuamente la gestión de las infraestructuras, operaciones y servicios de transporte.
10	Regular y fiscalizar, de modo efectivo, los servicios de transporte prestados a la sociedad.
11	Valorar y calificar los recursos humanos de las instituciones gubernamentales del Sector de Transporte a través del desarrollo de competencias estratégicas, de la atracción y retención de talentos y de la creación de un ambiente motivacional propicio.
12	Fomentar el intercambio de conocimientos y experiencias con instituciones nacionales e internacionales para el perfeccionamiento de las prácticas sectoriales.
13	Desarrollar estudios e investigaciones orientados a la modernización de la gestión ya la incorporación de innovaciones en el sistema de transportes.
14	Mejorar el sistema de transporte con miras al fortalecimiento de regiones económicamente dinámicas y consolidadas.
15	Inducir el desarrollo de regiones económicamente estancadas y deprimidas a partir de un sistema viario eficiente.
16	Planificar las infraestructuras de transporte a la luz de las particularidades regionales y medioambientales.
17	Alinear las iniciativas nacionales con las políticas y la planificación de los países vecinos en favor de la generación de libre tránsito e interoperabilidad sectorial.
18	Considerar los aspectos socioambientales, económicos, políticos y culturales en la planificación de transportes.

19	Promover la expansión y mantenimiento continuos, técnicos y financieramente sostenibles, del sistema vial federal.
20	Alinear las acciones sectoriales a la luz de las Directrices Socioambientales del Ministerio.

INSTRUMENTOS

La definición de los propósitos generales y estratégicos a alcanzar a partir de las políticas públicas desarrolladas y ejecutadas en el ámbito del Sector de Transportes del Gobierno Federal necesita el delineamiento de medios para la concreción de tales políticas.

En este contexto, la PNT prevé la utilización de instrumentos técnicos, institucionales y financieros como elementos contributivos para la realización de las iniciativas y acciones políticas sectoriales correspondientes, auxiliando al Ministerio y sus entidades vinculadas a pactar y legitimar las políticas, planes, programas y acciones sectoriales.



En resumen, los instrumentos técnicos, institucionales y financieros se clasifican en:

Instrumentos de Política y Planificación:

Corresponden a la Planificación Estratégica de Transporte, a la Planificación Estratégica Organizacional y a la Planificación Estratégica Presupuestaria. Son instrumentos fundamentales para la institucionalización de las políticas públicas, atrevidas a los preceptos de la previsibilidad de las acciones y de la asertividad en la toma de decisiones.

Instrumentos institucionales de carácter consultivo y deliberativo:

Corresponden a los foros y consejos, de carácter consultivo o deliberativo, que aprecian la participación legítima de órganos de gobierno, de la iniciativa privada y de representaciones de la sociedad civil organizada en la planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas sectoriales.

Instrumentos de articulación política:

Corresponden a las instancias institucionales de amplia participación de las partes interesadas y responsables de la articulación de las políticas intrasectoriales, así como entre éstas y las políticas de otros sectores de la Administración Pública, federal o no, con mayor legitimidad, compromiso y efectividad de las políticas sectoriales.

Instrumentos financieros:

Responsables de la movilización y provisión de los recursos necesarios para la ejecución de los planes, programas y acciones del Sector de Transportes.

A partir de esa categorización, se definieron como **instrumentos** de la Política Nacional de Transportes:

1	Libro de Estado.
2	Cuaderno de Estrategias Gubernamentales.
3	Planificación de Transporte.
4	Planificación Organizacional.
5	Planificación Presupuestaria.
6	Conselhos, Comitês, Fóruns.
7	Fondos y Programas de Fomento y Financiamiento.

CUADERNO DE LAS ESTRATEGIAS GUBERNAMENTALES



Acceda al Cuaderno de las Estrategias
Gubernamentales por el QR code al lado.

El Cuaderno de las Estrategias Gubernamentales cumple con el papel de necesaria delimitación de las acciones - delineadas como **estrategias gubernamentales** - capaces de viabilizar los propósitos más genéricos y estratégicos, definidos en el ámbito del Libro de Estado.

En este sentido, los elementos políticos relacionados en el Cuaderno son la base para orientar las prácticas y actuaciones políticas de las diversas instancias y órganos componentes del Sector de Transportes, cada cual manteniendo su relativa autonomía y capacidad de planificar sus planes y programas específicos, a la luz de los fundamentos globales del sector.

Para fines didácticos, las estrategias gubernamentales se dividieron en clases según los modos de transporte, presentándose a continuación:

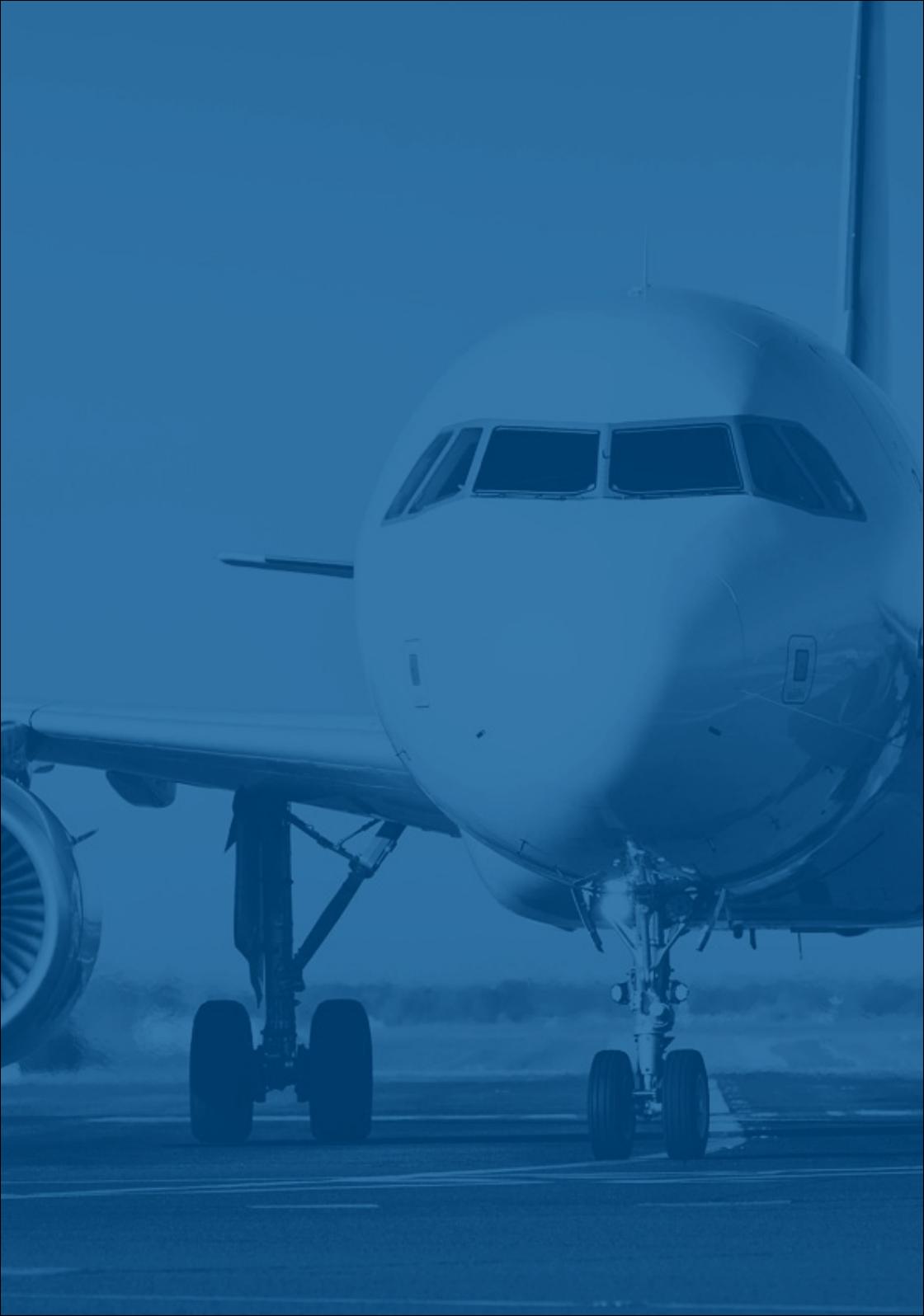
MODO AEROVIARIO

1. Fomentar el acceso al transporte para poblaciones de la Amazonía Legal, para regiones con potencial turístico y para regiones menos desarrolladas del país, por medio de la integración eficiente entre el transporte aéreo y los demás modos.
2. Estimular el desarrollo de los aeropuertos regionales a partir del aumento de la accesibilidad y la conectividad de la red de transporte aéreo y de la integración nacional y regional.
3. Adoptar criterios para priorizar inversiones orientadas al desarrollo de los aeropuertos, considerando los beneficios para la sociedad.
4. Estimular la inversión privada en la construcción y operación de aeropuertos.
5. Fomentar, por medio de articulación interinstitucional, la conectividad de los aeropuertos con los centros urbanos y la integración entre los

modos de transporte, buscando la eficiencia en los desplazamientos interurbanos.

- 6.** Atender la demanda de pasajeros por transporte aéreo de forma eficaz, a través del aprovechamiento y adecuaciones de las infraestructuras aeroportuarias existentes.
- 7.** Promover la calidad y el servicio adecuado en la prestación de los servicios de transporte aéreo y de la infraestructura aeroportuaria.
- 8.** Adecuar la infraestructura aeroportuaria y servicios dirigidos al transporte de carga aérea con miras a atender a las soluciones logísticas demandadas por el mercado.
- 9.** Fomentar la competitividad del sector de la aviación civil.
- 10.** Ampliar el límite de participación de capital extranjero, con derecho a voto, en concesionarios o autorizatarios de servicios aéreos públicos.
- 11.** Promover la articulación interinstitucional para la reducción de la carga tributaria sobre insumos esenciales para el transporte aéreo de pasajeros y carga, especialmente el querosene de aviación.
- 12.** Asegurar la libertad de explotación de líneas aéreas domésticas a las compañías aéreas brasileñas.
- 13.** Asegurar el régimen de libertad tarifaria en la prestación de servicios aéreos regulares.
- 14.** Estimular el desarrollo de conexiones aéreas de baja y media densidad de tráfico.
- 15.** Apoyar la reducción de las barreras a la entrada de nuevas empresas.
- 16.** Apoyar el Sistema Brasileño de Defensa de la Competencia (SBDC) en el combate a infracciones contra el orden económico en el ámbito del transporte aéreo.
- 17.** Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil sobre el medio ambiente.
- 18.** Mejorar los procedimientos de navegación aérea en ruta y en el área terminal para reducir la emisión de ruidos y gases de los motores de las aeronaves.
- 19.** Desestimular el densitaje poblacional en áreas sujetas a niveles significativos de emisión de ruidos y gases de motores de aeronaves, de conformidad con la legislación referente a las zonas de protección de aeródromos, de ruidos, de ayudas a la navegación y al área de seguridad aeroportuaria.

20. Estimular la adopción de medidas que contribuyan a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación, tales como: mejora de la gestión del tráfico aéreo, mejoras operativas, mejora de la infraestructura aeroportuaria y uso de combustibles sostenibles de aviación.
21. Apoyar el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación.
22. Promover acciones destinadas a la ampliación de la seguridad operacional y protección contra actos de interferencia ilícita.
23. Asegurar el respeto a los derechos y obligaciones de los usuarios, de los prestadores de servicios aéreos, de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria civiles, para proporcionar el equilibrio en la relación entre las partes.
24. Apoyar y desarrollar la regulación del sector aéreo con base en las normas y experiencias internacionales, garantizando sobre todo la libertad arancelaria y el desarrollo sostenible y eficiente de la aviación civil brasileña.
25. Considerar las particularidades regionales en la propuesta de las normas y reglamentos del sector aéreo nacional, a fin de que los costos de implantación de la infraestructura y de la operación no inviabilicen el desarrollo del sector y la continuidad de la oferta de infraestructura y servicios.
26. Perfeccionar el modelo de organización y gestión del sector aeroportuario.
27. Estimular la reducción de los costos del sector aéreo.
28. Fomentar inversiones en tecnologías dirigidas a la navegación aérea y la ampliación de la capacidad de movimiento del sector aéreo.
29. Fomentar inversiones en tecnologías e incorporación de procedimientos de facilitación del movimiento de aeronaves civiles, tripulantes, pasajeros, equipajes, cargas, maleta y provisiones de a bordo.
30. Fomentar la capacitación de personal para la actuación en el sector de aviación civil.
31. Promover el desarrollo institucional, regulatorio y técnico-científico de la aviación civil brasileña.
32. Fomentar el intercambio de información y tecnologías entre instituciones nacionales e internacionales
33. Promover la eficiencia de las operaciones de aviación civil.



34. Acompañar el sector de aviación civil por medio de indicadores orientados al perfeccionamiento de los niveles de servicio.
35. Desarrollar estudios e investigaciones en el ámbito de la aviación civil, con miras a apoyar las actividades de los diferentes actores del sector.
36. Desarrollar y mantener actualizado la planificación aeroviaria nacional, para orientar las acciones de corto, mediano y largo plazo orientadas al logro de los objetivos de la aviación civil brasileña.

MODO CARRETERA

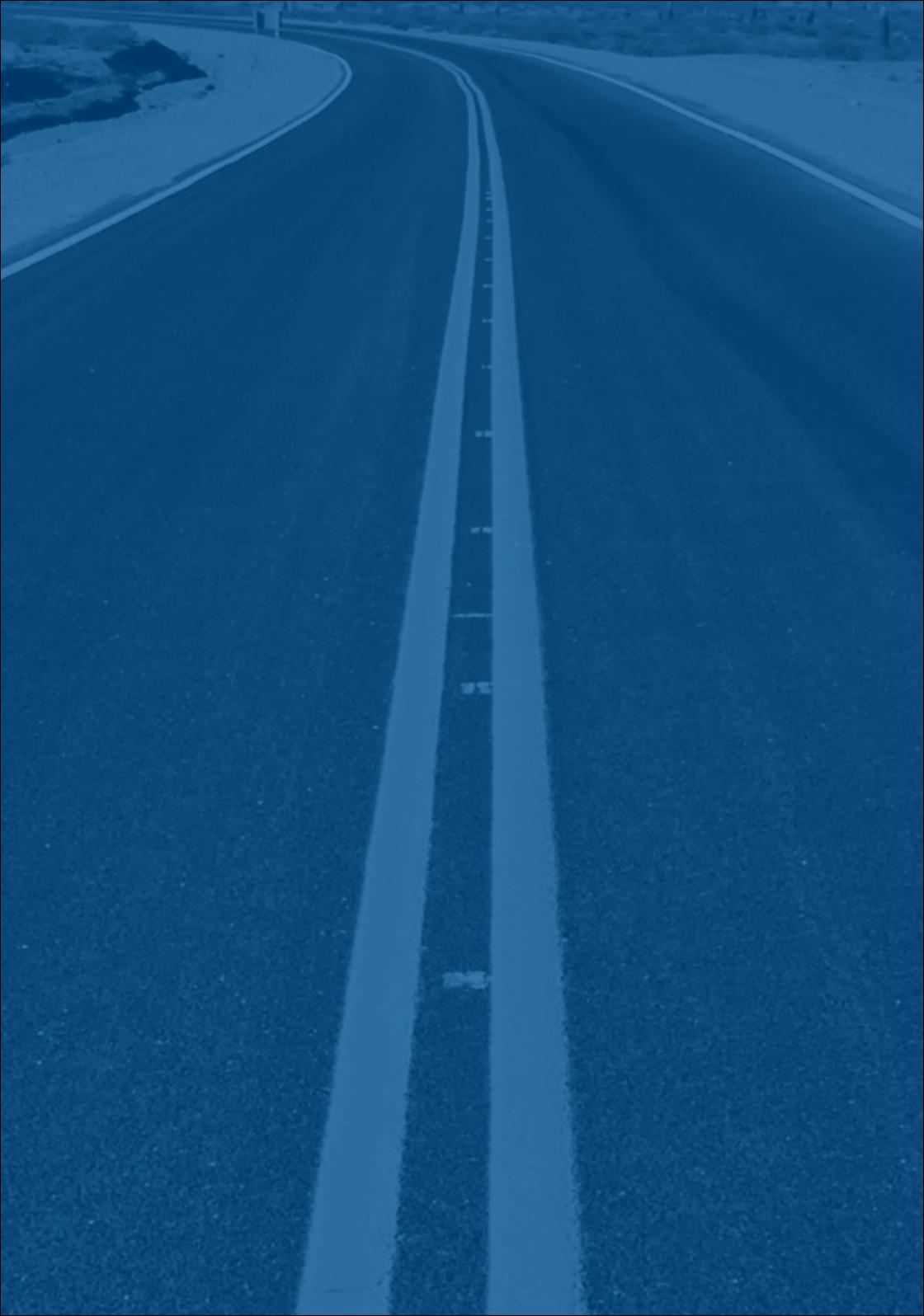
1. Priorizar el mantenimiento, restauración, señalización y operación de las carreteras federales.
2. Concluir emprendimientos iniciados y avanzar en obras emblemáticas.
3. Garantizar recursos presupuestarios suficientes para la ejecución de los emprendimientos, desde la planificación hasta su ejecución.
4. Instituir un programa de pavimentación de bajo costo a fin de mejorar el tráfico de las carreteras no pavimentadas, así como crear nuevas alternativas viales.
5. Actualizar normas, regulaciones y patrones constructivos de las carreteras federales.
6. Proponer un modelo adecuado de gestión del mantenimiento de carreteras.
7. Articular con los entes federados responsables de la provisión de políticas públicas orientadas al mantenimiento e implantación de carreteras vecinales.
8. Crear un programa de apoyo técnico a los ayuntamientos para el mantenimiento de carreteras vecinales.
9. Articular con los órganos competentes la generación y ejecución de planificaciones integradas y programas gubernamentales orientados a la garantía de la seguridad vial.
10. Desarrollar y mantener, en articulación con órganos y entidades competentes, base de datos estadística capaz de identificar las correlaciones causales entre las precariedades y defectos viales y la potencialidad de ocurrencia de accidentes.
11. Articular la planificación de transportes junto al sector industrial, agrícola y agroindustrial, considerando la oferta de una red vial ampliada y la inclusión de componentes tecnológicos volcados a la seguridad vehicular y eficiencia energética.

12. Clasificar las carreteras en categorías basadas en el nivel de servicio ofertado y en la condición de la malla, de modo que esa clasificación se refiere al cobro de peajes y la priorización de la planificación de inversiones.
13. Estudiar la posibilidad de implantación de subsidios cruzados en el marco de los contratos de concesión de las carreteras federales.
14. Asegurar las obligaciones y deberes impuestos por la legislación pertinente a la regulación del ejercicio de la profesión de conductor de transporte de carga.
15. Perfeccionar continuamente el modelo de concesión viaria, considerando la expectativa de los usuarios y de la iniciativa privada.
16. Definir corredores logísticos estratégicos para el transporte de cargas, considerando la evaluación de un modelo de cobro y la especialización de la infraestructura y de los servicios logísticos asociados.
17. Identificar flujos migratorios en el país para la ampliación de la red de enlace.
18. Incentivar el uso de tecnología orientada a la identificación de vehículos con miras a subsidiar la planificación de transportes.
19. Promover la fiscalización eficiente de los servicios de transporte por carretera regulados con miras a la generación de beneficios a los usuarios.
20. Considerar, en los proyectos de carreteras, los impactos socioeconómicos de la no implantación y de la no adecuación de la infraestructura.
21. Planear la infraestructura viaria considerando una movilidad eficiente y la minimización de las interferencias e impactos, actuales y futuros, en el tráfico urbano.

MODO FERROVIARIO

1. Instituir un comité permanente orientado a la definición de los modelos de concesión, explotación y operación ferroviaria de pasajeros y cargas, considerando los beneficios generados junto a los usuarios y las especificidades de este modo de transporte.
2. Crear un foro orientado a subsidiar la planificación, la gestión y la operación del subsistema ferroviario, considerando la participación activa y efectiva de los usuarios.

3. Definir una adecuada distribución de competencias para la eficiencia de la gestión del subsistema ferroviario federal.
4. Proponer programas para el fomento del transporte de viajeros por ferrocarril.
5. Priorizar proyectos ferroviarios orientados al desarrollo logístico y a la integración de la red de transportes.
6. Evaluar y planificar proyectos de concesión de corredores logísticos multimodales integrados.
7. Buscar soluciones a los obstáculos operativos observados en la red ferroviaria nacional.
8. Identificar, evaluar y dar uso a tramos ferroviarios subutilizados / abandonados para el transporte de pasajeros y / o cargas.
9. Definir políticas para las desinversiones de los tramos ferroviarios inservibles / inviables.
10. Definir políticas para la viabilidad de operaciones en tramos no utilizados / subutilizados por las concesionarias y / o devueltos a la Unión.
11. Ampliar la red ferroviaria y promover mejoras en la infraestructura existente para lograr una mayor eficiencia logística.
12. Garantizar la seguridad ferroviaria, sobre todo en las zonas urbanas.
13. Considerar la utilización del transporte ferroviario como opción para la integración regional y el abastecimiento interno.
14. Evaluar la creación de un fondo ferroviario para que las recaudaciones se invierten en inversiones en el propio subsistema ferroviario nacional.
15. Instituir un comité técnico para la discusión y definición de la readecuación de marcos regulatorios con el fin de conferir seguridad jurídica al subsistema ferroviario nacional.
16. Evaluar la prórroga anticipada de los contratos de concesión de las operaciones ferroviarias, respetando las condiciones de los contratos vigentes.
17. Perfeccionar la regulación y la supervisión de las concesiones ferroviarias, considerando la generación de beneficio a la sociedad.
18. Evaluar la efectividad de las acciones regulatorias y fiscalizadoras en el marco del subsistema ferroviario nacional.



19. Analizar los resultados de los indicadores de desempeño para mejorar la gestión y obtener los resultados esperados.

MODO AQUAVIARIO

1. Clasificar las hidrovías según la definición de sus plantillas.
2. Elaborar criterios técnicos para priorizar los emprendimientos en el "Plan de Inversiones".
3. Proponer un plan de mantenimiento de las Instalaciones Portuarias Públicas de Pequeño Porte (IP4s), considerando la seguridad de los usuarios.
4. Reevaluar el subsistema acuático federal a partir de la intermodalidad como criterio de priorización, considerando los corredores logísticos estratégicos.
5. Promover las articulaciones interinstitucionales con miras a la simplificación de los procedimientos de concesión de licencias medioambientales y de mantenimiento de los hidrocarburos.
6. Garantizar la representación cualificada del Ministerio de Transportes, Puertos y Aviación Civil en el Consejo Nacional de Recursos Hídricos (CNRH) y en sus respectivas Cámaras Técnicas.
7. Estructurar sistemas de costos medios gerenciales, tráfico y accidentes, con el objetivo de subsidiar la evaluación de viabilidad de las hidrovías.
8. Promover la discusión sobre un modelo de concesión o Asociación Público-Privada para el mantenimiento de hidrovías utilizadas para el transporte de cargas, considerando el concepto de corredores logísticos estratégicos.
9. Perfeccionar la gestión del transporte hidroviario interior a través de la implementación del Comité Nacional de Gestión Hidroviaria (CONAGH) y de los Grupos de Desarrollo Regional Hidroviario (GDRHs).
10. Realizar la articulación institucional con los órganos competentes para el perfeccionamiento de los mecanismos de desarrollo de la industria de construcción y reparación naval brasileña.
11. Fomentar el desarrollo de la flota mercante brasileña de largo recorrido, de cabotaje, de navegación interior y de apoyo portuario y marítimo, así como la industria naval nacional a partir de instrumentos de financiación.

12. Promover estudios técnicos y económicos dirigidos al fomento de la marina mercante y de la industria naval nacional.
13. Apoyar el desarrollo de la navegación y de la industria naval brasileñas considerando la priorización de flete de embarcaciones de bandera nacional.
14. Planificar y perfeccionar la articulación institucional junto al Ministerio de Minas y Energía (MME) y la Agencia Nacional de Aguas (ANA) con miras a la consolidación del flujo del proceso de transposición de nivel.
15. Implementar el programa de mantenimiento estructurado de los tramos hidroviario (dragado, señalización, balizamiento y desprendimiento).
16. Reducir los costos operativos del transporte por cabotaje a fin de incentivar una mayor participación de este modo de transporte en el movimiento de bienes e insumos.
17. Fomentar la utilización de contenedores en el transporte por cabotaje, minimizando el movimiento de contenedores vacíos.
18. Evaluar e implementar acciones dirigidas al aumento de la participación de los operadores multimodales en el mercado de cabotaje.
19. Realizar tratos con los gobiernos de los países sudamericanos para considerar las navegaciones entre los puertos de América del Sur como cabotaje.
20. Fomentar el transporte de carga general mediante el cabotaje, contribuyendo a la integración y el desarrollo regional, sobre todo en el marco de regiones más desfavorecidas.
21. Articular con los órganos competentes la simplificación de los requisitos legales para las operaciones de cabotaje.
22. Perfeccionar el monitoreo por medio de la presentación estructurada de datos.
23. Articular, de modo interinstitucional, visando la seguridad en las hidrovías y la ampliación de la capacidad.
24. Dar continuidad a las mejoras y eliminación de obstáculos logísticos en las hidrovías, considerando una mayor eficiencia en el desplazamiento de personas y bienes.
25. Implantar el Programa de Seguimiento de Embarcaciones (PRENAV).

26. Consolidar y revisar periódicamente la planificación hidroviaria estratégica.
27. Apoyar los tratados internacionales encaminados al desarrollo del transporte por vías navegables.
28. Actuar como precursor del establecimiento de normativos suramericanos para el transporte hidroviario.

SETOR PORTUARIO

1. Modernizar la gestión de las administraciones portuarias.
2. Buscar la autosostenibilidad financiera de las administraciones portuarias.
3. Mejorar la gobernanza del sector.
4. Promover la sostenibilidad ambiental de los puertos.
5. Promover la zonificación de las áreas portuarias, considerando la interacción de las actividades con el medio ambiente.
6. Promover la estructuración / consolidación de los sectores de gestión ambiental, seguridad y salud en el trabajo (SGA).
7. Adecuar los puertos a la legislación ambiental.
8. Capacitar a los colaboradores de los puertos en gestión ambiental y seguridad y salud en el trabajo. Revitalizar áreas portuarias, fortaleciendo a interaçã entre porto e cidade.
9. Revitalizar áreas portuarias, fortaleciendo la interacción entre puerto y ciudad.
10. Promover la certificación ambiental en los puertos.
11. Mejorar la productividad del sistema portuario en el movimiento de cargas.
12. Reducir el tiempo de espera de atraque.
13. Garantizar la seguridad operativa en las instalaciones portuarias.
14. Mejorar la eficiencia de los servicios anuentes.
15. Adecuar la operación de pasajeros a la necesidad de los usuarios.
16. Adecuar los accesos acuáticos y las instalaciones de atraque a la demanda de buques.
17. Aumentar la capacidad de las instalaciones para satisfacer la demanda de carga.



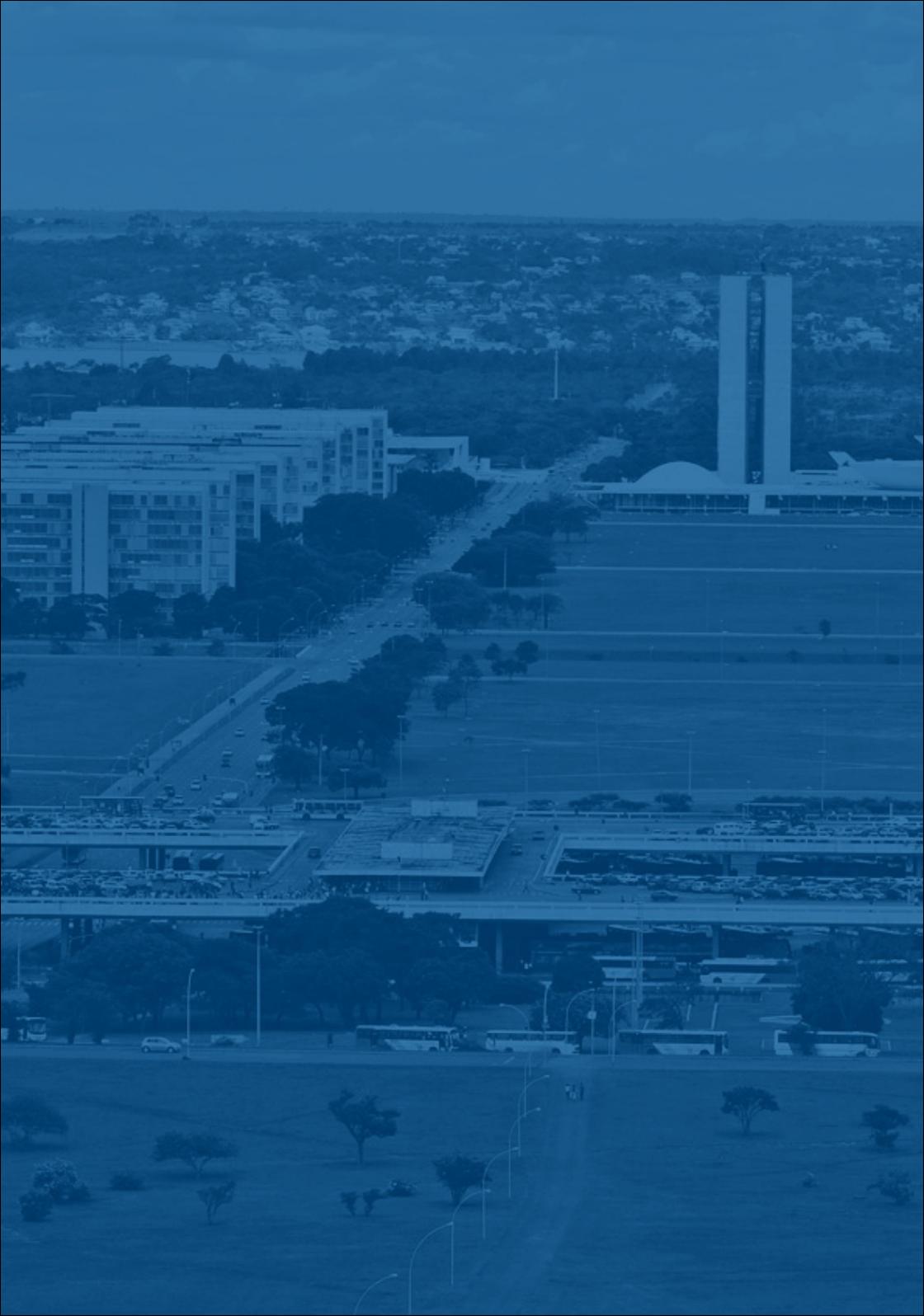
18. Aumentar el aprovechamiento y modernizar las áreas de los puertos organizados en consonancia con los PDZ (Planes de Desarrollo y Zonificación Portuaria).
19. Realizar el mantenimiento de la infraestructura e instalaciones de los puertos organizados para atender la demanda de carga.
20. Buscar nivel de servicio adecuado en los accesos a los puertos.
21. Fomentar el uso de la navegación de cabotaje
22. Optimizar la inteligencia logística en la gestión de acceso a los puertos.

ASPECTOS INSTITUCIONALES – TEMAS TRANSVERSALES

1. Evaluar periódicamente las políticas públicas de transporte implementadas con miras al perfeccionamiento del proceso de planificación del sector del transporte.
2. Instituir foros de discusión intra e intersectoriales orientados a la generación de mayor sinergia, articulación, efectividad de la gestión y gobernanza en las políticas públicas relacionadas al sector del transporte, considerando también las expectativas del sector académico y las visiones de negocio del sector privado con la planificación gubernamental de transporte.
3. Promover el intercambio técnico con los Estados federados a partir de un foro de integración política y establecimiento de una agenda positiva junto a los Gobiernos Estatales.
4. Establecer una agenda positiva de articulación de los órganos del sector del transporte con otros órganos, con una visión sistémica, coordinada y sinérgica entre las acciones públicas.
5. Definir criterios de calificación de proyectos y de priorización de inversiones, considerando la función de la infraestructura en la inducción o consolidación del desarrollo socioeconómico y regional.
6. Articular con los órganos competentes, a nivel decisorio, la generación y ejecución de planificaciones integradas y programas gubernamentales dirigidos a la garantía de la seguridad vial, incluso en lo que se refiere a la fiscalización.
7. Establecer ejes prioritarios de integración sudamericana con miras al desarrollo geopolítico y socioeconómico.
8. Identificar y proponer soluciones a los obstáculos burocráticos ya las ineficiencias de atención a las demandas por infraestructuras de transporte.

9. Mejorar la gestión de los emprendimientos de infraestructura a partir de instancias institucionales de evaluación del desempeño sectorial.
10. Crear un ambiente positivo y desarrollar competencias estratégicas valiéndose de equipos técnicos adecuadamente portados, estables y con actuación continua en el marco de la planificación, implementación, monitoreo y evaluación sectoriales.
11. Fomentar cursos de capacitación de profesionales marinos.
12. Garantizar el mantenimiento continuo de la infraestructura a partir de mecanismos orientados a la provisión de recursos financieros específicos.
13. Fiscalizar y evaluar adecuadamente los planes y programas del sector del transporte con miras al perfeccionamiento continuo de las políticas públicas.
14. Incorporar continuamente innovaciones tecnológicas que contribuyan a la eficiencia de los servicios de transporte prestados a la sociedad.
15. Evaluar los modelos de concesión actuales para las obras estratégicas y estructurantes.
16. Evaluar diferentes modelos de inversiones dirigidas a la expansión, el mantenimiento y la operación de la infraestructura viaria, consistiendo los niveles de servicio ofrecidos a la sociedad.
17. Proponer una agenda compatible entre los órganos de planificación, de control, de ejecución y de fiscalización del gobierno para la eficiencia logística.
18. Actualizar constantemente los corredores logísticos estratégicos con miras a compatibilizar la actuación del gobierno y de los inversores privados en cuanto a la priorización de las inversiones.
19. Mejorar los mecanismos de transparencia de las acciones de transporte ante el gobierno y la sociedad para fortalecer la planificación participativa.
20. Perfeccionar las medidas institucionales, legales y regulatorias con miras al aumento de la participación de la iniciativa privada en los proyectos de infraestructura.
21. Evaluar mecanismos para la ampliación de la competencia en los contratos públicos de provisión y operación de las infraestructuras.
22. Establecer un protocolo que garantice a este Ministerio acceso diario e irrestricto a las informaciones sobre el progreso de las concesiones en el ámbito del Sector de Transportes.

23. Evaluar la viabilidad de concesión intermodal en corredores logísticos estratégicos y actuar en el perfeccionamiento logístico nacional a partir del soporte a operaciones de transporte más racionales y eficientes con miras a la generación de mayores beneficios a la sociedad.
24. Contribuir al desarrollo de Zonas de Procesamiento de Exportaciones (ZPEs) como instalaciones estratégicamente localizadas de agregación de valor a las cadenas logísticas y ampliación de la pauta exportadora brasileña.
25. Definir estrategias, por medio de un foro participativo, orientadas al efectivo desarrollo de la intermodalidad.
26. Publicar datos estadísticos e información consolidadas, confiables y periódicas sobre el sector del transporte, en plataformas digitales ampliamente accesibles.
27. Promover la articulación institucional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
28. Incorporar mecanismos de reducción de las emisiones de GEI en todas las fases del diseño de la infraestructura de transporte.
29. Elaborar y mantener actualizados los inventarios de emisiones del Sector de Transportes.
30. Promover la adaptación de la infraestructura de transporte al cambio climático.
31. Proponer un dispositivo legal que vincule directamente a condicionante al impacto ambiental generado por el emprendimiento, en consonancia con las competencias institucionales del emprendedor.
32. Mejorar los procesos de contratación, ejecución y entrega de las obras de infraestructura viaria mediante la especialización de las instituciones involucradas en los procesos de elaboración de proyectos de ingeniería.
33. Evaluar los modelos de contratación de servicios y obras de infraestructura de transportes con miras a su continuo perfeccionamiento.
34. Evaluar los resultados de las concesiones de las infraestructuras y servicios de transporte a la luz de los principios y objetivos de la Política Nacional de Transportes.
35. Fortalecer la gestión de los procesos de expropiación, reasentamiento y áreas con restricción de uso, para dar mayor celeridad y seguridad jurídica a los emprendimientos de transporte.



36. Definir modelos de mitigación de riesgos en las contrataciones públicas de infraestructura de transportes.
37. Fundamentar la planificación sectorial a partir de corredores logísticos estratégicos y considerar la inserción de plataformas logísticas en la planificación de transportes visando el desarrollo de la intermodalidad.
38. Evaluar mecanismos de simplificación de reglas y de tributación para el fomento a la intermodalidad / multimodalidad.
39. Fortalecer la planificación integrada del Sector de Transportes, considerando la cuestión socioambiental.

CONSIDERACIONES FINALES

Las políticas públicas deben ser entendidas como el modelo utilizado por el Estado Nacional para conducir las cuestiones públicas, en sus más variados aspectos, para propiciar la toma de decisiones más asertivas y dirigidas al beneficio de la sociedad.

Siendo así, analizar el universo de las políticas públicas desarrolladas en un determinado contexto espacial y temporal significa, en última instancia, vislumbrar los modelos valorados por una determinada colectividad, de modo que las elecciones asumidas por la representación social, materializada en el Estado Nacional, van al encuentro de un proyecto de país que se desea construir.

Por eso, pensar en el proyecto anhelado de Sector de Transportes implica en descortinar los valores y principios sobre los cuales las infraestructuras viales y los servicios logísticos a ellas asociados deben estar anclados para que respondan adecuadamente al tamaño del sueño socialmente construido.

En este contexto, el Libro de Estado se propuso presentar los valores y principios que deben ser tenidos en cuenta en el marco de la formulación y ejecución de las políticas, planes, programas y acciones del Sector de Transportes del Gobierno Federal. Estos principios se han traducido en objetivos, directrices fundamentales y en instrumentos (institucionales, técnicos y financieros), anclados en la perspectiva de proporcionar los propósitos, las líneas generales de orientación y los medios para que el Sector de Transportes del Gobierno Federal cumpla con el papel que de él se espera.

Al alineado a tales elementos, el Cuaderno de las Estrategias Gubernamentales suscita la creación de estrategias gubernamentales dirigidas al establecimiento de planes para la coordinación de las acciones políticas del Gobierno Federal en pro del modelo sectorial anhelado. En otras palabras, estas estrategias alinean y determinan qué acciones y caminos deben ser tomados para que los delineamientos puestos sean materializados.



MINISTERIO DE TRANSPORTES, PUERTOS Y AVIACIÓN CIVIL

