

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES



OBJETIVO

São objetivos da Política Nacional de Transportes (PNT): (i) prover um sistema acessível, eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens; (ii) garantir a segurança operacional em todos os modos de transportes; (iii) prover uma matriz viária racional e eficiente; (iv) promover a participação intra e interinstitucional, considerando sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento de uma política de transporte integrada; (v) planejar os sistemas de logística e transportes a partir de uma visão territorial, integrada e dinâmica; (vi) disciplinar os papéis dos atores do setor de transportes do governo federal; (vii) dar transparência à sociedade quanto às ações governamentais do setor de transportes; (viii) incorporar a inovação e o desenvolvimento tecnológico para o aperfeiçoamento contínuo das práticas setoriais; (ix) promover a cooperação e integração física e operacional internacional; (x) considerar as particularidades e potencialidades regionais nos planejamentos setoriais de transportes; (xi) atuar como vetor de desenvolvimento do país; e (xii) garantir infraestrutura viária adequada para as operações de segurança e defesa nacional.



GASTO

Ao longo dos últimos três anos, foram gastos **R\$ 2,78 bilhões** com esta política pública.¹



AÇÃO DE CONTROLE

Entre os exercícios de 2017 e 2019, o Tribunal de Contas da União realizou auditoria operacional sobre os obstáculos ao desenvolvimento da cabotagem (navegação entre portos do mesmo país).

O Brasil se destaca por possuir um território de dimensões continentais, apresentar 7.400 km de costa marítima, além de, aproximadamente, 1.600 km de via navegável pelo Rio Amazonas, até Manaus, e ter 80% de sua população e 70% de suas indústrias concentradas no litoral, em uma faixa de, cerca de, 200 km ao longo da costa. Essas condições favorecem para que a navegação de cabotagem seja um meio de transporte adequado à realidade brasileira.

Considerando, ainda, que, para distâncias superiores a 1.500 km, o transporte de carga comparativamente mais eficiente e de menor custo é aquele realizado pelo modal aquaviário, o governo federal elabora, desde 2007, estudos e planos que apontam a necessidade de se modificar a matriz de transporte brasileira, de modo a reduzir a dependência do modal rodoviário para longas distâncias. No Plano Nacional de Logística (PNL), de 2018, constam os objetivos e as diretrizes do setor de transporte, que se traduzem em reduzir custos logísticos, diminuir danos ambientais, melhorar a eficiência de transportes, incentivar integração multimodal e apontam para a necessidade de desenvolvimento dos modais ferroviário e aquaviário no Brasil.

Entretanto, mesmo sendo uma das prioridades, o modal aquaviário responde por 16% de toda carga transportada internamente no Brasil, sendo apenas 11% pela navegação costeira e 5% pela navegação interior, ao passo que o modal rodoviário totaliza 65% da matriz de transporte de cargas, segundo dados da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) de 2015.

¹ Órgão responsável: Ministério da Infraestrutura (Minfra).

A auditoria operacional sobre a navegação de cabotagem foi realizada no intuito de verificar os obstáculos que comprometem a ampliação da participação da cabotagem na matriz de transporte brasileira, em oposição ao objetivo declarado do governo de equilibrá-la e torná-la mais eficiente.



ACHADOS

Dentre os principais achados desta ação de controle, estão:

- a. inexistência de política pública específica de fomento à navegação de cabotagem;
- b. não provimento de informações, pelos sistemas de informação governamentais, que permitam o monitoramento das ações de fomento à navegação de cabotagem de contêiner;
- c. ineficiência das estratégias previstas na PNT e da atuação dos órgãos setoriais para solucionar a falta de isonomia dos preços de combustível entre a navegação de cabotagem e a de longo curso;
- d. ausência de fomento à competição entre armadores na navegação de cabotagem de contêiner; e
- e. não promoção, por parte dos órgãos e entes públicos, da operacionalização do transporte multimodal de cargas na cabotagem.



DELIBERAÇÕES

Por meio do Acórdão 1.383/2019-TCU-Plenário, o Tribunal determinou:

1. ao Ministério de Infraestrutura (Minfra) que solucionasse a questão sobre a cobrança de preços diferenciados na venda de combustível marítimo para empresas de cabotagem e de longo curso;
2. ao Minfra e ao Ministério da Economia (ME) que definisse o nível de confidencialidade das informações constantes dos sistemas aduaneiros necessárias à pasta de Infraestrutura;
3. ao ME que utilizasse o Conhecimento Multimodal de Cargas em seus sistemas;
4. à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que apresentasse solução regulatória para fomentar a competição entre armadores na navegação de cabotagem de contêiner.

O TCU também recomendou:

1. ao Minfra que: desenvolvesse planejamento tático e operacional das ações estratégicas da PNT; incorporasse no PNL as capacidades e rotas de transporte de carga da cabotagem; e desenvolvesse a multimodalidade;
2. à Antaq que: (i) divulgasse informações sobre transporte de carga na cabotagem separadas entre carga doméstica, carga feeder e de grande cabotagem; (ii) sistematizasse e coletasse dados de omissões e supressões de escala, causas de atrasos nas (des)atracações de navios e mudanças de rotas/escalas previstas; e (iii) elaborasse normativo para a cabotagem;
3. ao ME que: estudasse medidas acerca da cobrança do ICMS, para solucionar a cobrança diferenciada de preços de combustível marítimo para empresas de cabotagem e de longo curso e reduzir entraves tributários à atuação dos operadores de transporte multimodal.

PROCESSO

TC 023.297/2018-2

RELATOR

Ministro Bruno Dantas

ACÓRDÃO

1.383/2019-Plenário