

Infraestrutura de Transportes

O desenvolvimento da infraestrutura de transportes do País deve estar de acordo com os objetivos estabelecidos no Sistema Nacional de Viação (SNV) e no Sistema Federal de Viação (SFV). Cabe ao governo federal, por meio de planejamento, detalhar políticas, ações, responsabilidades, prioridades, prazos, recursos e tudo o que se faça necessário para que os objetivos possam ser alcançados.

A competência para estabelecer a política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário é do Ministério dos Transportes (MT), estando a cargo da Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT) a atribuição de subsidiar a formulação e elaboração da Política Nacional de Transportes e de desenvolver o planejamento estratégico do setor de transportes. A elaboração dessa política segue diretrizes propostas pelo Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes (Conit), entidade criada pela Lei 10.233/2001 e que tem seu funcionamento regulamentado pelo Decreto 6.550/2008. Entre os membros do conselho, dez são ministros de Estado.

O Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) – um dos principais instrumentos de planejamento no setor – destaca a estruturação de corredores para escoamento da produção e o estímulo à maior participação dos modos hidroviário e ferroviário, com maior utilização da **intermodalidade**.

O plano propõe um processo de planejamento permanente, participativo, integrado e interinstitucional, que conta com a participação de setores produtivos, de usuários, de transportadores e dos governos estaduais. Verifica-se, no entanto, que uma das dificuldades para se alcançar êxito no planejamento do setor de transportes é a falta de consolidação dos planos setoriais no PNLT.

O atraso na elaboração desses planos representa uma lacuna significativa no planejamento estratégico do setor de transportes, o que prejudica a implementação da intermodalidade ou da integração da malha multimodal de transportes. Esse problema pode decorrer de uma série de fatores: falta de comunicação entre órgãos; duplicidade de esforços para o planejamento setorial; falta de hierarquia na condução das ações de planejamento; baixa atuação do Conit; entre outros. É importante, portanto, assegurar melhor coesão entre o plano estratégico, de âmbito nacional, e os levantamentos e planos setoriais, desenvolvidos nos diferentes órgãos e entidades ligados ao setor de transportes.

No âmbito do governo federal, o principal plano de ação em infraestrutura de transportes é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), além de outros programas específicos de investimentos nos diversos modos de transportes. Desde março de 2010, segue vigendo o PAC 2.

Apesar de alguns fatores que limitaram a análise (tais como: ações classificadas como “em revisão”), a tabela a seguir explica os investimentos previstos em 2011, comparados com os realizados, por modalidade de transporte.

Os objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação (SNV) constam da Lei 10.233/2001, enquanto o Sistema Federal de Viação (SFV) tem seus objetivos prescritos no art. 4º da Lei 12.379/2011.

A intermodalidade representa a utilização de dois ou mais modais de transportes na movimentação de cargas e pessoas. São modais de transportes: ferroviário, rodoviário, aeroviário e aquaviário

Um dos entraves para o êxito do planejamento do setor de transportes é a falta de consolidação dos planos setoriais no Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT).

Tabela – Investimentos executados	
Aeroviário	Das 58 ações previstas no PAC 2, 24 (41%) vieram do PAC 1, por não terem sido concluídas. As 11 ações concluídas em 2011 representam 19% do total de ações previstas para o período 2011-2014. Os investimentos estimados para o período totalizam R\$ 21,53 bilhões e, desse valor, somente R\$ 782 milhões (3,63%) foram realizados em 2011. Do estimado para o período de 2011, 96,37% do investimento encontravam-se, no final de 2011, na fase de projeto (licitação e desenvolvimento). Para 2011-2014, aproximadamente R\$ 4 bilhões estão alocados aos eventos esportivos previstos para 2013, 2014 e 2016.

Tabela – Investimentos executados	
Ferrovário	Das 52 ações previstas no PAC 2, 29 (56%) vieram do PAC 1 por não terem sido concluídas, encontrando-se no estágio “em obras”. Essas obras estão a cargo da Valec (17), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit (5), das concessionárias (6) e da Prefeitura de Maringá (1). Apenas duas ações foram concluídas, o que corresponde a 4% do total de ações previstas para o período 2011-2014. Grande parte das 52 ações (85%) apresenta a indicação de “valores em revisão”. Essa realidade impede qualquer consideração quanto ao volume de recursos envolvidos em todo o período do PAC 2. Do total previsto, 16 ações (31%) estão nas fases iniciais (projeto e preparação para licitação) e cinco (10%) estão “em licitação de obra”. As duas ações concluídas referem-se aos estudos e projetos do Corredor Bioceânico, desenvolvido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e à construção do trecho sul da Ferrovia Norte Sul.
Aquaviário – hidrovias	Das 85 ações previstas no PAC 2, dezoito (21%) são decorrentes do PAC 1. Atualmente, 67% das ações estão em fase “preparatória”, 5% “em licitação de obra” e 28% “em obras”. Nenhuma ação prevista no PAC 2 foi concluída até o final de 2011.
Aquaviário – portos	O PAC 2 conta com 71 ações direcionadas para o modal portuário, sendo 25 (35%) oriundas do PAC 1. Do total de ações, somente 8 (11%) foram concluídas até o final de 2011. Das demais 63 ações, 42% encontram-se na fase “preparatória”, enquanto 14% estão “em licitação de obra” e 24% “em obras”.
Rodoviário	O modal rodoviário é o que possui maior número de ações no PAC 2. Entretanto, das 200 ações existentes, 156 (78%) já constavam do PAC 1. Além disso, 50% estão “em obras” e 35% em “ação preparatória”, enquanto 30 (15%) estão concluídas. As 200 ações previstas para o período 2011-2014 abrangem 46% do total de investimentos em infraestrutura de transportes nesse período. O montante de investimentos atual, contudo, não foi disponibilizado, visto que 99% das ações estão com seus valores “em revisão”, enquanto há três itens com valores de execução a cargo de concessionárias de serviço público.