Plano Estratégico do ciclo 2024-2027 do Planejamento Integrado de Transportes

COMITÊ DE GOVERNANÇA DO PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES - CGPIT

RESOLUÇÃO Nº 5, DE 4 DE DEZEMBRO DE 2024

Ministério dos Transportes

Secretaria-Executiva

Subsecretaria de Fomento e Planejamento

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário

Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário

Ministério de Portos e Aeroportos

Secretaria-Executiva

Secretaria Nacional de Portos

Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação

Secretaria Nacional de Aviação Civil

Casa Civil da Presidência da República

Secretaria Especial do Programa de Aceleração do Crescimento

Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos

Ministério do Planejamento e Orçamento

Secretaria Nacional de Planejamento

Apoio

Infra S.A.

PLANO ESTRATÉGICO DO CICLO 2024-2027 DO PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES (PIT)

CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO 3

CAPÍTULO II: VISÃO DO PIT 9

CAPÍTULO III: PARTES INTERESSADAS 13

ATORES GOVERNAMENTAIS 14

ATORES EXTERNOS 16

CAPÍTULO IV: OBJETIVOS DO PIT 18

CAPÍTULO V: ETAPAS E PRODUTOS INTERMEDIÁRIOS 20

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 20

PLANOS SETORIAIS 22

PLANOS GERAIS 23

FLUXOGRAMA 25

CAPÍTULO VI: AVALIAÇÃO E MONITORAMENTO DO PIT 29

CAPÍTULO VII: RECURSOS E CAPACIDADES ORGANIZACIONAIS 32

CAPÍTULO VIII: RISCOS E ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO 36

RISCOS PARA CONCLUSÃO DOS PLANOS 36

RISCOS PARA EFETIVIDADE DOS PLANOS 38

CAPÍTULO IX: CONCLUSÃO 46

PLANO ESTRATÉGICO DO CICLO 2024-2027 DO PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES (PIT)

RESOLUÇÃO CGPIT Nº 5, DE 4 DE DEZEMBRO DE 2024

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I

O Planejamento Integrado de Transportes (PIT), instituído pelo Decreto nº 12.022, de 16 de maio de 2024, pode ser definido como um conjunto encadeado e evolutivo de planos, organizados sob instâncias de governança. Conforme estabelecido no Capítulo III do Modelo de Governança do PIT, aprovado por meio da Resolução CGPIT nº 3, de 11 de setembro de 2024, deve ser aprovado pelo CGPIT, no primeiro ano de cada ciclo, o Plano Estratégico do PIT. O objetivo principal do Plano Estratégico é assegurar o devido encadeamento entre os diferentes planos do PIT (Plano Nacional de Logística, Planos Setoriais e Planos Gerais) dentro de um mesmo ciclo, garantindo que cada um exerça uma função delimitada e que as diferentes funções estejam logicamente organizadas dentro de um propósito maior.

Assim, de início, é importante diferenciar o Planejamento Integrado de Transportes (PIT) enquanto política pública independente, com objetivos próprios, começo, meio e fim, e os objetivos finalísticos do PIT, ou seja, a realidade social e econômica brasileira que os investimentos em infraestrutura previstos nos planos buscam transformar. O Plano Estratégico do PIT foca no primeiro, identificando missão, objetivos, necessidades, prioridades, etapas, metas, indicadores e riscos da política pública de planejamento. O Plano Nacional de Logística (PNL) e demais planos que compõem o PIT trarão outros objetivos, necessidades, prioridades etc., alinhados aos impactos finalísticos dos investimentos em infraestrutura de transportes que serão propostos.

Naturalmente, os objetivos, necessidades e prioridades relacionados aos investimentos em infraestrutura são alvo de grande interesse e relevância social, de forma que devem ser objeto de extensa transparência e participação da sociedade como um todo. É por isso que os planos do PIT serão construídos de forma a garantir múltiplas etapas de discussão com atores interessados, conforme previsto no Plano de

Transparência e Participação Social do PIT e, mais especificamente, na Agenda de Transparência e Participação Social do PNL 2050.

Já os objetivos, necessidades e prioridades relacionados ao planejamento enquanto política pública em si mesma são alvo de interesse social mais restrito. De fato, uma das missões do PIT como política pública "meio" é a de orientar a decisão dos órgãos e entidades públicos, de forma que o público-alvo principal dos produtos é o conjunto de gestores públicos que necessitam de instrumentos de planejamento para a tomada de decisão.

Ainda assim, este Plano Estratégico para o ciclo 2024-2027 contou com etapas de transparência e de participação social para sua construção. No âmbito da Parceria para Governo Aberto, ou OGP (do inglês *Open Government Partnership*), iniciativa internacional liderada, no governo federal brasileiro, pela Controladoria-Geral da União (CGU), foi elaborado o 6º Plano de Ação brasileiro, que contém compromissos para o ciclo 2024-2027. Dentre eles, há o Compromisso 1, que consiste no aperfeiçoamento de instrumentos que viabilizem a transparência, o engajamento, a participação e o controle social efetivos e qualificados nas fases do ciclo de políticas públicas de infraestrutura.[1]

No âmbito do Compromisso 1, foi realizado o workshop "Planejamento Estratégico no Setor de Transporte: Caminhos para Sustentabilidade com Transparência e Participação Social", no dia 12 de setembro de 2024, onde os elementos do Plano Estratégico e do Plano de Transparência e Participação Social do PIT foram apresentados e discutidos com a sociedade civil.[2] No mesmo sentido, no dia 5 de novembro de 2024, também no âmbito do Compromisso 1 do 6º Plano de Governo Aberto, foi realizada reunião entre a CGU, o Ministério dos Transportes, o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, o Ministério do Planejamento e Orçamento e organizações da sociedade civil, onde versões mais maduras do Plano Estratégico e do Plano de Transparência e Participação Social do PIT foram compartilhadas com os participantes e discutidas. No dia 12 de novembro de 2024, o Ministério dos Transportes recebeu

[1] Saiba mais no Portal da CGU: https://www.gov.br/cgu/pt-br/governo-aberto/a-ogp.

[2] O workshop foi organizado pela CGU e pelo Ministério dos Transportes, em conjunto com entidades da sociedade civil: GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra), Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), Instituto Socioambiental (ISA), Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP) e Transparência Internacional - Brasil (TI Brasil). Detalhes do evento podem ser encontrados no Portal da CGU.

contribuições formais da sociedade civil para os documentos, que foram incorporadas às versões finais.[3]

Feita essa introdução, passa-se a detalhar a estrutura do Plano Estratégico. Para sua elaboração, foram seguidas as orientações previstas nos artigos 11 e 12 da Resolução CGPIT nº 3/2024:

> Art. 11. O Plano Estratégico do PIT deve considerar como missões principais do PIT:
>
> I – a criação de um horizonte de longo prazo para a infraestrutura de transportes brasileira, comum e integrado aos instrumentos de longo prazo do país, principalmente a Estratégia Nacional de Longo Prazo, denominada Estratégia Brasil 2050, observando a Portaria GM/MPO nº 244, de 7 de agosto de 2024; e
>
> II – a criação de planos, nos termos do art. 3º do Decreto nº 12.022, de 2024, que orientem na prática a decisão de alocação de recursos e prioridades de planos e programas operacionais dos ciclos orçamentários seguintes.
>
> Art. 12. O Plano Estratégico do PIT tem como objetivo principal oficializar as principais escolhas de atuação do PIT, considerando os objetivos a serem atingidos, e deve conter:
>
> I – a identificação das partes interessadas e necessidades a serem atendidas;
>
> II – o estabelecimento de prioridades e definição de objetivos alinhados às necessidades priorizadas e aos principais objetivos estratégicos do país;
>
> III – a avaliação de recursos e capacidades necessários para atingimento dos objetivos e, caso não estejam disponíveis, planos para obtê-los;
>
> IV – a estrutura organizacional e formas de gestão, baseadas nos recursos disponíveis, para atender os objetivos;
>
> V – o desmembramento dos objetivos em etapas, metas e indicadores de atingimento para cada unidade com tarefas atribuídas; e
>
> VI – mapeamento de riscos, incluindo riscos de integridade, que possam interferir no atingimento dos objetivos definidos.

[3] As contribuições foram submetidas em nome dos integrantes do Marco 1 (“Mapeamento de boas práticas e oportunidades de transparência, participação e controle social no processo decisório do planejamento, da execução e do monitoramento de investimentos de infraestrutura”) do Compromisso 1 do 6º Plano de Governo Aberto, quais sejam: CGU, IEMA, Secretaria Nacional de Participação Social da Presidência da República (SG/PR), Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), GT Infraestrutura, ISA, Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI), Ministério do Planejamento e Orçamento e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

Enquanto o art. 11 indica as missões principais, que deverão nortear a definição da visão e dos objetivos do PIT enquanto política pública em si mesma, o art. 12 define as principais etapas e respectivos conteúdos para elaboração do Plano Estratégico. Fica claro, por esses artigos, que o objetivo principal do Plano Estratégico é garantir que o PIT esteja alinhado às principais necessidades identificadas para as partes interessadas na política pública de planejamento e que sejam garantidos os recursos indispensáveis para que essas necessidades sejam efetivamente atendidas. Dessa forma, espera-se que os planos elaborados em cada ciclo do PIT (previstos no art. 3º do Decreto nº 12.022, de 2024) tenham seus objetivos e entregas definidos desde o início, para que todos os planos sejam elaborados seguindo a mesma linha condutora.

Para melhor compreensão do Plano Estratégico, é fundamental que se tenha em mente os seguintes conceitos:

Partes interessadas: atores com interesse nos produtos do planejamento, considerando não apenas os que já participam desses processos, mas também grupos afetados ou potencialmente interessados pelas políticas de infraestrutura de transporte de forma geral;

Visão do PIT: visão de futuro sobre o sistema de transportes que o PIT busca contribuir para atingir e o seu papel nessa construção;

Deficiências: insatisfações genéricas identificadas pelo Comitê Técnico do PIT (CTPIT), instituído pelo Decreto nº 12.022, de 2024, ou pelas partes interessadas no PIT com relação à situação atual do sistema de transportes, a serem avaliadas quanto à relevância para a definição de problemas. Exemplo: o tempo de viagem médio entre a Cidade A e a Cidade B por ferrovias está muito alto;

Oportunidades: impactos positivos em dimensões pré-definidas causados por potenciais intervenções na rede de transportes, a serem avaliados quanto à relevância para a definição de problemas de atuação. Exemplo: se o custo de transporte entre a Região A e a Região B for reduzido em 5%, o PIB do Estado X tende a aumentar em 1%;

Problemas: distância entre uma realidade atual do sistema de transportes (identificada na Etapa Diagnóstico) e uma situação desejada para o futuro, oriundos de deficiências e oportunidades priorizadas a partir de metodologia específica. Problemas são deficiências selecionadas como algo a ser transformado no âmbito do PNL. Exemplo: a deficiência de o custo de transporte para o Produto X estar 10% maior do que deveria foi priorizada e considerada um problema para o PNL 2050 endereçar;

Objetivos de atuação: a busca pela resolução do problema, que deve ser avaliada quanto à sua viabilidade durante a definição do cenário-meta. Exemplo: reduzir em 10% o custo de transporte para o Produto X no país;

Metas do PIT: o valor dos indicadores definidos nos objetivos específicos de atuação do PNL após simulação considerando as intervenções e iniciativas selecionadas para o cenário-meta. As metas de cada ciclo do PIT são as metas estabelecidas no PNL. Exemplo: o custo de transportes médio do Brasil deve ser de R$ X.

O Plano Estratégico do PIT está organizado em capítulos, contemplando todos os elementos exigidos pelo art. 12 da Resolução CGPIT nº 3/2024. No Capítulo II, define-se a **visão** do PIT, que trará de maneira inspiracional uma visão de futuro sobre o sistema de transportes que o PIT busca contribuir para atingir. Essa reflexão, alinhada às utilizadas em outras normas do desenvolvimento de transportes e do país, é central para nortear os tipos de pergunta que o PIT buscará responder e as escolhas metodológicas desenhadas para cada um dos planos a serem elaborados. O Capítulo III identifica as principais **partes interessadas** no PIT, principalmente os órgãos governamentais e suas demandas com relação aos produtos do planejamento.

O Capítulo IV materializa o previsto no inciso II do art. 12, estabelecendo os **objetivos** e consequentes **prioridades** do PIT ao definir quais são as perguntas que devem ser respondidas por seus instrumentos de planejamento (Plano Nacional de Logística, Planos Setoriais e Planos Gerais). Esse capítulo norteia todos os seguintes, de forma que as estratégias, produtos e atividades definidos sirvam para responder as perguntas prioritárias.

O Capítulo V foca no inciso V do art. 12, com vistas a desmembrar os objetivos em **etapas, metas e indicadores** de atingimento. Define-se como serão cumpridos os principais objetivos do PIT, demarcando etapas, localizando essas etapas em cada um dos planos a serem produzidos e detalhando as ações específicas em cada uma delas.

Essa etapa é fundamental para garantir o alinhamento entre todos os planos produzidos, dado que serão elaborados por secretarias diferentes, ainda que sob o mesmo comitê de governança. Evita-se, assim, sobreposições e lacunas nas prioridades definidas anteriormente. Além disso, o capítulo levanta produtos intermediários que servirão tanto para controle da sociedade quanto para controle interno dos trabalhos do PIT.

O Capítulo VI detalha como será feita a avaliação e o monitoramento da implementação dos planos do PIT, uma vez que tenham sido finalizados e entregues.

De acordo com as etapas e produtos previstos no Capítulo V, avalia-se, no Capítulo VII, os **recursos, capacidades e estrutura organizacional** necessários para garantir as entregas. No Capítulo VIII, é feito o mapeamento de **riscos** que possam interferir no atingimento dos objetivos definidos para o PIT. Por fim, o Capítulo IX conclui o Plano Estratégico.

VISÃO DO PIT

CAPÍTULO II

A Resolução CGPIT nº 3/2024 já estabeleceu de antemão, no art. 11, as missões do PIT, conforme exposto na introdução, sendo elas:

> Art. 11. O Plano Estratégico do PIT deve considerar como missões principais do PIT:
>
> I – a criação de um horizonte de longo prazo para a infraestrutura de transportes brasileira, comum e integrado aos instrumentos de longo prazo do país, principalmente a Estratégia Nacional de Longo Prazo, denominada Estratégia Brasil 2050, observando a Portaria GM/MPO nº 244, de 7 de agosto de 2024; e
>
> II – a criação de planos, nos termos do art. 3º do Decreto nº 12.022, de 2024, que orientem na prática a decisão de alocação de recursos e prioridades de planos e programas operacionais dos ciclos orçamentários seguintes.

Em seguida, para construção da visão do PIT, deve-se considerar: (i) o que o PIT vislumbra, de acordo com outras normas vigentes e de modo inspiracional, como o futuro almejado para o sistema de transportes; e (ii) qual é o papel do PIT na construção desse futuro.

O primeiro passo, então, foi colher as normas que devem nortear a construção dessa visão:

- A Política Nacional de Transportes, que estabelece princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos para o setor de transportes, estabelecida pela Portaria nº 235, de 23 de março de 2018, do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; e
- A Estratégia Nacional de Longo Prazo, denominada Estratégia Brasil 2050, atualmente em elaboração, de acordo com a Portaria nº 244, de 7 de agosto de 2024, do Ministério do Planejamento e Orçamento.

Ambas as políticas trazem aspectos que podem ser utilizados para a construção da visão. Preliminarmente, foram selecionados os seguintes princípios e objetivos finalísticos:

Política Nacional de Transportes:

> Art. 3º São princípios da Política Nacional de Transportes:
>
> I - respeito à vida;
>
> (...)
>
> III - planejamento e integração territorial;
>
> IV - infraestrutura sustentável;
>
> V - eficiência logística;
>
> VI - desenvolvimento econômico, social e regional;
>
> VII - responsabilidade socioambiental; e
>
> VIII - integração e cooperação internacional.
>
> Art. 4º A Política Nacional de Transportes tem por objetivos:
>
> 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;
>
> (...)
>
> IX - promover a cooperação e a integração física e operacional internacional;
>
> X - considerar as particularidades e potencialidades regionais nos planejamentos setoriais de transportes;
>
> XI - atuar como vetor de desenvolvimento socioeconômico e sustentável do país; e
>
> XII - garantir infraestrutura viária adequada para as operações de segurança e defesa nacional.

As premissas da Estratégia Brasil 2050 foram traduzidas, no site do Ministério do Planejamento e Orçamento, como os seguintes objetivos aplicáveis às políticas de transportes:

Art. 3º A Estratégia Brasil 2050 considerará como premissas:

I - a redução das desigualdades sociais e regionais;

II - o aumento da produtividade total dos fatores, da formação bruta de capital fixo e da inovação na economia brasileira;

III - os efeitos econômicos, sociais e ambientais da mudança do clima;

- Reduzir desigualdades sociais e regionais (combate à fome e à pobreza);
- Enfrentar as mudanças climáticas;
- (...)
- Promover o aumento dos investimentos (infraestrutura, agricultura familiar, agronegócio, indústria, comércio e serviços) e garantir crescimento econômico (inclusão, produtividade, emprego e educação profissional).

Com base nessas normas e na missão do PIT identificada anteriormente, define-se a seguinte visão para o PIT:

"Por meio de uma política de planejamento consistente, inovadora, participativa e baseada em dados, alcançar um sistema de transportes integrado, sustentável, seguro e eficiente, que promova a mobilidade das pessoas e o transporte e logística de cargas, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico e a redução das desigualdades regionais."

A visão do PIT já traz aspectos centrais que deverão ser alvo de consideração na elaboração de todos os planos do PIT, em especial a construção de indicadores e a busca de soluções. O PIT visa a um sistema de transportes que promova:

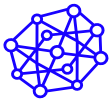
1. **Sustentabilidade,** considerando-a premissa do planejamento, definindo a busca por soluções sustentáveis que levem à redução do impacto socioambiental e dos efeitos de mudança do clima provocados pelo sistema de transportes presente e futuro;

2. Acessibilidade, considerando a disponibilidade de condições dignas de transporte de bens e de mobilidade de pessoas a todo o país e a integração entre o sistema de transportes regional e os sistemas urbanos;

3. Eficiência e confiabilidade, considerando o baixo custo, a regularidade, a pontualidade e a continuidade do transporte e logística de cargas e mobilidade de pessoas;

4. Segurança operacional, considerando a integridade física dos usuários e a segurança nas operações logísticas;

5. Matriz racional, considerando a priorização, de forma integrada, de modos de alta capacidade para o transporte de carga, que apresentam menor nível de emissões de gases poluentes e menores custos logísticos, de operação e de manutenção;



6. Integração internacional, considerando a integração física e operacional internacional para facilitar o transporte de cargas e a mobilidade de pessoas entre o Brasil e os outros países do continente;

7. Desenvolvimento social, considerando a busca pelo desenvolvimento socioeconômico local e pela redução das desigualdades sociais e regionais a partir do desenvolvimento do sistema de transportes;

8. Desenvolvimento econômico, considerando o impulso ao aumento da produtividade e à formação bruta de capital fixo a partir do desenvolvimento do sistema de transportes.

PARTES INTERESSADAS

CAPÍTULO III

A identificação das necessidades dos principais atores interessados nos produtos do planejamento é etapa prévia para a definição dos objetivos do PIT. Isso porque o PIT terá como objetivo atender às necessidades desses atores. Essa identificação de partes interessadas passa não apenas por uma verificação do atual uso dos instrumentos do planejamento pelos atores, como também pela descoberta dos principais potenciais que esses instrumentos podem ter, se elaborados de forma adequada aos interesses desses atores, possibilitando melhores decisões para o desenvolvimento do sistema de transportes.

Neste Plano Estratégico, foram mapeados todos os atores que podem ter interesse e atuação nas políticas de transporte e que, por consequência, podem ter interesse direto no planejamento. Entretanto, vale ressaltar que o principal foco desta etapa são os **atores governamentais, especificamente os que estão representados nas instâncias de governança do PIT,** porque são justamente esses atores que precisam de instrumentos de planejamento para orientar suas decisões de política pública no sentido da visão definida na seção anterior.

Assim, é importante que o planejamento esteja focado na geração de informações qualificadas, servindo de subsídio para a tomada de decisão dos atores responsáveis pela priorização de iniciativas para o desenvolvimento do sistema de transportes. Identificadas as necessidades desses atores, os planos do PIT terão maior impacto e permitirão uma melhor alocação dos recursos públicos em direção à visão estabelecida.

Isso não significa, porém, que atores externos não tenham sido considerados nos objetivos do planejamento, uma vez que o objeto de estudo dos planos do PIT é o próprio sistema de transportes, do qual o setor produtivo e a sociedade como um todo são os maiores clientes. Dessa forma, com o objetivo de gerar planos que atendam às necessidades amplas da população, esses atores também foram mapeados enquanto partes interessadas e, assim, considerados na definição dos objetivos do PIT. Ressalta-se que os atores externos também podem utilizar os instrumentos do PIT para a organização de suas ações, com base em horizontes confiáveis de médio e longo prazo para o sistema de transportes do país, o que pode aumentar o potencial dos planos de atingirem os resultados esperados.

As partes interessadas definidas para o Plano Estratégico do PIT estão expostas a seguir e foram reunidas em grupos para facilitar a compreensão.

ATORES GOVERNAMENTAIS

1. **Secretarias que integram as Equipes Finalísticas do CTPIT:** conforme definido na Resolução CGPIT nº 2, de 11 de setembro de 2024, que estabeleceu o Regimento Interno do CTPIT, as Equipes Finalísticas são as secretarias do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos que integram o CTPIT. São os atores diretamente envolvidos na tomada de decisão técnica quanto à priorização de projetos de infraestrutura no Governo Federal, sendo eles:

   a. Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes;

   b. Secretaria-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos;

   c. Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes;

   d. Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes;

   e. Subsecretaria de Fomento e Planejamento da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes;

   f. Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos;

   g. Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos; e

   h. Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos.

2. **Secretarias que integram as Equipes de Acompanhamento do CTPIT:** conforme definido na Resolução CGPIT nº 2/2024 (Regimento Interno do CTPIT), as Equipes de Acompanhamento são secretarias da Casa Civil da Presidência da República e do Ministério do Planejamento e Orçamento que articulam e integram, em nível federal, as decisões setoriais quanto a projetos de infraestrutura, organizando a sua inclusão no orçamento público ou em programas operacionais do país. São elas:

   a. Secretaria Especial do Programa de Aceleração do Crescimento da Casa Civil da Presidência da República;

b. Secretaria Especial para o Programa de Parcerias e Investimentos da Casa Civil da Presidência da República; e

c. Secretaria Nacional de Planejamento do Ministério do Planejamento e Orçamento.

3. **Outros atores do setor público:** outros entes governamentais que, embora não decidam sobre o planejamento de transportes nacional, podem ter suas ações e políticas impactadas pela rede de transportes implantada no país, sendo eles:

a. **Órgãos federais:** outros ministérios setoriais, agências reguladoras, empresas públicas, autarquias e conselhos nacionais de políticas públicas que tenham relação direta ou indireta com impactos trazidos pelo setor de infraestrutura de transportes e podem utilizar os planos do PIT para, com base em uma visão de longo prazo do Governo Federal, planejar suas próprias ações;

b. **Executivos estaduais e municipais:** Unidades da Federação (estados e municípios), consórcios públicos e organizações de representação que podem considerar os planos do PIT para a definição de prioridades de investimentos locais;

c. **Legislativo:** lideranças e frentes parlamentares, que podem utilizar os planos do PIT para fiscalização e devem utilizá-los para a tomada de decisão sobre investimentos elegíveis a serem realizados por emendas parlamentares, de acordo com as portarias setoriais previstas na Lei Complementar nº 210, de 25 de novembro de 2024;

d. **Órgãos de controle:** Tribunal de Contas da União, Controladoria-Geral da União, Ministérios Públicos e outras entidades públicas responsáveis por fiscalizar e monitorar o processo de planejamento e a realização de investimentos em infraestrutura de transportes, podendo usar os planos do PIT para cobrar maior eficiência dos gastos públicos pelo Poder Executivo.

4. **Mercado:** atores do setor privado que: (i) são usuários do sistema de transportes e, portanto, dele dependem para a competitividade de sua atividade produtiva; ou (ii) são os próprios responsáveis pela operação diária do sistema de transportes. São atores desse grupo:

   a. **Setor produtivo em geral:** empresas e indústrias (e suas associações representativas) que produzem bens e serviços e, portanto, são usuários do sistema de transportes, podendo utilizar o horizonte de longo prazo desenhado nos planos do PIT para planejar novos investimentos;

   b. **Pequenos produtores:** empreendedores de pequeno porte, como os que atuam na agricultura familiar e na economia da sociobiodiversidade[4], que podem utilizar os planos do PIT para planejar e fortalecer a sua atividade produtiva;

   c. **Setor de infraestrutura de transportes:** empresas responsáveis pela construção, operação e manutenção de infraestrutura de transportes, sendo diretamente impactados pelas previsões de investimento constantes dos planos do PIT;

   d. **Operadores logísticos:** empresas que gerenciam processos de movimentação de suprimentos, armazenamento, transporte e distribuição de produtos e podem utilizar o planejamento da rede de transportes no processo de escolha da melhor estratégia logística;

   e. **Organizações de comércio exterior:** organizações que promovem o comércio internacional e facilitam as relações comerciais entre outros países.

5. **Sociedade civil:** atores que trazem à tona as demandas e preocupações dos cidadãos e das comunidades, garantindo que o debate sobre governança territorial e os impactos de grandes empreendimentos seja pautado por uma visão comprometida com a justiça social e ambiental, promovendo soluções que atendam às necessidades de todos os segmentos da população. Esses atores podem utilizar os planos do PIT para

[4] Os ministérios do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome (MDS), do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) e do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA) estão construindo o Plano Nacional da Sociobioeconomia, cujo objetivo é o de "alavancar as políticas de promoção da bioeconomia justamente onde o estímulo e a estruturação das cadeias produtivas têm o maior potencial de promover o bem-estar da população." Sobre o tema, acesse o site do MDS.

identificar futuros riscos e planejar estratégias de resposta aos mesmos. Dentre os atores estão:

a. **Organizações de sustentabilidade:** organizações do terceiro setor que promovem pautas ambientais de interesses difusos, como proteção ambiental, transição energética, descarbonização e desenvolvimento sustentável;

b. **Grupos afetados por infraestrutura:** representantes de comunidades e indivíduos impactados por políticas e projetos de infraestrutura de transportes;

c. **Usuários de transporte para pessoas:** organizações de representação dos usuários dos serviços de transporte de pessoas.

6. **Academia:** atores que produzem conhecimento científico e que fomentam um ambiente propício para a geração de soluções inovadoras, consumindo dados e produtos intermediários do planejamento para exercícios acadêmicos externos. Entram nesse grupo universidades, centros de pesquisas, centros de tecnologia e inovação e parques tecnológicos.

7. **Fomento:** atores que proporcionam o suporte na implementação de políticas e na cooperação global e regional por meio de apoio financeiro e técnico, podendo utilizar o planejamento para definição de novas fontes de financiamento para infraestrutura no médio e no longo prazo. São atores deste grupo:

a. **Organizações multilaterais:** organizações que estimulam a cooperação e a coordenação global ou regional, discutindo problemas comuns e oferecendo apoio financeiro e técnico para projetos diversos;

b. **Instituições financeiras:** instituições que promovem as condições de financiamento para projetos de infraestrutura.

OBJETIVOS DO PIT

CAPÍTULO IV

Até agora, tem-se um horizonte inspiracional para o sistema de transportes (a visão do PIT) e as partes interessadas nos produtos que o PIT irá produzir (planos de longo prazo para a infraestrutura de transportes). O foco maior são os atores governamentais, que buscam nos planos do PIT informação para subsidiar a tomada de decisão relativa aos investimentos em infraestrutura. Para construir os objetivos do PIT, foi feita a seguinte reflexão com esses atores: quais são as perguntas que cada plano deve responder, em prol do alcance da visão do PIT? Assim, entende-se que **o objetivo do PIT é responder às perguntas-chave definidas neste Capítulo para cada um dos planos**, produzindo informações úteis para as partes interessadas no planejamento de longo prazo da infraestrutura de transportes.

As perguntas-chave a serem respondidas no âmbito do PIT são:

1. Como está a **situação atual** do sistema de transportes do país e quais as principais deficiências e oportunidades de melhoria?

2. Quais são os **corredores de transporte existentes** tidos como mais estratégicos para o país atualmente, ou seja, por onde são transportados as pessoas e os principais tipos de carga?

3. Quais são e onde estão localizados os principais **riscos socioambientais** associados ao sistema de transportes existente no país e quais mecanismos e diretrizes devem ser adotados para mitigar esses impactos de forma eficaz e sustentável?

4. Quais são as principais **infraestruturas críticas** com risco de interrupção por eventos climáticos extremos e quais devem ser as diretrizes para adaptá-las à mudança do clima com soluções resilientes?

5. Qual deve ser o **horizonte de longo prazo** (2050) a ser perseguido para o sistema de transportes do Brasil e o que ele contém em termos de intervenções físicas e iniciativas institucionais previstas para o aperfeiçoamento logístico?

6. Quais os principais **riscos à implementação** adequada das ações necessárias para se atingir o horizonte definido e como mitigá-los com ações estratégicas?

7. Quais são as iniciativas e empreendimentos prioritários para o **desenvolvimento de cada modo de transporte** no país e qual a melhor forma de implementá-los?

8. Quais são as estratégias e prioridades de atuação para a **manutenção e adaptação socioambiental** do sistema de transportes existente?

9. Quais ações podem ser adotadas no próximo **ciclo orçamentário e de parcerias** para favorecer a implementação das medidas institucionais e regulatórias e dos empreendimentos identificados como prioritários?

10. Como as diferentes prioridades setoriais devem ser organizadas no próximo **ciclo orçamentário e de parcerias** para garantir coerência e complementariedade, do ponto de vista da intermodalidade?

Para garantir que o PIT responda as perguntas levantadas de maneira apropriada, foi necessário identificar a vocação de cada um dos planos previstos no art. 3º do Decreto nº 12.022, de 2024, de forma a definir em qual etapa do PIT deverá ser respondida cada uma das perguntas estratégicas. Nesse sentido, definiu-se que:

- O **Plano Nacional de Logística (PNL),** de nível estratégico, tem vocação para responder as perguntas de 1 a 6, por meio de um diagnóstico global do sistema de transportes e uma proposta de horizonte de longo prazo;

- Os **Planos Setoriais,** de nível tático, têm vocação para responder as perguntas 7 e 8, identificando, a partir do PNL e de demandas setoriais específicas, as ações prioritárias de cada modo de transporte;

- Os **Planos Gerais,** de nível tático e operacional, têm vocação para responder às perguntas 9 e 10, consolidando os planos táticos e tangibilizando ações para as iniciativas e empreendimentos identificados nos planos setoriais considerados viáveis para serem incluídos no próximo ciclo orçamentário e de parcerias.

ETAPAS E PRODUTOS INTERMEDIÁRIOS

CAPÍTULO V

Depois da definição de quais perguntas-chave cada plano deverá responder, foi necessário detalhar como os planos responderão às perguntas prioritárias e com que atividades e entregas intermediárias.

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA

O Plano Nacional de Logística envolverá as seguintes atividades e produtos intermediários.

1. A revisão extensiva dos principais insumos e métodos para simulação de transportes a serem utilizados durante o ciclo inteiro do PIT, incluindo:

a. Obtenção das **matrizes origem-destino** de pessoas e cargas;

b. Aprimoramento da **rede e do modelo de simulação** de transportes;

c. Validação das matrizes origem-destino junto a atores da sociedade.

2. Elaboração de **diagnóstico** consistente do cenário atual do sistema de transportes do país, que tenha como nortes a simplicidade e a clareza, permitindo uma avaliação da sociedade e do governo sobre as principais deficiências observadas. As premissas para elaboração desse diagnóstico serão:

a. Separação de análises específicas para exportação, mercado interno e transporte de pessoas, garantindo maior clareza na identificação de deficiências e oportunidades;

b. Identificação de deficiências por meio de indicadores gerais, regionais e específicos, complementados pela opinião das partes interessadas no planejamento, com o objetivo de gerar uma fotografia clara do sistema de transportes do país de acordo com os aspectos definidos na visão do PIT;

c. Definição de **corredores de transporte** como malha estratégica intermodal do país;

d. Inclusão de caderno específico com mapeamento de riscos socioambientais e climáticos relacionados à infraestrutura de transportes existente;

e. Validação do diagnóstico junto a atores da sociedade.

3. Definição de **problemas e objetivos de atuação** com base na priorização de deficiências e oportunidades identificadas no diagnóstico, utilizando indicadores e a opinião das partes interessadas no planejamento, incluindo:

a. Ampla participação social na definição de problemas e a representação da situação do sistema de transportes no país em sua complexidade;

b. Identificação de oportunidades por meio da avaliação de impactos positivos em dimensões pré-definidas (alinhadas à visão do PIT) causados por potenciais intervenções específicas na rede de transportes;

c. Seleção e caracterização de problemas a partir das deficiências e oportunidades encontradas, com clareza acerca das opções priorizadas;

d. Definição de objetivos de atuação com base nos problemas definidos, incluindo obrigatoriamente objetivos gerais que contemplem os aspectos estratégicos constantes da visão do PIT.

4. Definição de um **cenário-meta** único e claro como o horizonte de longo prazo para o sistema de transportes do país de acordo com os objetivos de atuação definidos e seguindo as seguintes etapas:

a. Seleção das melhores intervenções e soluções intermodais e necessidades institucionais e regulatórias que endereçam os objetivos de atuação, avaliadas quanto às dimensões definidas pela visão do PIT;

b. Dentro do cenário-meta definido, identificação das **intervenções estruturantes**, ou seja, as que devem ser significativamente priorizadas nos Planos Setoriais e, na medida do possível, nos Planos Gerais;

c. Definição de cenários-meta intermediários para cada 5 anos a partir do ano de publicação do PNL 2050;

d. Definição de corredores de transporte para o cenário-meta;

e. Mapeamento de riscos socioambientais para o cenário-meta;

f. Cálculo de **indicadores** utilizados no diagnóstico para o cenário-meta (e cenários-meta intermediários), que estabelecerão as **metas do PNL 2050**.

PLANOS SETORIAIS

O foco dos Planos Setoriais será o de tangibilizar iniciativas e intervenções setoriais para alcançar o cenário-meta proposto no PNL. As intervenções estruturantes indicadas no PNL deverão ser prioritárias nos Planos Setoriais. Os demais empreendimentos e iniciativas contantes do cenário-meta do PNL poderão ser endereçados setorialmente com diferentes níveis de prioridade. Os Planos Setoriais também poderão incluir novos empreendimentos não previstos no PNL. No entanto, os Planos Setoriais terão sempre como objetivo alcançar os indicadores do cenário-meta do PNL, e as iniciativas e empreendimentos nele previstos serão avaliados quanto a esse alcance. Para isso, todos os Planos Setoriais deverão ter metodologia comum definida pelo CTPIT, que deverá conter:

1. Definição e priorização de estratégias setoriais específicas para **manutenção e adaptação socioambiental** das infraestruturas existentes à mudança do clima, a partir do diagnóstico trazido pelo PNL, incluindo a definição de metas para essas ações.

2. Cronograma compartilhado para cada equipe setorial definir:

a. Detalhamento do cenário-meta do PNL para o setor, com especial atenção para as intervenções definidas como estruturantes no PNL;

b. Inclusão de novas intervenções setoriais, que deverão ser analisadas de acordo com a metodologia comum intermodal definida pelo CTPIT e deverão contribuir para alcance dos resultados estabelecidos pelos indicadores do cenário-meta do PNL;

3. Metodologia única de priorização de empreendimentos, com flexibilidades setoriais para a escolha de indicadores, garantindo a priorização dos empreendimentos estruturantes oriundos do cenário-meta do PNL e buscando alcançar o cenário-meta em geral;

4. Metodologia para identificação da vocação (pública ou privada) de empreendimentos, de acordo com a pré-viabilidade econômica e outras diretrizes setoriais de política pública;

5. Proposição de iniciativas institucionais e regulatórias que atendam às necessidades institucionais identificadas no PNL e contribuam para alcance dos resultados estabelecidos pelos indicadores do cenário-meta do PNL;

6. Avaliação sobre a necessidade de alteração das vias planejadas do Sistema Nacional de Viação (SNV), tendo em vista as prioridades estabelecidas no cenário-meta do PNL e nos Planos Setoriais.

Ressalta-se que, conforme art. 9º, § 2º, do Decreto nº 12.022/2024, os Planos Setoriais publicados no terceiro ano do ciclo poderão ser revistos no quarto ano. Entende-se que essa revisão se justifica, por exemplo, em caso de mudança estrutural das diretrizes de política pública ou de grandes mudanças de cenário não previstas à época da elaboração do PNL.

PLANOS GERAIS

Os Planos Gerais são a etapa final do ciclo do PIT e devem garantir que as prioridades estabelecidas nos diferentes Planos Setoriais se traduzam em ações específicas no próximo ciclo orçamentário e de parcerias, dentro do possível e observando o espaço de viabilidade existente.[5] Nem todos os empreendimentos e iniciativas previstos nos Planos Setoriais serão contemplados nos Planos Gerais, pois esses consideram variáveis operacionais e possuem um horizonte de apenas 4 anos.

Outra função primordial dos Planos Gerais é garantir coerência intermodal nas ações concretas de cada ciclo orçamentário e de parcerias, identificando complementariedades entre as iniciativas de cada Plano Setorial e garantindo que as ações priorizadas em cada setor sejam distribuídas no tempo de maneira consistente, evitando descasamentos ou gargalos, com especial atenção para os corredores de transporte. Assim, os Planos Gerais devem casar a consistência entre projetos às

[5] Exemplos de variáveis que devem ser consideradas ao traduzir um plano de longo prazo para a esfera operacional: disponibilidade orçamentária; maturidade do projeto; entraves relacionados a licenciamento ambiental.

restrições operacionais daquele ciclo, visando gerar uma lista de ações viáveis que contribuam para os objetivos de longo prazo definidos pelos planos anteriores do PIT.

Nesse sentido, o exemplo da disponibilidade orçamentária ilustra bem a importância dos Planos Gerais como conectores entre o longo e o curto prazos das ações federais norteadas pelo planejamento. A cada nova gestão, será elaborado um novo Plano Plurianual (PPA), que apesar de se utilizar dos Planos Gerais como subsídio para priorização de ações, também trará informações orçamentárias necessárias como variáveis operacionais que definirão os projetos possíveis para o ciclo seguinte. Desse modo, fica claro que os dois instrumentos deverão se retroalimentar, sendo elaborados em diálogo para garantir a consistência da etapa operacional do planejamento.

Além do PPA, do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), criado pela Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, e de outros programas operacionais do executivo federal, vale ressaltar que os Planos Gerais deverão também subsidiar decisões de alocação orçamentária federal por meio das emendas parlamentares. Nesse caso, os Ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos utilizarão os projetos elencados nos Planos Gerais do PIT para elaborar a portaria especificando critérios e orientações para execuções de emendas, conforme previsto no § 6º do art. 2º e no § 2º do art. 4º da Lei Complementar nº 210, de 25 de novembro de 2024, que dispõe sobre a proposição e execução de emendas parlamentares na lei orçamentária anual.

Dessa forma, os Planos Gerais devem realizar as seguintes ações:

1. Seleção de empreendimentos e iniciativas dos Planos Setoriais para compor o **cenário detalhado do próximo ciclo orçamentário e de parcerias**, incluindo eventuais filtros para projetos conflitantes entre os diferentes setores e priorizando projetos complementares do ponto de vista da intermodalidade;

2. **Distribuição no tempo das ações para implementação de empreendimentos e iniciativas** identificados nos planos setoriais considerados viáveis para inclusão nos próximos planos operacionais e orçamentários do país, notadamente o PPA e o PPI do ciclo seguinte, considerando variáveis que possam impactar a execução de empreendimentos no ciclo orçamentário e de parcerias em questão, e garantindo coerência e integração temporal de projetos com vocação intermodal;

3. De acordo com a vocação (pública ou privada) definida pelos Planos Setoriais, separar as ações levantadas no item 2 entre o Plano Gerais de Parcerias e o de Ações Públicas.

FLUXOGRAMA

De posse dessas diretrizes, foi possível definir em um fluxo as **grandes etapas de cada plano** e as interconexões entre elas, conforme Figura 1.

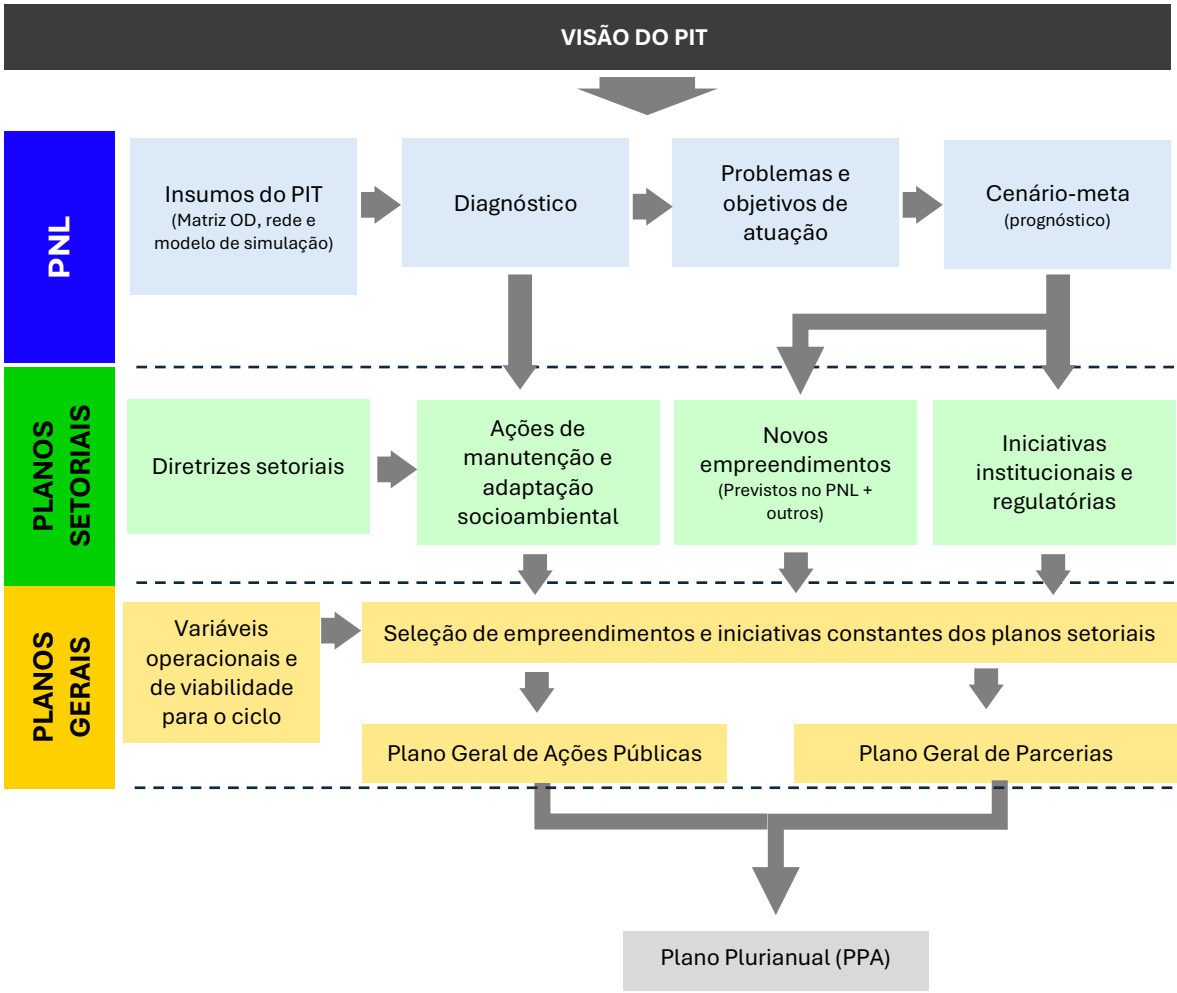


Figura 1: Fluxograma de etapas e produtos intermediários dos planos do PIT

Por essas etapas desenhadas na Figura 1 também é possível definir os principais produtos intermediários a serem entregues em cada plano do PIT, que servirão como marcos de entregas para os responsáveis pela elaboração dos planos, cumprindo o exigido no art. 12, V, da Resolução CGPIT nº 3/2024 (Modelo de Governança do PIT). Esses marcos estão relacionados ao Plano de Trabalho do PNL 2050, aprovado pela Resolução nº 4 do CGPIT e estão consolidados na Tabela 1.

Tabela 1: Produtos previstos para o PIT no ciclo 2024-2027

Plano/Etapa	Produto	Detalhamento da entrega	Data de entrega
PNL/Insumos do PIT	1) Matrizes OD do cenário-base	• Dados de matriz origem-destino de carga desagregada por produto para o cenário-base; • Dados de matriz origem-destino de pessoas desagregada por modo para o cenário-base.	Entre abril e maio/2025
PNL/Insumos do PIT	2) Matrizes OD dos cenários futuros	• Dados de matriz origem-destino de carga desagregada por produto para os cenários futuros; • Dados de matriz origem-destino de pessoas desagregada por modo para os cenários futuros.	Entre abril e maio/2025
PNL/Diagnóstico	3) Diagnóstico do cenário-base	• Resultados de indicadores gerais e regionais para cada grupo de análise por meio de simulação para o cenário-base; • Análises de carregamento da rede de simulação do cenário-base por meio de indicadores específicos de rede.	Maio/2025
PNL/Diagnóstico	4) Mapeamento de riscos e impactos socioambientais e de mudanças climáticas no cenário-base e no cenário-meta	• Mapeamento climático territorial; • Mapeamento de riscos para a resiliência da infraestrutura existente; • Mapeamento de impactos socioambientais gerados pela infraestrutura existente; • Diretrizes para mitigação e adaptação frente aos riscos socioambientais na infraestrutura existente; • Mapeamento de riscos socioambientais e infraestruturas críticas no cenário-meta e estratégicas de mitigação e adaptação;	*Quatro primeiros tópicos:* Setembro/2025 *Último tópico:* Dezembro/2025
PNL/Problemas e Objetivos de Atuação	5) Exposição de problemas e objetivos de atuação selecionados para o PNL 2050	• Consolidação e descrição dos problemas e objetivos de atuação selecionados para o PNL 2050; • Exposição clara da metodologia de priorização.	Agosto/2025

Plano/Etapa	Produto	Detalhamento da entrega	Data de entrega
PNL/Cenário-meta	6) Proposta de cenário-meta do PNL (prognóstico)	• Consolidação das intervenções e iniciativas priorizadas; • Resultados de simulação para o cenário-meta.	Novembro/2025
Planos Setoriais/Ações de manutenção e adaptação socioambiental	1) Caderno para ações de manutenção e adaptação socioambiental e climática	• Definição de prioridades e metas para manutenção e adaptação socioambiental e climática.	Outubro/2026
Planos Setoriais/Novos empreendimentos	2) Caderno de novos empreendimentos	• Definição de carteira de empreendimentos prioritários de cada setor; • Identificação de vocação para os empreendimentos priorizados.	Outubro/2026
Planos Setoriais/Iniciativas Institucionais	3) Caderno de iniciativas institucionais e regulatórias	• Proposta de iniciativas institucionais e regulatórias alinhadas às necessidades mapeadas no PNL.	Outubro/2026
Planos Gerais/Seleção de empreendimentos e iniciativas constantes dos Planos Setoriais	1) Definição de cenário para o próximo ciclo orçamentário e de parcerias	• Cenário com todos os empreendimentos e iniciativas selecionados para o próximo ciclo orçamentário e de parcerias; • Identificação de projetos integrados sob a ótica intermodal; • Resultados de simulação (indicadores e carregamento) para esse cenário.	Junho/2027
Planos Gerais/Plano Geral de Ações Públicas	2) Plano Geral de Ações Públicas	• Distribuição no tempo das iniciativas e empreendimentos de vocação pública priorizados para inclusão no PPA e demais planos orçamentários e operacionais de curto prazo.	Junho/2027
Planos Gerais/Plano Geral de Parcerias	3) Plano Geral de Parcerias	• Distribuição no tempo das iniciativas e empreendimentos de vocação privada priorizados para inclusão no PPI e na carteira de parcerias do ciclo operacional de curto prazo.	Junho/2027

Mesmo com o fluxo acima, ainda é necessária a definição de diretrizes metodológicas claras para cada uma das atividades, com o objetivo de garantir transparência sobre as principais escolhas de metodologias utilizadas no PIT. Nesse caso, o nível de detalhe buscado não é adequado para etapas ainda distantes no tempo. Dessa forma, deverão ser aprovados pelo CGPIT, de acordo com as competências definidas no Decreto nº 12.022, de 2024, as diretrizes metodológicas de cada grande etapa prevista neste Plano Estratégico do PIT, conforme definidas pela Figura 1.

Até aqui, o foco do Plano Estratégico foi na definição de objetivos e etapas da execução do PIT enquanto política pública em si mesmo. Entretanto, o PIT é também instrumento para a política pública de infraestrutura de transportes e, por meio do PNL, deve estabelecer metas e indicadores para transformação da realidade do setor, conforme indica o art. 8º do Decreto nº 12.022, de 2024.

Nesse contexto, o tipo de acompanhamento mais imediato é o **monitoramento de entregas** (*outputs*), ou seja, a verificação da concretização dos empreendimentos e iniciativas previstos nos planos do PIT a partir dos chamados **indicadores de monitoramento**. A efetiva realização dos empreendimentos prioritários planejados é o primeiro sinal de sucesso do PIT, mostrando que o planejamento está de fato orientando as decisões de investimento em infraestrutura de transportes. Assim, para o cenário-meta do PNL e para cada um dos demais planos do PIT, deverá ser monitorado, periodicamente, o percentual de avanço na execução das intervenções planejadas. Para o monitoramento de entregas dentro de um mesmo ciclo de planejamento, o cenário detalhado dos Planos Gerais é o instrumento ideal, pois constitui a meta de mais curto prazo para a infraestrutura de transportes e permite o acompanhamento da execução das iniciativas e empreendimentos durante cada governo. No entanto, o monitoramento da execução do cenário-meta do PNL é fundamental e também deverá ser feito.

Para além do monitoramento de entregas, o tipo mais sofisticado de acompanhamento diz respeito às *metas finalísticas do PIT*, focadas nos *resultados* (*outcomes*) das iniciativas e empreendimentos planejados em seus diversos instrumentos (Plano Nacional de Logística, Planos Setoriais e Planos Gerais). **Para cada ciclo de planejamento, as metas finalísticas do PIT serão os resultados dos indicadores (os mesmos definidos para o diagnóstico) calculados para o cenário-meta do PNL e para cada período intermediário (cada 5 anos)**.

Os Planos Setoriais e Planos Gerais deverão trazer ações que buscam alcançar as metas e resultados finalísticos previstos no PNL. Nesse contexto, é importante que esses planos calculem, a partir de suas carteiras priorizadas finais, os resultados dos indicadores, para que os planos sejam avaliados com base no quanto contribuem para o alcance do cenário-meta proposto no PNL.

Periodicamente, os indicadores estabelecidos no PNL devem ser calculados para que seja possível avaliar, a cada momento, se a malha de transportes está mais próxima do cenário-meta desenhado no PNL e se os resultados desejados estão sendo atingidos. O resultado dessa avaliação periódica serve, inclusive, para subsidiar a definição de novas metas no ciclo de planejamento seguinte. Esse processo de constante mensuração de indicadores finalísticos será chamado de **avaliação de resultados do PIT**.

Os conceitos aqui definidos para monitoramento e avaliação estão traduzidos na Figura 2:

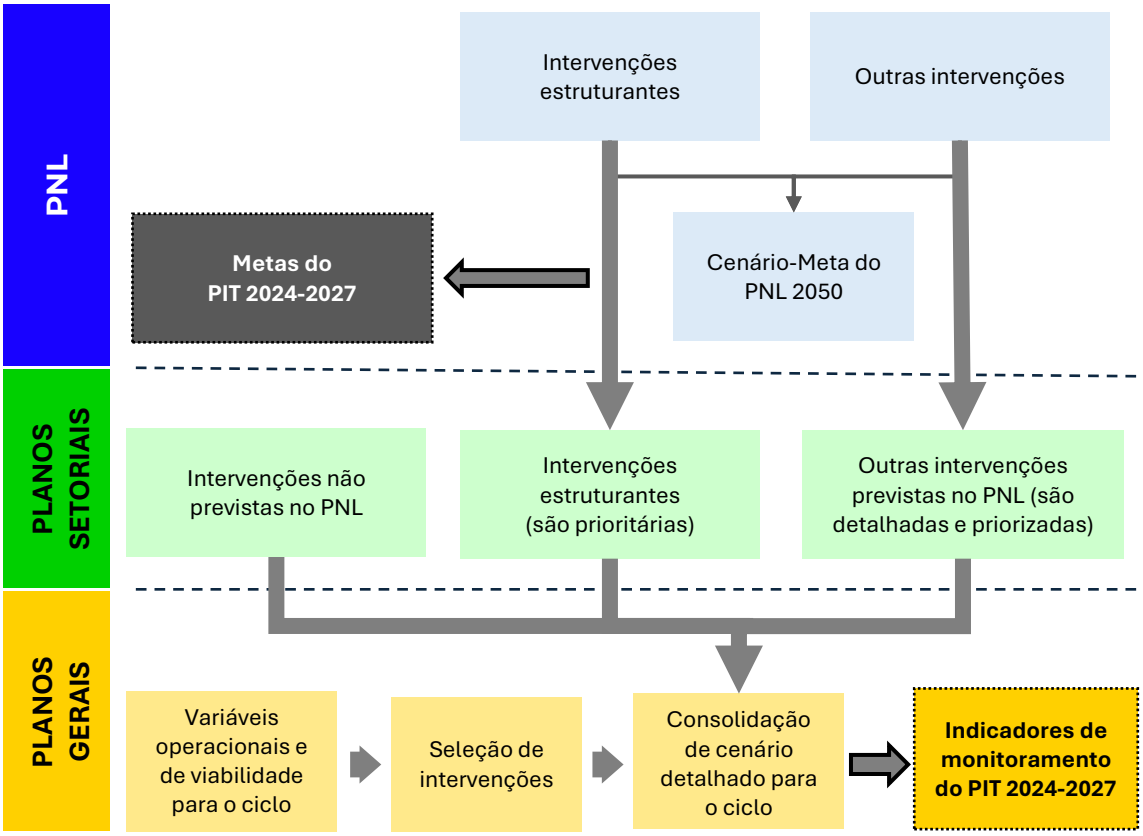


Figura 2: Fluxograma demonstrando o desenvolvimento do cenário-meta entre os planos

As metas do PIT saem diretamente do cenário-meta do PNL 2050 e os indicadores de monitoramento a partir da consolidação do cenário detalhado dos Planos Gerais.

O monitoramento e avaliação são fundamentais para o sucesso dos planos elaborados em cada ciclo pois geram *accountability* por parte dos gestores e permitem

a prestação de contas perante as partes interessadas (incluindo o mercado e a sociedade civil) que ajudaram a construí-los. O monitoramento e avaliação também contribuem para que os planos não sejam estanques, viabilizando alterações de rota durante o caminho sem perder de vista as metas finalísticas definidas para o ciclo.

RECURSOS E CAPACIDADES ORGANIZACIONAIS

CAPÍTULO VII

Para atingir os resultados esperados em cada uma das etapas e elaborar os produtos definidos no Capítulo V, é necessário mapear a estrutura organizacional e, na sequência, os principais recursos e capacidades disponíveis nessa estrutura para realizar tais entregas. A primeira avaliação sobre a estrutura organizacional pode ser feita com base nas atribuições delegadas pelo Regimento Interno do CTPIT (Resolução nº 2 do CGPIT) e as formas de gestão podem ser observadas no próprio Modelo de Governança do PIT (Resolução nº 3 do CGPIT), por meio do monitoramento de atividades. Esses documentos demonstram que a estrutura do CTPIT é, em termos gerais, adequada para a realização das atividades previstas, uma vez que há diversidade de conhecimentos e capacidades para elaboração dos planos.

Essa avaliação fica mais completa a partir de um mapeamento das principais competências necessárias para elaboração dos produtos definidos e se essas competências estão presentes no corpo técnico do CTPIT. Essas informações estão detalhadas na Tabela 2.

Tabela 2: Capacidades necessárias para a entrega de cada um dos produtos definidos pelo PIT

Plano	Produto	Capacidades necessárias	Presente em
PNL	Matrizes OD do cenário-base e dos cenários futuros	Domínio de métodos de simulação econômica e de transportes	Equipe técnica (Infra S.A.) Presidência do CTPIT
		Conhecimento prático sobre a situação do transporte de cargas e de pessoas no país	Equipe técnica (Infra S.A.) Presidência do CTPIT Equipes finalísticas Participação social
PNL	Diagnóstico do cenário-base	Domínio de métodos de simulação econômica e de transportes	Equipe técnica (Infra S.A.) Presidência do CTPIT
		Conhecimento prático sobre a situação dos corredores de transporte do país	Equipes finalísticas Presidência do CTPIT Participação social
PNL	Mapeamento de riscos e impactos socioambientais e de mudanças climáticas	Conhecimento de variáveis territoriais climáticas e como simular seus impactos em infraestruturas	**Ausente no CTPIT**
		Conhecimento prático sobre a situação de resiliência climática e de impactos socioambientais da infraestrutura existente	Equipes finalísticas Presidência do CTPIT Participação social
PNL	Problemas e Objetivos de Atuação	Capacidade metodológica para priorização de problemas	Equipe técnica (Infra S.A.) Presidência do CTPIT
		Conhecimento prático sobre a situação dos corredores de transporte do país	Equipes finalísticas Presidência do CTPIT Participação social
		Domínio de modelos de simulação macroeconômicos e macrorregionais	**Ausente no CTPIT**
		Domínio de métodos de pesquisa qualitativa	**Ausente no CTPIT**

Plano	Produto	Capacidades necessárias	Presente em
PNL	Proposta de cenário-meta (prognóstico)	Conhecimento de soluções disponíveis para endereçar problemas encontrados no diagnóstico	Equipes finalísticas Participação social
		Domínio de métodos de simulação econômica e de transportes	Equipe técnica (Infra S.A.) Presidência do CTPIT
Planos Setoriais	Caderno para ações de manutenção e adaptação socioambiental e climática	Conhecimento prático de políticas de manutenção e adaptação socioambiental e climática, a partir dos insumos fornecidos pelo PNL	Equipes finalísticas
Planos Setoriais	Caderno de novos empreendimentos	Domínio de métodos de simulação econômica e de transportes	Equipe técnica (Infra S.A.) Presidência do CTPIT
		Conhecimento prático sobre empreendimentos setoriais	Equipes finalísticas
Planos Setoriais	Caderno de iniciativas institucionais	Conhecimento prático sobre o mercado de transportes do setor	Equipes finalísticas
Planos Gerais	Seleção de intervenções e consolidação do cenário detalhado	Domínio de métodos de simulação econômica e de transportes	Equipe técnica (Infra S.A.) Presidência do CTPIT
		Conhecimento prático sobre empreendimentos setoriais e viabilidade dos projetos	Equipes finalísticas
Planos Gerais	Plano Geral de Ações Públicas	Conhecimento prático sobre empreendimentos setoriais e viabilidade dos projetos	Equipes finalísticas
		Conhecimento sobre inclusão de projetos nos planos operacionais e orçamentários, notadamente o PPA	Equipes de acompanhamento
Planos Gerais	Plano Geral de Parcerias	Conhecimento prático sobre empreendimentos setoriais e viabilidade dos projetos	Equipes finalísticas
		Conhecimento sobre inclusão de projetos nos planos operacionais de parcerias, notadamente o PPI	Equipes de acompanhamento

Pelo mapeamento realizado, apenas três competências necessárias não estão atualmente presentes no corpo técnico do CTPIT, sendo elas o conhecimento de variáveis territoriais climáticas e como simular seus impactos em infraestruturas, o domínio de modelos de simulação macroeconômicos e o domínio de métodos de pesquisa qualitativa. Nesse caso, é importante a busca de parceiros externos, eventualmente envolvendo recursos orçamentários, para a conclusão dessas atividades.

Como são atividades necessárias para a elaboração do PNL, de responsabilidade ampla do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos, é importante delegar a competência nessa busca à Presidência do CGPIT, que ficará responsável por adotar as providências necessárias. Caso, no futuro, sejam identificadas lacunas em competências necessárias para a elaboração dos planos setoriais, a responsabilidade pelo preenchimento será feita por cada setor responsável por esses planos.

RISCOS E ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO

CAPÍTULO VIII

O Modelo de Governança do PIT, no art. 16, prevê a necessidade de mapeamento e gestão de riscos como parte do Plano Estratégico do PIT. Deverão ser identificados potenciais riscos que possam interferir no atingimento dos objetivos definidos pelo Plano Estratégico do PIT, com as respectivas estratégias de mitigação. É importante conhecer as causas por trás da materialização desses riscos para se pensar estratégias adequadas de mitigação. Assim, para elaboração desse mapeamento, houve extenso debate no âmbito do CTPIT e do CGPIT, para conhecer as percepções dos gestores públicos acercas dos riscos (e suas causas) para a efetividade da política pública de planejamento.

Podemos dividir os riscos da política pública de planejamento em dois grandes grupos: (i) os riscos que impedem ou dificultam os planos do PIT de serem concluídos e publicados conforme previsto neste Plano Estratégico; e (ii) os riscos que impedem ou dificultam os planos do PIT, uma vez terminados e publicados, de serem efetivamente seguidos e cumpridos. O verdadeiro sucesso da política pública de planejamento ocorre quando o planejamento de longo prazo se incorpora ao ciclo de políticas públicas do setor de infraestrutura de transportes, efetivamente orientando as decisões dos diferentes governos.

RISCOS PARA CONCLUSÃO DOS PLANOS

Os principais riscos que impedem ou dificultam os planos do PIT de serem concluídos e publicados estão identificados na Tabela 3 junto de sua probabilidade de ocorrência, impacto e consequente nível de risco, além das medidas planejadas para mitigação:

Tabela 3: Mapeamento de riscos para conclusão dos Planos do PIT

Risco	Probabilidade	Impacto	Nível de Risco	Medidas de mitigação
Falta de prazo em cada uma das etapas	4	4	**Alto**	• Plano de atividades aprovado pelo CTPIT com acompanhamento mensal.
Insuficiência de recursos para estudos complementares	4	3	**Alto**	• Buscar orçamento para etapas com necessidade no início da elaboração do plano.
Risco da dimensão de sustentabilidade não ser bem captada pelos indicadores	2	3	**Baixo**	• Levar indicadores para validação com entidades da sociedade civil e especialistas em mitigação de impactos socioambientais e climáticos.
Risco de priorização de soluções existentes em carteira, em detrimento da melhoria por benefícios definidos pelos indicadores.	3	4	**Alto**	• Reflexão extensa sobre impactos de escolha metodológica na etapa da seleção de problemas • Envolvimento dos atores da sociedade civil relevantes na seleção de intervenções, promovendo um ambiente que priorize a inovação.
Risco de insuficiência de recursos humanos para Planos Setoriais	3	3	**Médio**	• Maximizar as metodologias comuns oriundas do PNL e o trabalho conjunto do CTPIT na elaboração dos Planos Setoriais.

Para adotar as medidas previstas na Tabela 3, o CTPIT poderá criar instâncias temáticas grupos de trabalhos técnicos ou definir áreas e servidores para apoiar a gestão de riscos pertinentes a suas competências, seguindo como base o disposto neste plano como norteador das estratégias.

RISCOS PARA EFETIVIDADE DOS PLANOS

De início, deve-se ressaltar que o mapeamento e a mitigação de riscos de não-implementação das iniciativas e empreendimentos planejados é um dos objetivos do PIT, a ser efetivado por meio do PNL. Assim, o PNL deverá identificar e endereçar os riscos à concretização do seu cenário-meta, conforme estabelecido no item 6 do Capítulo IV, que definiu os objetivos do PIT. Ainda assim, a atividade de planejamento como um todo está sujeita a riscos mais gerais de efetividade, que serão detalhados e abordados nesta seção.

Os principais riscos que impedem ou dificultam os planos do PIT de serem efetivos na orientação dos investimentos no setor de infraestrutura de transportes são, principalmente, os seguintes:

1. Baixa aderência dos gestores aos planos;
2. Análise intermodal de longo prazo e soluções disruptivas de alteração da matriz de transportes não dialogam com a realidade e/ou não são seguidas;
3. Realidade dinâmica e choques imprevistos tornam os planos obsoletos;
4. Capacidade fiscal do Estado insuficiente para concretizar as ações planejadas.

RISCO 1 — BAIXA ADERÊNCIA DOS GESTORES AOS PLANOS

O primeiro risco é o de que o planejamento não seja efetivamente seguido pelos gestores nas suas decisões concretas, fazendo com que os investimentos não sigam as prioridades previstas nos planos do PIT. Foram mapeadas as seguintes causas para a materialização desse risco:

- Intempestividade dos planos: a inexistência de documento oficial publicado no momento de tomada de decisão prejudica o uso dos instrumentos de planejamento;

- Ausência de orientação clara nos planos: se os instrumentos de planejamento são genéricos ou abstratos, seu uso pelo gestor fica prejudicado, pois não geram consequências práticas para a decisão;

- Metodologia sem transparência, credibilidade e enraizamento: para que os planos sejam seguidos, os gestores encarregados da decisão e os vários atores interessados no planejamento precisam conhecer e acreditar na qualidade da metodologia proposta;

- Demandas políticas, da sociedade e de outros entes federativos devem ser levadas em consideração e podem apontar para um rumo diferente daquele previsto nos planos.

Tendo em vista as causas mapeadas acima, foram apontadas as seguintes estratégias de mitigação do risco:

- Zelo pelo *timing* de publicação dos planos: o Decreto nº 12.022, de 2024, traz prazos para cada um dos planos, organizados de maneira estratégica dentro de cada ciclo de quatro anos. Assim, as instâncias de governança do PIT deverão envidar esforços para cumprir os prazos, garantindo que os documentos formais existam no momento em que precisam ser utilizados;

- Plano Nacional de Logística (PNL) trará orientação clara: o PNL terá um cenário-meta único, com soluções estruturantes específicas, capazes de orientar as decisões futuras dos gestores;

- Ampla discussão e divulgação da metodologia dos planos: todas as grandes decisões metodológicas tomadas no âmbito do PIT serão objeto de discussão com os gestores no âmbito das instâncias de governança (CTPIT e CGPIT) e também com a sociedade, garantindo transparência, credibilidade e enraizamento;

- Apoio do mercado, da sociedade civil e demais atores interessados no planejamento: a construção dos planos com participação social contribui para o seu enraizamento junto a atores externos, que por sua vez atuam para garantir que os gestores públicos os utilizem nas suas decisões;

- Participação e escuta dos estados federados na construção do PNL: para que o plano seja verdadeiramente nacional, as demandas e prioridades dos estados da federação devem ser ouvidas e consideradas na própria elaboração dos instrumentos de planejamento;

- Desenho do ciclo de planejamento de forma a permitir a flexibilidade necessária para os gestores: os planos de longo prazo precisam ser permeáveis a mudanças legítimas nas diretrizes de política pública. O art. 9º, §2º, do Decreto nº 12.022, de 2024, prevê a possibilidade de que os Planos Setoriais sejam revistos nas trocas de governo. A existência de um espaço delimitado de flexibilidade contribui para a continuidade do planejamento como um todo. O Plano Estratégico do PIT zela para que a revisão se dê de maneira a preservar o cerne do arcabouço metodológico construído;

- Fortalecimento do CGPIT enquanto instância de governança responsável por enraizar e perpetuar a cultura de planejamento integrado de longo prazo no setor de infraestrutura de transportes;

- Criação de instrumentos e instâncias de monitoramento com transparência: o CGPIT irá monitorar, periodicamente, indicadores de entregas (concretização dos empreendimentos previstos nos planos) e avaliará resultados finalísticos para dar transparência à efetividade dos planos do PIT e gerar *accountability* dos gestores. Assim, será possível mostrar, a cada período, o que foi feito, o que estava previsto e para onde o Brasil está caminhando em termos de transformação da realidade do setor de infraestrutura de transportes, mostrando eventuais desvios de rota e permitindo correções;

- Aproximação junto a órgãos de controle, que contribuem para enraizar e perpetuar a cultura de planejamento integrado de longo prazo no setor de infraestrutura de transportes;

- Vinculação normativa dos gestores ao planejamento: o Decreto nº 12.022, de 2024, estipula o planejamento como uma obrigação para cada ciclo de quatro anos e prevê, no art. 9º, que os planos do PIT deverão subsidiar as propostas setoriais para o Plano Plurianual e os planos orçamentários anuais.

RISCO 2

ANÁLISE INTERMODAL DE LONGO PRAZO E SOLUÇÕES DISRUPTIVAS DE ALTERAÇÃO DA MATRIZ DE TRANSPORTES NÃO DIALOGAM COM A REALIDADE E/OU NÃO SÃO SEGUIDAS

O segundo risco é o de que as escolhas intermodais e a priorização de modos de transporte mais incipientes no Brasil (como ferrovias ou hidrovias) trazidas nos instrumentos de planejamento de longo prazo não sejam realistas e, portanto, sejam inefetivas. Há ainda o risco de que, a despeito das prioridades intermodais estabelecidas nos planos, soluções mais fáceis e imediatas sejam priorizadas, perpetuando distorções na matriz de transportes brasileira. Foram mapeadas as seguintes causas para a materialização desses riscos:

- Dependência da trajetória: como os instrumentos orçamentários são elaborados em uma lógica incremental, o histórico de baixo investimento em certos modos de transporte tende a se perpetuar ao longo do tempo;

- Diferentes níveis de maturidade institucional entre os diferentes modos de transporte: o histórico de baixo investimento em certos modos de transporte (como ferrovias e hidrovias) também gera distorções em termos de desenvolvimento institucional e regulatório, além de resultar na existência de poucos estudos e projetos maduros e aptos a investimento, comprometendo a própria capacidade de efetivação das propostas previstas nos planos do PIT;

- Necessidade de entregas rápidas dentro de um ciclo de governo: a quebra de paradigmas históricos encontra dificuldades em razão do fato de que a administração pública opera em uma lógica de ciclos de quatro anos, sendo necessário endereçar demandas sociais e econômicas de maneira ágil e com retornos mais rápidos;

- Falta de recursos públicos para investimento em modos de transporte mais caros (como ferrovias), de modo que várias soluções planejadas encontram obstáculos concretos na capacidade fiscal real do Estado brasileiro;

- Variáveis socioambientais não consideradas no momento de planejamento se tornam obstáculos na etapa de concretização de grandes empreendimentos de infraestrutura, resultando, por exemplo, em paralisações por falta de licenças ambientais.

A intermodalidade e a otimização da matriz de transportes brasileira têm que ser uma política de Estado. Foram pensadas as seguintes estratégias de mitigação dos riscos mencionados acima:

- Decisões intermodais estruturantes serão tomadas no PNL: o PNL é o instrumento capaz de comparar soluções entre os diferentes modos de transporte e priorizar aquele que traz o resultado mais transformador para a infraestrutura de transportes, tendo em vista a visão e as metas do PIT. Assim, o PNL fará escolhas intermodais estruturantes, que deverão ser seguidas nos Planos Setoriais e observadas, na medida do possível, nos Planos Gerais e instrumentos orçamentários, de acordo com o previsto no art. 9º do Decreto nº 12.022, de 2024;

- Planos do PIT trarão iniciativas institucionais e regulatórias para incentivar o desenvolvimento e amadurecimento de modos de transporte mais incipientes e criar a capacidade estatal necessária para alcançar o horizonte de longo prazo desejado[6];

- Planos Gerais tangibilizam as metas de longo prazo em entregas mais curtas, dentro de um ciclo orçamentário e de parcerias, dialogando de maneira mais direta com os ciclos de governo. Na escolha de projetos para os Planos Gerais, a intermodalidade será explicitamente considerada para evitar lacunas e gargalos no sistema de transportes, garantindo coerência entre projetos integrados ao longo do tempo, principalmente nos corredores de transporte;

- Estabelecimento e monitoramento de metas finalísticas claras permitirão que, periodicamente, o alcance das transformações estruturais desejadas do ponto de vista da intermodalidade e da eficiência da matriz de transportes seja mensurado e avaliado, gerando *accountability* e permitindo correções de rota;

- Riscos socioambientais e objetivos de sustentabilidade serão levados em consideração na etapa de planejamento e debatidos com a sociedade civil, reduzindo as chances de que essas questões se transformem em obstáculos para a concretização de empreendimentos posteriormente. A participação social

[6] Exemplo: diante do diagnóstico de que o setor ferroviário carece de estudos e projetos maduros e aptos a investimento, uma iniciativa possível para discussão no Plano Setorial Ferroviário é a criação de um banco de projetos, para realização e atualização constante de estudos, dando aos gestores, a cada ciclo de governo, opções concretas para investimento no setor.

e o debate de temas de sustentabilidade ocorrerão desde a fase de concepção dos empreendimentos, e não apenas na fase de concretização.

RISCO 3 REALIDADE DINÂMICA E CHOQUES IMPREVISTOS TORNAM OS PLANOS OBSOLETOS

O terceiro risco está relacionado à imprevisibilidade do futuro e ao fato de que a demanda por transporte está sujeita a diversos choques exógenos que alteram a dinâmica do setor de transportes. Assim, previsões de longo prazo facilmente se tornam inadequadas. Foram mapeadas as seguintes causas para a materialização desse risco:

- Dados muito antigos e modelos preditivos metodologicamente fracos comprometem a qualidade das conclusões dos planos de longo prazo;
- Falta de comunicação com o setor produtivo resulta no distanciamento entre as projeções de demanda dos planos e as estimativas de expansão das próprias empresas;
- Mesmo diante de bons dados e modelos que captem as decisões do setor produtivo, acontecimentos inesperados (exemplo: pandemia de covid-19 em 2020) podem afetar as previsões dos planos;
- A mudança do clima tem trazido desafios para a infraestrutura de transportes, com a ocorrência cada vez mais grave e frequente de eventos climáticos extremos que impactam significativamente as necessidades e prioridades de investimento. Exemplo: enchentes no Rio Grande do Sul em 2024.

Foram pensadas as seguintes estratégias de mitigação desse risco:

- Priorização de fontes de dados melhores e mais atuais para construção das matrizes origem-destino utilizadas nos planos;
- Realização de pesquisas qualitativas junto ao setor produtivo para validação das projeções das matrizes origem-destino, de forma a captar planos de expansão e investimentos por parte das empresas que venham a impactar de maneira significativa a demanda por transportes;
- Elaboração de um modelo de previsão de riscos climáticos no âmbito do PNL para orientar a construção de novas infraestruturas e as ações de adaptação da

infraestrutura existente frente a esses riscos. Assim, os eventos climáticos extremos deixam de ser emergências fora do planejamento e passam a ser explicitamente considerados e equacionados nos planos de longo prazo;

- Desenho do ciclo de planejamento de forma a permitir a flexibilidade necessária para os gestores diante da conjuntura:
    - O art. 9º, §2º, do Decreto nº 12.022, de 2024, prevê a possibilidade de que os Planos Setoriais sejam revistos dentro de um mesmo ciclo de planejamento;
    - Os Planos Setoriais serão elaborados de forma a criar grandes *conjuntos* (e não *rankings*) de empreendimentos e iniciativas prioritárias, sem criar hierarquias e comparações específicas dentro de um mesmo conjunto, tendo em vista que planos de nível estratégico e tático são paramétricos e não conhecem as variáveis específicas de cada empreendimento;
    - Os Planos Gerais são instrumentos de cunho tático-operacional que buscam adequar as prioridades de longo prazo previstas nos Planos Setoriais à realidade de um ciclo orçamentário e de parcerias específico, levando em consideração variáveis operacionais importantes que afetam a viabilidade de curto prazo dos investimentos;
- Planejamento de longo prazo como algo vivo e permanente: o Decreto nº 12.022, de 2024, estabelece que o PIT se desenvolve em ciclos de quatro anos. Dessa forma, mesmo os planos mais estratégicos (como o PNL) poderão ser revistos a cada quatro anos para incorporação de novas realidades não consideradas previamente.
- Aposta na governança e no monitoramento de resultados finalísticos como os fios condutores que devem permanecer diante das várias mudanças de conjuntura: a maior herança do PIT são as instâncias de governança interministerial instituídas pelo Decreto nº 12.022, de 2024, e a cultura de planejamento integrado que elas perpetuam. Ainda que os planos se tornem obsoletos e, assim, acabem se alterando várias vezes com o tempo, o importante é que o planejamento seja uma atividade permanente e constantemente aprimorada, e que as instâncias de governança monitorem o alcance dos resultados finalísticos desejados, fornecendo ao sistema de transportes do Brasil um horizonte de futuro a ser perseguido e permitindo que, com base nesses indicadores, caminhos sejam traçados e rotas sejam corrigidas.

RISCO 4 CAPACIDADE FISCAL DO ESTADO INSUFICIENTE PARA CONCRETIZAR AS AÇÕES

Dado que o setor de infraestrutura é intensivo em capital e envolve grande volume de investimentos, o último risco mapeado diz respeito à inexistência de recursos públicos suficientes para concretizar os empreendimentos e iniciativas previstos nos planos de longo prazo. Foram mapeadas as seguintes estratégias de mitigação:

- Os Planos Gerais farão a ponte entre o horizonte de longo prazo e o ciclo orçamentário específico, levando em consideração eventuais restrições fiscais e aproximando o planejamento de longo prazo de variáveis operacionais relevantes;
- Projetos previstos nos Planos Gerais deverão ser os únicos elegíveis a investimentos por recursos oriundos de emendas parlamentares;
- A presença da sustentabilidade como premissa dos planos elaborados no âmbito do PIT trará a priorização de empreendimentos verdes que deverão ser elegíveis a fontes de financiamento com foco em sustentabilidade;
- Os planos do PIT trarão iniciativas regulatórias e institucionais para permitir (i) o uso eficiente de recursos e a consolidação de investimentos públicos e (ii) o fomento ao investimento privado, inclusive por meio da mitigação de riscos;
- Monitoramento e avaliação dos planos do PIT servirão para apontar a existência de “metas sistematicamente descumpridas”, permitindo correção dos planos futuros para que sejam mais factíveis e próximos da realidade do país.

Por fim, para além do mapeamento de riscos feito neste Plano Estratégico, os próprios planos do PIT devem considerar os riscos relacionados às iniciativas e empreendimentos neles priorizados, com o objetivo de tornar os cenários-meta dos planos mais factíveis e realistas. Deve-se considerar, por exemplo:

- Possibilidade de falta de orçamento ou momento macroeconômico que traga insuficiência de investimentos públicos ou privados;
- Maior dificuldade de aprovação de licenciamento ambiental do que o previsto;
- Dificuldade política de implementação de mudanças regulatórias.

CONCLUSÃO

CAPÍTULO IX

O Plano Estratégico do PIT se mostra fundamental na missão de orientar a elaboração de todos os planos do Planejamento Integrado de Transportes, garantindo que todos os envolvidos em suas atividades sejam norteados por objetivos e prioridades comuns, além de baseados nas mesmas estratégias para atingi-los. A partir de sua publicação, a Secretaria-Executiva do CTPIT deve ficar responsável por acompanhar a execução de suas etapas e o atingimento das prioridades definidas.

PIT PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES