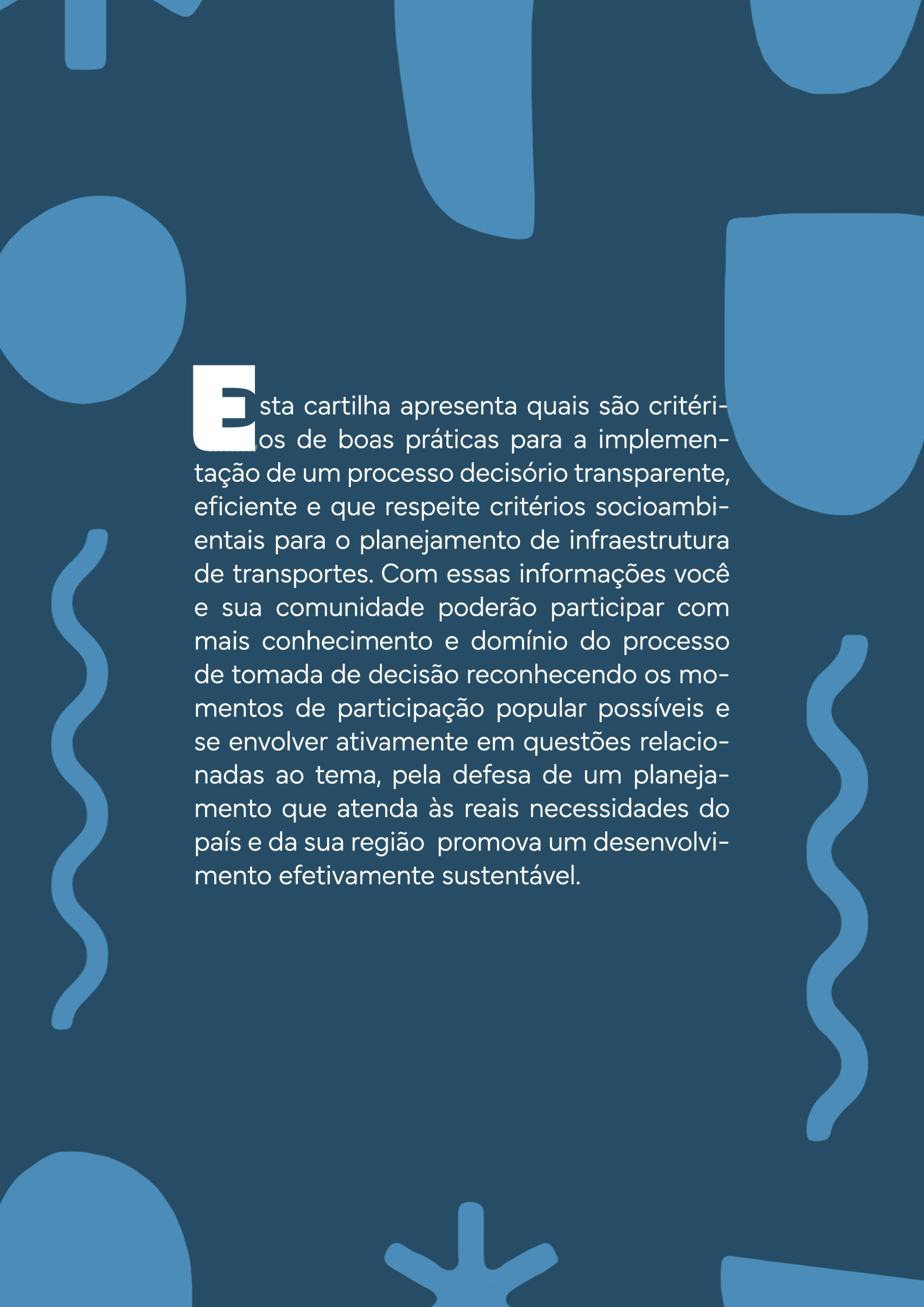


# Boas práticas no planejamento de infraestrutura de transportes





**E**sta cartilha apresenta quais são critérios de boas práticas para a implementação de um processo decisório transparente, eficiente e que respeite critérios socioambientais para o planejamento de infraestrutura de transportes. Com essas informações você e sua comunidade poderão participar com mais conhecimento e domínio do processo de tomada de decisão reconhecendo os momentos de participação popular possíveis e se envolver ativamente em questões relacionadas ao tema, pela defesa de um planejamento que atenda às reais necessidades do país e da sua região promova um desenvolvimento efetivamente sustentável.





## Como seria um bom planejamento de obras de transportes

No Brasil, quando se discute sobre obras de estradas, ferrovias, hidrovias e de transporte em geral, **muitas vezes os interesses de grupos econômicos falam mais alto do que as necessidades da população.** Em vez de focar nos problemas existentes e futuros e em como resolvê-los da melhor maneira, as discussões focam em projetos específicos que já estão acontecendo, e em questões emergenciais e pontuais.

A escolha das obras sem um planejamento organizado e com critérios claros para decidir faz com que todos os projetos pareçam igualmente importantes. **É preciso adotar um passo a passo para planejar obras de infraestrutura de transportes** e isso inclui ouvir as pessoas e dar transparência ao processo.

## 1. Preparação



O governo deveria prever como será o transporte de mercadorias e pessoas nos próximos anos, mapeando as regiões mais movimentadas do Brasil. Não se trata de pensar em transporte de cargas para exportação apenas, mas de contemplar as pessoas e o mercado interno também. O Instituto de

Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) realiza estudos para identificar e projetar o fluxo de mercadorias no território nacional. Com isso, é possível prever quais regiões precisarão de melhorias no transporte. O Plano Nacional de Logística (PNL)/2050 está sendo desenvolvido e você pode participar.

## 2. Identificar pontos críticos: os gargalos

Após essa previsão, é **essencial identificar os "gargalos"**. Você sabe quando o tênis do seu filho logo logo não vai mais servir e você vai ter que comprar um maior, ou pegar do irmão mais velho, do primo...

O gargalo é como um entupimento que só se resolve com a troca de um cano ou adicionando mais um, para poder escoar mais rápido. São os pontos críticos onde o transporte é ineficiente,





como estradas superlotadas de pessoas ou mercadorias, ou mesmo portos ou aeroportos que não comportam mais o fluxo. Esses gargalos aumentam os custos de transporte e podem prejudicar o crescimento econômico e até o surgimento de novas atividades, como o próprio turismo.



Gargalos mais preocupantes

Ao observar esses locais, o governo deve **priorizar os gargalos mais preocupantes e ouvir as comunidades locais**, como indígenas, quilombolas, extrativistas e a população em geral, para entender os efeitos das obras sobre eles.

É preciso considerar os impactos que se acumulam a cada nova obra no mesmo corredor logístico. Além disso, essa escuta deve ser ativa, como determina a Convenção 169, ou seja, por meio de uma Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI). As pessoas precisam estar informadas sobre o que está em jogo (de boa-fé), antes de serem tomadas as decisões (previamente) para que escolham livremente, chegando a um acordo ou consentimento sobre a proposta.

### 3. Definição de Alternativas

Após identificar os problemas atuais e futuros, o **governo precisa pensar em soluções**, como construir novas estradas, melhorar as existentes ou buscar outros meios de transporte. Isso é feito na etapa pré-projetos onde são desenhados os cenários alternativos e um cenário onde não fazemos nada para ver o que acontece. O **PNL/2050** está sob consulta durante o ano de 2025 e será usado como um norte para as decisões setoriais (que incluem: rodovias, ferrovias, portos e aeroportos) Ele deve trazer alternativas que precisam ser conhecidas e avaliadas por todos em um processo transparente e participativo, incluindo os critérios socioambientais tão caros ao nosso presente e ao futuro do país e do mundo.



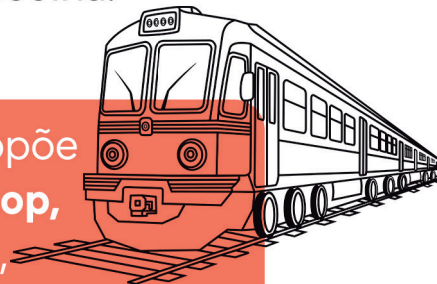


## 4- Avaliação e seleção de alternativas

Depois de encontrar as possíveis soluções, **o governo precisa avaliar qual delas é a melhor.** Para isso, ele deve seguir critérios técnicos como: qual obra é a melhor do ponto de vista de engenharia, qual gera menos impactos sociais e ambientais, e também qual será o custo e o prazo de construção de cada projeto. Se uma obra causar grandes danos ao meio ambiente ou afetar gravemente uma comunidade, ela provavelmente não é a melhor escolha.



A **Ferrogrão (EF-170)** é um exemplo. O projeto propõe a construção de **uma ferrovia que começa em Sinop, em Mato Grosso**, maior produtor de grãos do país, **e termina no porto de Miritituba, em Itaituba, no Pará.** Seria uma alternativa à rodovia BR-163 para escoar a produção agrícola. O valor estimado atualmente pelo governo é de pelo menos **R\$ 25 bilhões.** Um baita investimento! Mas o projeto é duramente criticado exatamente por não ter sido feito com a participação de territórios indígenas afetados e por ter graves consequências sociais e ambientais, gerando uma pressão sobre áreas preservadas e provocando desmatamento não só durante as obras, mas no estímulo ao avanço da fronteira agrícola. Além disso, a EF-170 terminaria em portos fluviais em Miritituba, ou seja, **com as secas extremas provocadas pelas mudanças climáticas, daqui a dez anos ainda será uma rota viável?**







“

**Será que foram mesmo avaliadas várias alternativas** para solucionar o problema de escoamento entre os estados antes de terem escolhido o projeto da Ferrogrão?

”

Ninguém está comparando ferrovia com rodovia, mas com outras opções ferroviárias possíveis no país.



## 5. Criação de um “cardápio” de Projetos

Após **comparar todas as alternativas**, o governo escolhe as melhores soluções e cria uma lista de projetos que serão realizados. Essa lista precisa priorizar as obras que trazem mais **benefícios para a economia regional**, que causem **menos impacto ao meio ambiente**, aos grupos tradicionais afetados por estas obras, atendendo às necessidades atuais e futuras do país. Ou seja: obras que sejam boas para a população regional também!



### ONDE PODEMOS ATUAR

Normalmente, **as pessoas só ficam sabendo das grandes obras quando o governo começa a pedir as licenças ambientais**. Nessa etapa, as comunidades participam podendo manifestar suas preocupações. No entanto, a obra **já foi planejada e é difícil pará-la**. Por isso, a sociedade precisa ser ouvida antes. Quais são os espaços e etapas onde a sociedade local pode incidir sobre as obras?



## ***PNL 2050 e o Decreto 12022/2024***

O **Plano Nacional de Logística** é um instrumento de planejamento de nível estratégico e **deverá identificar as necessidades e as oportunidades atuais e de médio e longo prazos para a rede de transporte nacional**, apontando os possíveis cenários para seu desenvolvimento. O Decreto 12022/2024 instituiu o Planejamento Integrado de Transportes e suas instâncias de governança, o PIT ou CGPIT, que é responsável pelos estudos e condução do PNL/2050.

Durante a construção do **PNL/2050** teremos muitos espaços de troca, com audiências públicas, webinários e consultas públicas para colher as ideias e demandas da sociedade em geral. O CGPIT previu inclusive encontros regionais e canais de atendimento para tirar dúvidas e trazer esclarecimentos. Mas para incidir de forma efetiva nesse processo precisamos nos preparar melhor e entender o cenário atual (diagnóstico) e conhecer o cenário meta que está sendo proposto (prognóstico). Sem conhecer a doença ou as causas dela, como é que podemos escolher os remédios?

**O momento atual é muito importante para agir e pressionar para que boas práticas sejam adotadas** no plano e que os critérios socioambientais e regionais sejam considerados para evitar obras desnecessárias, que causem impactos nos territórios e no meio ambiente, e para favorecer a infraestrutura PARA a Amazônia e os amazônidas.



## O PAC

O **Plano de Aceleração do Crescimento** (PAC) é um pacote com um conjunto de projetos de infraestrutura lançado pelo governo. Mas muitas das propostas que estão nele não foram detalhadamente planejadas obedecendo aos critérios ideais. Hoje ele traz apenas uma lista de iniciativas elencadas pelo Governo como prioridades a serem viabilizadas tanto pelo PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) quanto pelo PPA (Plano Plurianual). É um programa de governo que evidencia as intenções, mas que pode estar distante das demandas regionais.

É importante que as obras incluídas no PAC sejam escolhidas a partir do bom planejamento de infraestrutura de transportes. O Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra), o Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP), o Instituto Socioambiental (ISA) e a Transparência Internacional - Brasil (TI Brasil) lançaram uma cartilha com critérios socioambientais para inclusão de obras no PAC e enviaram ao governo



## Novos critérios

Para isso, **adotar critérios socioambientais é muito importante.** Hoje, o Ministério dos Transportes considera apenas a quantidade de emissão de gases de efeito estufa para decidir se a obra é ou não adequada ambientalmente, mas existem mais critérios socioambientais que devem ser levados em consideração. Atualmente, não se leva em conta: as pessoas, a agricultura familiar, o desmatamento, a grilagem, as terras indígenas e quilombolas, os territórios da pesca artesanal, a economia local e sua vocação ou mesmo a briga pela terra que a obra pode causar. Outros pontos devem ser incluídos nessa análise e a discussão do PNL/2050 é uma ótima oportunidade.

É preciso pressionar para que sejam aplicadas oficialmente as **boas práticas de planejamento e a avaliação de alternativas em projetos de infraestrutura**. Deve-se levar em conta os riscos sociais e ambientais de cada obra e também os custos. Quando temos claro quais são os problemas que precisam ser solucionados, sabemos que nem toda obra deve ser executada. Quando forem necessárias, que as melhores alternativas sejam escolhidas.

**Os projetos selecionados para receber investimentos realmente devem atender ao interesse público.**





# Glossário

## **EF-170 (Ferrogrão)**

Ferrovias projetada para ligar Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA), com foco no transporte de grãos, mas alvo de críticas devido a impactos socioambientais.

## **PNL /2050 (Plano Nacional de Logística)**

Plano do governo brasileiro que orienta ações e estratégias de infraestrutura de transporte e logística com horizonte até 2050.

## **PAC (Plano de Aceleração do Crescimento)**

Programa governamental que reúne projetos prioritários de infraestrutura para acelerar o desenvolvimento do país.

## **PPI (Programa de Parcerias de Investimentos)**

Programa que promove a participação do setor privado em projetos de infraestrutura prioritários, facilitando concessões e parcerias público-privadas.

## **PPA (Plano Plurianual)**

Instrumento de planejamento governamental que define metas e prioridades para um período de quatro anos, incluindo projetos de infraestrutura.

## **Convenção 169 (Convenção sobre Povos Indígenas e Tribais)**

Tratado da Organização Internacional do Trabalho (OIT) que assegura o direito à Consulta Livre, Prévia e Informada para povos indígenas e tribais antes de projetos que os afetem.

## **Realização**

Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça  
Socioambiental (GT Infra)  
Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)  
Instituto Madeira Vivo (IMV)  
Movimento Tapajós Vivo (MTV)

## **Elaboração da cartilha**

O Mundo Que Queremos

## **Produção do conteúdo**

André Ferreira  
Brent Millikan  
Claudio Oliveira  
João Andrade  
Sérgio Guimarães

## **Comunicação**

Alexandre Mansur  
Emily Costa  
Isis Nóbile Diniz  
Susana Berbert

## **Ilustração**

Carina, Horopakó, do povo Desana

## **Designer**

Matheus Faria







gt-infra.org.br  
@gtinfraestrutura