



PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO NO SETOR DE TRANSPORTES

**Caminhos para a Sustentabilidade com
Transparência e Participação Social**

Relatório final do workshop de Setembro/2024

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO NO SETOR DE TRANSPORTES

**Caminhos para a Sustentabilidade com
Transparência e Participação Social**

Relatório final do workshop de Setembro/2024



Exceto quando indicado o contrário, este trabalho é distribuído sob uma [licença de uso livre](#). Você pode copiar, adaptar e redistribuir o conteúdo apresentado a seguir, desde que dê o devido crédito a seus autores.

Planejamento Estratégico no Setor de Transportes

Março/2025

Relatoria: Sirlene Barbosa, Rosiene Francisco, Sara Araújo e Thaís Vicarone

Revisão: Adriana Cuoco Portugal, Amanda Faria Lima, Anderson Uliana, Andre Ferreira, Brent Millikan, Guilherme Fortuna, Isis Diniz, Janayna Cajueiro, Maria Prado, Mariel Nakane, Mateus Rodrigues.

Projeto Gráfico: Tangente Design



APRESENTAÇÃO

O workshop “Planejamento Estratégico no Setor de Transportes: Caminhos para a Sustentabilidade com Transparência e Participação Social” foi uma iniciativa conjunta da Controladoria-Geral da União (CGU), do Ministério dos Transportes (MT), do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra), do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), do Instituto Socioambiental (ISA), do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP) e da Transparência Internacional – Brasil.

Organizado no âmbito do 6º Plano de Ação de Governo Aberto do Brasil, relativo ao compromisso “Instrumentos para aprimorar transparência e participação social nas políticas públicas de infraestrutura”, o evento teve como objetivo promover o diálogo entre representantes do setor público e da sociedade civil sobre o fortalecimento de instrumentos e processos decisórios no planejamento estratégico do setor de transportes, sob a ótica da sustentabilidade, da transparência e da participação social, considerando suas dimensões socioambiental, econômica e política, com destaque para questões que tocam à região amazônica.

Assim, o encontro aconteceu no dia 12 de setembro de 2024, na Escola Nacional de

Administração Pública (ENAP), teve cerca de 55 participantes presenciais e foi acompanhado por 60 pessoas pela transmissão *online*, contando com a presença de organizações da sociedade civil, ministérios, movimentos sociais e instituições de pesquisa. Organizado no formato de mesas temáticas, o workshop contemplou a discussão sobre os diversos aspectos do planejamento do setor de transportes, a importância da reflexão sobre a análise de viabilidade econômica e socioambiental nos planejamentos, a perspectiva das vozes dos territórios sobre a vivência da implementação dos grandes projetos de infraestrutura de transporte, e sobre como o controle social e o monitoramento das grandes obras pode ser fortalecido pela transparência e pela divulgação de informações relevantes.

Foram realizados momentos dedicados à participação do público presente, com abertura para perguntas e contribuições, permitindo um diálogo direto entre os participantes e os palestrantes. Esse formato buscou promover uma troca de experiências e perspectivas, enfatizando a importância da escuta ativa e da construção coletiva de soluções. A programação detalhada pode ser encontrada neste link e, na sequência, apresenta-se os títulos das mesas.

PROGRAMAÇÃO

MESA DE ABERTURA.

1

DESAFIOS DE SUSTENTABILIDADE
E PARTICIPAÇÃO SOCIAL NO
PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

4

TRANSPARÊNCIA E CONTROLE
SOCIAL DE GRANDES OBRAS DE
INFRAESTRUTURA

2

PERSPECTIVAS SOCIOAMBIENTAIS,
VIABILIDADE SOCIOECONÔMICA
E POSSÍVEIS ALTERNATIVAS NO
PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

FORTALECIMENTO DE
INSTRUMENTOS E PROCESSOS
DECISÓRIOS NO PLANEJAMENTO
DE TRANSPORTES: SÍNTESE DOS
DEBATES E ENCAMINHAMENTOS

3

GOVERNANÇA TERRITORIAL E
IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DE
GRANDES EMPREENDIMENTOS NO
SETOR DE TRANSPORTES

AValiação e ENCERRAMENTO
DA OFICINA

Assim, este documento tem o objetivo de reunir de forma completa as discussões e os principais pontos de atenção levantados no workshop “Planejamento Estratégico no Setor de Transportes: Caminhos para a Sustentabilidade com Transparência e Participação Social”. Após essa apresentação, será feito um breve resumo dos principais pontos de discussão do evento, contemplando todas as mesas realizadas, com uma lista

dos principais elementos discutidos ao final do relato de cada mesa.

Esperamos que, além de uma importante memória sobre esse momento, o documento subsidie ações de incidência para o fortalecimento dos processos decisórios da política de transportes no Brasil, com foco na promoção da sustentabilidade, da transparência e da participação social.

RESUMO

Destacam-se, a seguir, os principais pontos das discussões realizadas no evento “Planejamento Estratégico no Setor de Transportes: Caminhos para a Sustentabilidade com Transparência e Participação Social”:

Esforços do governo federal para incluir a sustentabilidade, a transparência e a participação social como premissas para o planejamento do setor de transportes.

Importância da promoção da participação social efetiva e da divulgação de informação pública de forma oportuna e com qualidade, subsidiando a atuação da sociedade e também contribuindo para a integridade dos processos.

Reflexão sobre como incluir a sociedade, especialmente os povos indígenas e comunidades tradicionais dos territórios impactados pelos empreendimentos, nos processos de tomada de decisão, análise e escolha de alternativas e planejamento do setor.

Urgência da adoção dos procedimentos necessários para que o direito à consulta livre, prévia e informada dos povos indígenas e

comunidades tradicionais seja respeitado no planejamento de infraestrutura de transportes.

Importância de que o planejamento estratégico do setor de transportes seja feito a partir de estudos que embasam a identificação dos problemas atuais e futuros da logística de transportes no Brasil, incorporando a dimensão socioambiental desde a fase inicial e considerando a participação pública no levantamento, na análise e na escolha das alternativas disponíveis para solucioná-los.

Necessidade de que o planejamento estratégico de transportes esteja alinhado com diretrizes e planos estratégicos do governo, a exemplo do Plano de Transformação Ecológica, da Estratégia Brasil 2050 e do Plano Clima.

Fortalecimento da garantia do direito ao acesso à todas as informações sobre os projetos de infraestrutura em todo o seu ciclo de vida, considerando o planejamento ao qual se vinculam, seu processo de contratação, seu eventual licenciamento ambiental, e sua execução contratual e das respectivas condicionantes ambientais.

MESA DE ABERTURA

A abertura do evento contou com a presença das seguintes autoridades: George Santoro, secretário-executivo do Ministério dos Transportes – MT, Eveline Britto, secretária-executiva da Controladoria-Geral da União – CGU, André Ferreira, diretor-executivo do

Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA, Adriana Portugal, presidente do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas – IBRAOP, e Amanda Faria Lima, analista da Transparência Internacional.

MESA DE DISCUSSÃO

DESAFIOS DE SUSTENTABILIDADE E PARTICIPAÇÃO SOCIAL NO PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

PARTICIPANTES

■ **Mateus Santos Rodrigues**

Coordenador-Geral de Instrumentos de Planejamento na Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes.

■ **Cloves Benevides**

Subsecretário de Sustentabilidade no Ministério dos Transportes.

■ **Rodrigo Santos Ferreira**

Coordenador-Geral de Política de Planejamento na Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes.

■ **Fabiano Chaves da Silva**

Coordenador-Geral de Estudos Prospectivos e Cenários da Subsecretaria de Planejamento de Longo Prazo da Secretaria Nacional de Planejamento do Ministério do Planejamento e Orçamento.

■ **Rafaela Gomes**

Coordenadora-Geral de Sustentabilidade no Ministério de Portos e Aeroportos.

■ **Brent Millikan** (facilitador)

Membro da Coordenação Executiva do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental.

Brent iniciou o painel dizendo que o GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental, um dos coorganizadores do workshop, é uma rede composta por mais de 40 organizações da sociedade civil, entidades de pesquisa e movimentos sociais que trabalham com direitos socioambientais. Na sequência, mencionou a nota técnica “Critérios para análise e classificação de empreendimentos de infraestrutura propostos para inclusão no Plano Plurianual 2024-2027 e no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)”, lançada em 2023 como fruto de uma parceria entre IEMA, GT Infraestrutura, ISA, Transparência Internacional – Brasil e IBRAOP, que tem sido uma referência para a sua atuação no Compromisso 1 da Parceria de Governo Aberto, inclusive nos preparativos para o workshop.

Ademais, frisou que o tema da mesa era “Desafios de Sustentabilidade e Participação Social no Planejamento de Transporte”, com foco nas estratégias de planejamento à luz das diretrizes do governo federal. Reforçou que a discussão girou em torno de como promover sustentabilidade, inclusão social e crescimento econômico com transparência e participação social. Portanto, levantou a questão sobre as lições aprendidas com a implementação do PNL 2035 e seus respectivos planos setoriais (referentes a rodovias, ferrovias, hidrovias e portos) em relação às diretrizes do atual governo, que busca a integração entre crescimento econômico, inclusão social e sustentabilidade ambiental. Além disso, refletiu sobre como operacionalizar e colocar em prática a intenção de internalizar sustentabilidade, participação e transparência no novo planejamento integrado de transportes, dialogando com outras iniciativas estratégicas do governo,

como a Estratégia Brasil 2050 e as diretrizes relacionadas aos direitos humanos.

Na sequência, **Mateus Rodrigues** agradeceu o convite e apresentou uma retrospectiva sobre o planejamento de transportes, abordando o Plano Nacional de Logística (PNL 2035) e os respectivos planos setoriais, reconhecendo avanços e limitações, além de oferecer perspectivas para o novo ciclo do Planejamento Integrado de Transportes (PIT).

O primeiro ciclo de planejamento integrado de transportes, baseado na Portaria nº 123/2020 do antigo Ministério da Infraestrutura, traz duas camadas principais de planejamento: uma camada estratégica (PNL 2035), lançada em 2021, e uma camada tática, representada pelos planos setoriais (terrestre, portuário, hidroviário e aeroviário), que visa à implementação de objetivos estratégicos por meio de projetos prioritários. Os planos setoriais associados ao PNL 2035 passaram por consulta pública em 2024. Um primeiro avanço foi a criação de uma lógica de encadeamento de planos, buscando um planejamento intermodal mais robusto.

Mateus também apresentou a metodologia dos planos e detalhou o processo de modelagem e simulações, explicando como foram construídos cenários baseados na oferta e na demanda de transportes e a incorporação da carteira de projetos existentes. O índice de benefícios generalizados (IBG) foi usado para avaliar empreendimentos em diferentes dimensões (como integração nacional, segurança e sustentabilidade). Uma limitação importante no PNL 2035 foi apontada: o indicador de sustentabilidade foca apenas

nas emissões de gases do efeito estufa em CO₂-equivalente e tem peso fixo de 11,2%, sem priorização adequada para as regiões mais afetadas. Além disso, ele não considera outras variáveis, como desmatamento, vulnerabilidade a eventos climáticos extremos e dinâmicas no uso do solo.

Em seguida, Mateus informou que a superação das limitações identificadas no PNL 2035, especialmente das relacionadas à sustentabilidade, será discutida no novo ciclo do Planejamento Integrado de Transportes – PIT, instituído pelo Decreto nº 12.022, de 16 de maio de 2024. O novo ciclo começará com a elaboração do PNL 2050, seguido por planos setoriais e planos gerais, que servirão de insumo para o PPA 2028-2032. Ademais, explicou que o novo ciclo terá mais clareza de direção, com um cenário-meta único e cenários intermediários, além de metodologias quantitativas e qualitativas mais robustas, com diálogo mais forte com a academia e participação social ampliada, incluindo feedback da sociedade civil e das comunidades impactadas. O novo ciclo de planejamento irá incorporar múltiplas dimensões de sustentabilidade, alinhado à Estratégia Brasil 2050, com atenção especial para as mudanças climáticas. O diálogo com o Ministério do Planejamento, que coordena a construção da Estratégia Brasil 2050, será ampliado para garantir uma visão mais precisa do país nesse horizonte temporal.

Na sua apresentação, **Cloves Benevides**, Subsecretário de Sustentabilidade do MT, começou dizendo que o evento representava um momento de celebração, pela oportunidade de diálogo entre a sociedade civil e o

governo nessa temática. Reforçou a necessidade de se entender a sustentabilidade não como um simples indicador, mas como uma premissa essencial na modelagem das políticas públicas. Falou sobre o reposicionamento do Ministério em pautas de sustentabilidade, clima e planejamento de longo prazo, mencionando a criação do Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos – COSUST, o trabalho na coordenação do setorial para a elaboração da Taxonomia Sustentável Brasileira, a coordenação dos setoriais de mitigação e adaptação do Plano Clima, no âmbito do Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima (CIM), e as contribuições do setor para a construção e a atualização dos planos de prevenção e controle do desmatamento dos biomas brasileiros.

Considerando a importância de incluir a sociedade civil nos processos decisórios, Cloves indicou como possibilidade a criação de uma câmara da sociedade civil no COSUST, que será implantada ao final do mês de setembro em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos. O Subsecretário de Sustentabilidade do MT refletiu sobre os desafios na participação social, citando como exemplo a Portaria do Ministério dos Transportes nº 485 de 2024, que determina que o ministério incorpore a transparência e a participação social em seus processos decisórios.

Ao abordar os grandes desafios institucionais, Cloves mencionou o compromisso de adereçar a implementação da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que versa sobre o direito à consulta livre, prévia e informada (CLPI), e da gestão dos impactos territoriais de grandes

empreendimentos. Ele enfatizou a necessidade de uma mudança cultural para que a escuta da sociedade ocorra já na fase de planejamento dos empreendimentos. Destacou a importância de critérios robustos para incentivar o financiamento de projetos “verdes” de infraestrutura e defendeu o aprimoramento dos EVTEAs (Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental), reconhecendo a urgência de se melhorar a avaliação dos impactos cumulativos e sinérgicos no planejamento setorial. Ele concluiu com uma reflexão sobre a importância da participação social verdadeira, que não se limite à legitimação de decisões, mas que envolva a incidência e a decisão conjunta, afirmando que esse é o legado que o ministério busca deixar.

A apresentação de **Rodrigo Santos** girou em torno da transparência e da participação social no novo ciclo de Planejamento Integrado de Transportes (PIT 2024-2027), que envolve a elaboração do PNL 2050, de planos setoriais (ferroviário, rodoviário, hidroviário, portuário e aeroviário), e de planos gerais de parcerias e ações públicas, regidos pelo Decreto nº 12.022/2024. Rodrigo destacou a importância da criação de novas instâncias de governança, como os comitês técnico e de governança do PIT, que envolvem não apenas os Ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos, mas também o Ministério do Planejamento e a Casa Civil. O objetivo é garantir uma construção mais participativa e integrada entre todos os tomadores de decisão sobre infraestrutura no país.

A apresentação enfatizou a necessidade de se identificar e envolver as partes interessadas, tanto quem participa diretamente quanto os

impactados pelo transporte, para criar uma estratégia consistente com participação social e transparência. Assim, mencionou a importância de se estruturar a participação social de forma adequada, definindo como e quando os diferentes grupos devem ser ouvidos ao longo das fases de planejamento. Esses grupos incluem o governo (órgãos federais, estados, municípios, Legislativo e órgãos de controle), o setor produtivo, os operadores logísticos, a sociedade civil, os usuários de transporte de passageiros, a academia e as organizações de fomento. Destacou que cada grupo possui diferentes interesses em relação à transparência e à participação, e, por isso, é fundamental construir uma abordagem que atenda a essas diversas demandas.

Além disso, destacou a relevância de uma metodologia participativa e da divulgação de informações em etapas intermediárias, como o mapeamento da demanda de transportes e o diagnóstico da rede existente. Reforçou a necessidade de audiências regionais para considerar as peculiaridades de cada território. Para concluir, ressaltou que um planejamento participativo, enraizado nas decisões públicas e no controle social, é essencial para que o plano tenha credibilidade e possa ser efetivamente implementado.

Fabiano Chaves iniciou sua apresentação destacando o desafio de abordar duas grandes iniciativas do governo federal – a Estratégia Brasil 2050 e as Rotas de Integração Sul-Americana – em um tempo limitado, mas buscou trazer informações-chave sobre a internalização da sustentabilidade no planejamento governamental, alinhando sua fala com as discussões anteriores da mesa. Ressaltou a

importância de se pensar em sustentabilidade dentro do planejamento estratégico do Ministério do Planejamento, com foco em mitigar danos ambientais enquanto se atende às necessidades da sociedade.

Sobre as Rotas de Integração Sul-Americana, afirmou que a iniciativa tem como referência a reunião de líderes de países sul-americanos ocorrida em maio de 2023, que resultou no chamado “Consenso de Brasília”, destacando a importância de uma articulação de fronteiras com os 10 países sul-americanos vizinhos, que abrangem mais de 17.000 km² e envolvem mais de 600 municípios.

O processo de definição das rotas incluiu consultas a autoridades de governos estaduais e municipais em 11 estados de fronteira. A governança da iniciativa está baseada no Decreto nº 12.034/2024, que estabeleceu a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul. Fabiano informou que o MPO está dialogando com os países vizinhos da América do Sul sobre cada uma das rotas. Cinco rotas foram definidas, priorizando o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul, e de reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil, seus vizinhos e a Ásia.

Fabiano colocou como desafios para as Rotas de Integração Sul-Americana a viabilização de conexões intermodais (hidrovias, rodovias, ferrovias), os desafios de engenharia (por exemplo, em áreas montanhosas), a minimização de “externalidades socioambientais” em regiões sensíveis e o

fortalecimento de economias locais, com geração de emprego e renda.

A segunda iniciativa abordada foi a **Estratégia Brasil 2050**, voltada para o planejamento de longo prazo do país. Essa estratégia está centrada em enfrentar desafios climáticos, demográficos e econômicos. Ela visa integrar as questões climáticas com outros desafios, como a infraestrutura e as desigualdades social e regional, promovendo o desenvolvimento sustentável e inclusivo.

A estratégia foi desenhada com base em três eixos principais:

1. Desenvolvimento social e garantia de direitos.
2. Desenvolvimento econômico sustentável e inclusivo.
3. Fortalecimento das instituições democráticas e da capacidade estatal.

Fabiano informou, ainda, que a construção da Estratégia Brasil 2050 deve ser feita de maneira participativa, envolvendo diversos setores da sociedade, governos locais e sociedade civil. A meta é finalizar o planejamento até a COP 30, em Belém, e Fabiano convidou os presentes a contribuir através da plataforma Brasil Participativo, onde todos podem enviar sugestões e documentos para o debate. Ele finalizou reforçando a importância da participação social e a integração de diferentes atores no processo de construção dessas estratégias.

Para fechar as apresentações desta primeira mesa, **Rafaela Gomes** conduziu sua apresentação destacando a importância da participação social nos projetos de infraestrutura, especialmente no setor hidroviário, e

como isso fortalece a democracia e promove a transparência. Ela ressaltou os desafios que o governo enfrenta ao mobilizar a sociedade civil, principalmente em comunidades distantes dos centros de poder, e a necessidade de se simplificar a linguagem técnica para garantir uma participação informada.

Ela enfatizou que a participação social deve ocorrer desde a concepção dos projetos, não apenas no licenciamento ambiental, e mencionou a dificuldade tanto em obter participação quanto em incorporar as contribuições da população de forma adequada. Apresentou uma série de normativos que orientam o ministério a promover essa participação, como o Decreto nº 11.407/2023 (Sistema de Participação Social) e a Lei nº 14.802/2024 (Plano Plurianual), e sublinhou que o Ministério de Portos e Aeroportos tem

buscado estruturar suas ações com foco na sustentabilidade, criando a Subsecretaria de Sustentabilidade e a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação.

Rafaela também abordou a elaboração de uma política de sustentabilidade para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) que incorpore diretrizes dos espectros social, ambiental e de governança dentro das iniciativas de sua competência. A expectativa é que essa política seja formalizada via publicação de portaria ministerial até o final de 2024. A intenção do MPOR é a de submeter a política de sustentabilidade à consulta pública. Para enfrentar os desafios de participação, Rafaela sugeriu a realização de oficinas e audiências públicas regionais, além de melhorias contínuas nos mecanismos existentes para incentivar o engajamento da sociedade.

PRINCIPAIS ELEMENTOS

- Existe um crescente reconhecimento do governo e da sociedade sobre a importância da transparência e da participação social no planejamento da infraestrutura de transportes como elementos fundamentais para promover o desenvolvimento com inclusão social e sustentabilidade ambiental.
- Uma iniciativa estratégica, no marco da Política Nacional de Transportes e do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), é a elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, com seus respectivos planos setoriais (rodoviário, ferroviário, hidroviário e portuário) e planos gerais de parceria e ações públicas, de forma alinhada com a Estratégia Brasil 2050, em construção sob a liderança do MPO.
- Existem muitos desafios para aprimorar os instrumentos e práticas, no sentido de garantir a transparência e a participação social, especialmente nas fases iniciais do planejamento de transportes. Uma melhor abordagem da dimensão socioambiental no planejamento de transportes é muito ligada a questões de transparência e participação.
- Assim, é preciso viabilizar caminhos para promover o envolvimento de forma qualificada dos diversos atores no processo de tomada de decisão, com atenção especial para as comunidades em territórios afetados por empreendimentos (inclusive quanto ao direito de consulta prévia, abordado na Mesa nº 3), levando em conta a adoção de uma linguagem acessível no compartilhamento de informações.
- Nos espaços institucionais de planejamento do setor de transportes, uma sugestão foi a criação de uma “câmara de sociedade civil” no Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres (COSUST), em fase de implantação, como iniciativa do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos.
- Um desafio fundamental é garantir a efetiva articulação entre as Rotas de Integração Sul-Americana e o Plano Nacional de Logística, inclusive nos aspectos de transparência, participação e sustentabilidade socioambiental.



MESA DE DISCUSSÃO

PERSPECTIVAS SOCIOAMBIENTAIS, VIABILIDADE
SOCIOECONÔMICA E POSSÍVEIS ALTERNATIVAS NO
PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

PARTICIPANTES

■ **André Ferreira**

Diretor-Presidente do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA).

■ **Tiago de Oliveira**

Diretor de Auditoria de Políticas de Infraestrutura da Controladoria Geral da União (CGU).

■ **Luiz Antônio Vidal Fragoso Júnior**

Auditor-Chefe Adjunto na AudPortoFerrovia do Tribunal de Contas da União (TCU).

■ **Matias Rebelo Cardomingo**

Coordenador-Geral de Análise de Impacto Social e Ambiental do Ministério da Fazenda.

■ **Adriana Portugal** (facilitadora)

Presidente do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP) e Auditora de Controle Externo no Tribunal de Contas do Distrito Federal.

A mesa foi iniciada por Adriana, que destacou a importância da discussão que estava sendo feita, enfatizando a importância de se considerar a avaliação de alternativas, a incorporação de riscos socioambientais e os desafios para fortalecer o planejamento do setor de transportes. Na sequência, já passou a palavra para o primeiro palestrante.

Com o tema “Instrumentos e processos decisórios no planejamento setorial dos transportes”, **André Ferreira** iniciou sua fala apresentando um fluxo do processo de planejamento setorial dos transportes, destacando que muitas pessoas dos territórios e das organizações presentes não têm conhecimento desse processo, indicando a importância daquela apresentação. A partir do fluxo estratégico presente no Plano Nacional de Logística 2035, apresentou que este se desdobra em planos setoriais e gera portfólios de parcerias que propõem projetos para execução, seja com recursos públicos ou em colaboração com a iniciativa privada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Ele enfatizou a importância da participação pública, prevista em três artigos do Decreto nº 12.022/2024 sobre o Planejamento Integrado de Transportes (PIT), mas também chamou a atenção para a necessidade de se definir os momentos e assuntos em que essa participação ocorrerá, sendo crucial na identificação e na priorização dos problemas, bem como na seleção dos projetos.

Um ponto importante que ele destacou foi a importância da transparência das informações, que nem sempre esteve clara nos planejamentos anteriores. André explicou que a previsão

de produção e demanda de mercadorias até 2050 é feita para 455 regiões do país, gerando mapas que mostram os problemas de infraestrutura, ou “gargalos logísticos”, que surgem a partir disso. Ele ressaltou a necessidade de se priorizar os problemas de infraestrutura com base em critérios claros, devido às limitações de recursos e à importância do debate.

Outro destaque foi a inclusão de riscos sociais e ambientais na análise de alternativas para evitar que esses problemas sejam deixados apenas para o licenciamento ambiental, que, segundo ele, é um processo importante, mas que muitas vezes tem se revelado tecnicamente frágil e com assimetrias no acesso à informação. Concluiu enfatizando a necessidade de produtos intermediários no planejamento e de debates públicos em cada etapa, além de destacar a importância de se melhorar os indicadores de comparação entre projetos para que eles resolvam os problemas reais de infraestrutura.

Thiago de Oliveira destacou a importância da construção de um direcionamento estratégico para o setor de transportes e logística, em diálogo com a sociedade. Sua fala focou em como traduzir as diretrizes estratégicas de gestão para os próximos 4 anos, com base no trabalho realizado pela CGU, que avaliou o planejamento estratégico do Ministério da Infraestrutura entre 2019 e 2022.

A avaliação do planejamento estratégico do ministério revelou sete pontos de fragilidade, como baixo desempenho de implementação dos objetivos estratégicos, visão estratégica e indicadores frágeis, ausência de critérios objetivos e transparência na priorização dos

programas e projetos, deficiência na governança e na transparência do planejamento estratégico, necessidade de aprimoramento do Programa Inov@BR, e ausência de modelo de governança a ser adotado na atividade de planejamento estratégico dos Ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos.

O diagnóstico e as recomendações elaboradas foram enviadas pela CGU ao governo atual. Entre as recomendações, Thiago destacou a necessidade de avaliar se o portfólio de projetos está alinhado com os objetivos estratégicos, bem como a importância de priorizar os projetos de curto, médio e longo prazo, de estabelecer um mecanismo de diálogo entre os diversos setores envolvidos na política de infraestrutura, e de garantir uma metodologia clara para a gestão de programas.

Além disso, ressaltou a necessidade de maior transparência e prestação de contas à sociedade, especialmente em relação aos projetos abandonados. Por fim, Thiago comentou a importância de um modelo de governança integrado entre os Ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos, mencionando o Decreto nº 12.022/2024 como um exemplo de normatização desse tema. Ele finalizou promovendo o trabalho da CGU, que vai além de auditorias, atuando também na transparência, na integridade e no licenciamento ambiental de grandes obras de infraestrutura rodoviária.

Luiz Antônio focou sua fala em dois trabalhos do Tribunal, a Avaliação do Plano Nacional de Logística (PNL) 2035 e o Acompanhamento do Planejamento Integrado de Transportes. Inicialmente, justificou a atuação do TCU nesses temas a partir da percepção

da importância de fiscalizar as causas dos eventuais problemas de logística no país, não apenas a materialização desses problemas.

Assim, após apresentar um histórico sobre o planejamento de logística no país, destacou que a auditoria do PNL 2035 identificou aspectos positivos, como a construção de uma ferramenta de planejamento robusta. Constataram-se falhas de governança e de premissas, inversão da lógica de planejamento, com as ações alimentando o próprio plano ao invés de serem geradas por ele, incoerência entre premissas de desenvolvimento sustentável, e adoção de cenários que mostram o crescimento da emissão de gases do efeito estufa. A priorização também falhou, pois não houve uma análise de custo-benefício adequada, o que resultou em investimentos em projetos inviáveis que competem com outros mais prioritários. A falta de intermodalidade foi outro problema, e a transparência no processo de inclusão de projetos no orçamento foi insuficiente, sem rastreabilidade clara.

Em relação ao Planejamento Integrado de Transportes (PIT), Luiz destacou o exemplo positivo do Plano Aeroviário Nacional (PAN), que realizou análises de custo-benefício social para a seleção de seus projetos. Na sequência, apresentou os demais achados, como a desconexão entre o planejamento e as decisões previstas no PIT, com planos postergados e decisões tomadas sem o respaldo dos planos setoriais. A situação se caracteriza por planos setoriais em andamento e por decisões de investimento que não possuem filtros para evitar a seleção de projetos de baixa viabilidade ou inviáveis, bem como pela

ausência de um processo rastreável tocante à motivação para a seleção dos projetos que compõem o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Carteiras de projeto decididas de forma segregada, transparência e participação social pouco efetivas, e desestruturação da governança federal dos investimentos em infraestrutura foram outros achados da auditoria.

A auditoria resultou no Acórdão nº 2519/2023 do TCU, com diversas exigências e recomendações, destacando-se a demanda pela apresentação das justificativas para a inclusão de investimentos no Novo PAC, a recomendação de avaliação dos investimentos pela ótica intermodal, a realização de avaliação multicritério e a análise preliminar de custo-benefício socioeconômico, o estabelecimento de instância de governança e articulação, a definição dos corredores logísticos estratégicos prioritários para subsidiar a tomada de decisão no próximo ciclo de planejamento do setor, e normativo para institucionalização de momentos de transparência e participação social efetiva.

Matias Rebelo iniciou sua fala apresentando o Plano de Transformação Ecológica do Governo Federal, objetivando estruturar instrumentos financeiros que mobilizem capital para a sustentabilidade, abordando questões de produtividade, renda, desigualdade e impacto socioambiental.

Destacou que o foco recente tem sido na taxonomia sustentável, que define critérios para classificar projetos como sustentáveis, algo que dialoga com o debate estratégico do evento. Ele lembrou iniciativas como a Estratégia Brasil 2050 e apontou para a importância de se discutir contradições nos planejamentos integrados, especialmente em termos de sustentabilidade fiscal e social.

Abordou o desafio do Brasil em mobilizar capital para projetos de infraestrutura e como as finanças sustentáveis podem reduzir os custos adicionais relacionados à sustentabilidade. Comentou sobre a emissão de títulos soberanos sustentáveis, mencionando que o Brasil arrecadou 10 bilhões de reais com um prêmio próximo aos de países com maior grau de investimento. Isso demonstra que o setor financeiro internacional está disposto a financiar atividades sustentáveis no Brasil.

Enfatizou que uma taxonomia sustentável será estruturada em fases e mencionou os três objetivos prioritários: mitigação das mudanças climáticas, adaptação, e conservação do solo e das florestas. Ele ressaltou que a consulta pública definirá critérios para setores prioritários, como o de transportes. Além disso, os projetos devem demonstrar intencionalidade e informações completas, e não podem causar impactos negativos, atendendo às salvaguardas mínimas baseadas em normativos nacionais.

PRINCIPAIS ELEMENTOS

- Enfoque em perspectivas socioambientais, viabilidade socioeconômica e possíveis alternativas no planejamento de transportes como uma ação estratégica para melhores investimentos.
- Necessidade de compreensão dos problemas de infraestrutura, bem como da seleção de alternativas para solucioná-los a partir de critérios explícitos e que sejam discutidos com a sociedade.
- Necessidade de estabelecimentos de práticas efetivas de transparência e participação social no planejamento da política.
- Análise de viabilidade socioeconômica como diretriz para o planejamento do setor, sendo apontada tanto pela sociedade civil quanto por órgãos de controle.
- Taxonomia sustentável, com critérios para a classificação de projetos sustentáveis, conectando-se com o debate estratégico de aprimorar o planejamento do setor de transportes.

MESA DE DISCUSSÃO

GOVERNANÇA TERRITORIAL E IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DE GRANDES EMPREENDIMENTOS NO SETOR DE TRANSPORTES

PARTICIPANTES

► **Iremar Ferreira**

Coordenador do Instituto Madeira Vivo, membro do Fórum Mudanças Climáticas e Justiça Socioambiental e da Articulação Nacional pelos Direitos da Natureza, e articulador do Comitê de Defesa da Vida Amazônica na bacia do Madeira e do Comitê Internacional do Fórum Social Pan-Amazônico.

► **Carlos Alves**

Arqueólogo, Mestrando em Diversidade Sociocultural, Educador Popular e Militante do Movimento Tapajós Vivo em Santarém.

► **Pasyrna Panará**

Representante da Terra Indígena Panará e presidente da Associação Iakiô.

► **Claudelice Santos**

Coordenadora do Instituto Zé Cláudio e Maria.

► **Felício Pontes**

Procurador Regional do Ministério Público Federal (MPF).

► **Mariel Nakane** (facilitadora)

Assessora no Instituto Socioambiental (ISA).

Mariel iniciou agradecendo ao público por permanecer e ressaltou a importância dessa discussão, que contrastaria com a realizada nas mesas anteriores. Mencionou que, apesar de a conversa matutina ter sido rica, envolveu predominantemente pessoas em Brasília. O seu painel, no entanto, traria uma perspectiva diferente: o “chão”, onde as coisas não são tão bonitas quanto nos planos. Destacou que a sustentabilidade não é tão facilmente medida por indicadores e que é necessário pensar nas experiências concretas vividas pelas comunidades. Ela enfatizou a importância de abordar a história das políticas de transportes e ouvir relatos de representantes das quatro bacias hidrográficas — Tapajós, Xingu, Madeira e Tocantins —, que têm enfrentado projetos de longa data, muitas vezes insustentáveis. Chamou atenção para a falta de consideração pelos territórios nas políticas de transportes: mesmo com as promessas e os compromissos feitos pelo governo, muitas vezes as condicionantes ambientais e políticas públicas não são cumpridas.

Iremar Ferreira iniciou sua fala destacando a Amazônia como um grande corredor biocultural, fundamental para garantir o equilíbrio climático, como com o ciclo das chuvas. Mencionou que o Rio Madeira, naquele momento com menos de 70 cm de profundidade, é um exemplo de como os impactos ambientais têm afetado a região, que abriga dois grandes empreendimentos hidrelétricos e outros planejados, como os de Ribeirão e Yata, além de uma ponte binacional. Essas obras têm transformado a paisagem e provocado desmatamento, queimadas e extração intensiva de recursos.

Questionou para quem essas obras são estratégicas, apontando que elas atendem aos interesses do agronegócio e de grupos econômicos, sem considerar as necessidades das populações locais. Destacou a falta de participação social nas decisões sobre esses projetos de infraestrutura e também nos inventários e outros instrumentos de planejamento setorial, bem como o descumprimento do direito à consulta prévia e violações dos direitos das comunidades e da natureza. Também abordou a precariedade de serviços essenciais, como a falta de transporte para as comunidades rurais, que enfrentam dificuldades até para acessar cuidados de saúde. Ele ressaltou a ausência de comitês de bacia instalados na região e de iniciativas de governança territorial, especialmente para projetos de impacto transfronteiriço.

Concluiu alertando sobre a persistência das narrativas colonialistas, como a ideia de “integrar para não entregar”, e criticou a visão da promoção de corredores de exportação de grãos, que favorece o agronegócio e agrava os conflitos no campo sem levar em conta a realidade dos povos da Amazônia.

Carlos Alves abordou a situação crítica da região do Tapajós, destacando que, por conta da sua localização estratégica, ela se tornou um eixo essencial para a exportação de commodities, como grãos, madeira e minérios, por meio do Rio Amazonas, da BR-163 e da Transamazônica.

Sublinhou que, se por um lado essas infraestruturas facilitam a logística para algumas comunidades, por outro, elas deixam um rastro de destruição ambiental, com o

desmatamento ao longo das rodovias sendo um dos problemas mais graves. Ele citou dados do IPAM, que indicam que 80% do desmatamento ocorre próximo a rodovias, e mencionou o padrão de desmatamento em “espinha de peixe”, impulsionado pela grilagem e pela falta de fiscalização.

As comunidades tradicionais, como as de indígenas, quilombolas e ribeirinhos, enfrentam pressões crescentes devido a esses projetos de infraestrutura, que muitas vezes são implementados sem consulta prévia, como requer a Convenção 169 da OIT. Além disso, a expansão do agronegócio e a monocultura de grãos estão contaminando os igarapés com agrotóxicos, impactando os ecossistemas locais.

Outro ponto crítico levantado diz respeito ao projeto da Ferrogrão, que ameaça acelerar o desmatamento e a perda de áreas de conservação, como o Parque Nacional de Jamanxim, e aumentar a pressão sobre territórios indígenas, como o dos Munduruku. A criação de novos portos, como os de Miritituba e Santarém, também contribui para a privatização de territórios tradicionais e a expulsão de ribeirinhos de suas áreas de pesca.

Concluiu pedindo cautela às autoridades, alertando para a necessidade de se rever o modelo de desenvolvimento imposto na região, que ignora as necessidades dos povos tradicionais e tem causado injustiças ambientais e climáticas. Ele enfatizou que a Amazônia e o Tapajós devem ser tratados como patrimônios públicos, e que o Brasil tem a obrigação de preservar esses territórios para o futuro.

O indígena **Pasya Panará** abordou a história de sofrimento e resistência do povo Panará em função da construção da BR-163. Ele destacou que a construção da rodovia, sem consulta ou estudos adequados, resultou na devastação do território Panará, com doenças trazidas de fora dizimando a população, que atingia cerca de 3.000 pessoas distribuídas em 11 aldeias.

Pasya lembrou que seu pai foi o primeiro indígena desse povo a ser fotografado, após terem sido forçados a sair de suas terras para o Território Indígena do Xingu, onde se sentiram deslocados por estarem em um ambiente que não possuía os recursos naturais a que estavam acostumados. Hoje, o território tradicional remanescente é muito pequeno e, mesmo assim, continua sendo alvo de invasões ilegais de garimpeiros e madeireiros, especialmente na nascente do rio Iriri, que está contaminada pela prática da mineração.

Ele criticou o impacto de grandes empreendimentos como o da Ferrogrão, que trazem mais destruição e pressões sobre o território. Segundo o palestrante, o povo Panará não foi compensado pela perda de suas terras, e é fundamental que o protocolo de consulta seja respeitado, para que se possa tomar decisões justas sobre futuros empreendimentos. Ele enfatizou que os Panará não estão tentando criar conflitos, mas dialogar e garantir que haja estudos e compensações adequadas, para que tanto eles quanto os outros brasileiros possam coexistir com respeito e justiça. Ele encerrou expressando felicidade pelo crescimento atual da população Panará, que agora conta com cerca de 800 pessoas, mas ainda enfrenta muitos desafios.

Claudelice Santos iniciou perguntando quantas vezes mais será necessário repetir as mesmas questões sem ações efetivas do Estado. Ela lembrou da memória daqueles que denunciaram grandes empreendimentos e perderam suas vidas, questionando quantos mais precisarão morrer para que o Estado escute as vozes dos povos tradicionais.

Ela destacou a história de sua mãe e as memórias dolorosas da construção da hidrelétrica de Tucuruí, como a destruição de castanheiras e a morte de peixes, além da expulsão de famílias inteiras da região.

Criticou a falta de transparência e participação nos processos que envolvem os territórios tradicionais, mencionando que as comunidades não são informadas adequadamente sobre os empreendimentos que impactam suas regiões. As informações chegam fragmentadas, muitas vezes já no estágio de licenciamento ambiental, quando as decisões já estão tomadas. Reforçou a necessidade de o Estado “descer” até os territórios e escutar as bases, levando informações completas e garantindo que as comunidades possam decidir sobre os impactos em suas regiões.

Questionou a necessidade de tantas hidrovias, ferrovias e estradas, ressaltando que o custo dessas obras é alto para as comunidades: vidas, rios, florestas e culturas perdidas. Ela enfatizou que a sociedade precisa ser informada sobre os passos do Estado, que deve ser transparente, e encerrou afirmando que os povos tradicionais estão dispostos a ajudar na construção de um plano mais inclusivo, destacando que, até o momento,

não enxergava a efetividade das políticas anunciadas anteriormente nas mesas.

Felício Pontes refletiu sobre o papel do MPF na defesa jurídica de povos e comunidades tradicionais, destacando a responsabilidade constitucional atribuída ao MPF. Mencionou que, frequentemente, as ações do MPF são criticadas por “atrapalhar o progresso” ao defender os direitos desses povos e comunidades tradicionais. Citou o histórico de violações de direitos nos últimos 50 anos, especialmente desde o Plano de Integração Nacional, implementado pelo governo militar na Amazônia, e questionou o que diferencia os projetos do presente dos erros cometidos no passado.

Apontou para a evolução da legislação, destacando o direito à consulta prévia, livre e informada como um avanço fundamental. Ele relatou experiências pessoais em audiências públicas nas comunidades, como as relacionadas à hidrovia Araguaia-Tocantins e o derrocamento do Pedral do Lourenção, onde a população afetada se queixou da falta de respeito e consulta.

Enfatizou que a consulta aos povos afetados deve ser o ponto de partida em qualquer planejamento, seja no agronegócio, na mineração ou em outros setores. Deu exemplos de projetos que não avançaram devido à falta de consulta, como o Porto Naval de Manaus e a hidrelétrica de São Luís do Tapajós, ambos barrados por ações do MPF. Mencionou, no entanto, que projetos como a UHE Belo Monte avançaram apesar de inúmeras ações judiciais do MPF, frustradas pelo mecanismo da suspensão de segurança.

PRINCIPAIS ELEMENTOS

- Destaque para os impactos negativos sobre os territórios e modos de vida das populações da Amazônia pela implantação de grandes empreendimentos: violência contra defensores de direitos socioambientais, desmatamento, contaminação de recursos hídricos, perda de biodiversidade, perdas de patrimônio cultural, e invasões de terras indígenas e territórios protegidos.
- Todos os empreendimentos destacados na sessão – hidrelétricas na Bacia do Madeira, Ponte Brasil-Bolívia, concessão do Rio Madeira, Ferrogrão, portos do Rio Tapajós, concessão do Rio Tapajós, hidrovía do Tocantins, Rodovia BR-163 – atendem à lógica da intermodalidade voltada à logística de escoamento de commodities agrícolas.
- Ausência de consideração das necessidades das comunidades locais no planejamento setorial de transportes – “não são pensados como destinatários da política de transportes” – em contraposição ao sobredimensionamento das necessidades de logística do setor de commodities agrícolas e minerais.
- Ausência de integração da política de transportes a outras políticas públicas regionais necessárias para o acompanhamento de grandes empreendimentos de infraestrutura, como infraestruturas sociais básicas de saúde, saneamento, habitação e educação.
- Descumprimento do direito de consulta livre, prévia e informada das comunidades tradicionais.
- Necessidade de informações de qualidade e completas, bem como de oportunidades de participação das comunidades locais na tomada de decisão do planejamento setorial.
- A participação significativa das comunidades locais poderia evitar muitos conflitos e problemas futuros durante a implementação desses projetos.



MESA DE DISCUSSÃO

TRANSPARÊNCIA E CONTROLE SOCIAL DE GRANDES OBRAS DE INFRAESTRUTURA

PARTICIPANTES

► **Amanda Faria Lima**

Analista de integridade e governança pública na Transparência Internacional – Brasil.

► **Giovanna Ferreira**

Coordenadora-geral de informações e monitoramento de obras no Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos.

► **Marcelo Vidal**

Diretor de Governo Aberto e Transparência da Controladoria-Geral da União.

► **Maria Prado** (facilitadora)

Consultora internacional em matéria de transparência e infraestrutura na Infrastructure Transparency Initiative (CoST).

Finalizou criticando o uso desse mecanismo para seguir com grandes projetos sem a devida consulta e o devido respeito às comunidades afetadas, e indicou a existência de jurisprudência recente que não acata mais mandados de suspensão de segurança.

Por fim, durante o painel, houve manifestações de outros representantes de movimentos sociais dos territórios amazônicos. Destaca-se a fala de Bruna Balbi, da Terra de Direitos, que defendeu que as comunidades impactadas pelos empreendimentos saiam do lugar de vítimas das obras planejadas e possam ser participantes e destinatárias dos processos de planejamento e dos projetos. Reforçou a importância de se considerar as questões sociais e ambientais de forma conjugada, uma vez que o impacto na natureza e na vida das populações é indissociável, e sugeriu quatro encaminhamentos para o encontro:

Reconhecimento do passivo socioambiental da construção irregular dos portos na região do Tapajós com a devida discussão de medidas de compensação coletiva e respeito ao patrimônio cultural imaterial das comunidades atingidas.

Garantia do princípio da centralidade do sofrimento da vítima na discussão de todas as medidas reparatórias a serem adotadas.

Realização de atualizações pelos órgãos ambientais e Antaq em seus sítios eletrônicos, para que disponibilizem melhor o acesso às informações sobre os empreendimentos portuários, por meio da disponibilização integral dos documentos relacionados às autorizações e licenças necessárias, bem como da adequação dos campos de busca.

Ratificação, pelo Estado brasileiro, do Acordo Regional sobre Acesso à Informação, Participação Pública e Acesso à Justiça em Assuntos Ambientais na América Latina e no Caribe, o Acordo de Escazú, que assegura a participação pública na tomada de decisões em matéria ambiental, o acesso à justiça e a segurança de ativistas.

Maria Prado iniciou a mesa destacando a importância da transparência em grandes projetos de infraestrutura. Ela ressaltou que a transparência deve abranger todo o ciclo do empreendimento, desde a decisão a respeito do investimento até a execução das obras, não devendo apenas se limitar à fase de licitação, que é onde geralmente há maior divulgação de dados.

Observou que ainda existem lacunas importantes em relação à transparência nas fases de priorização e seleção de projetos, muitas vezes influenciadas por dinâmicas de lobby, bem como na fase de execução das obras, onde há uma falta de dados confiáveis e rotinas de publicação. Ela enfatizou que os grandes projetos envolvem vários contratos, como os de supervisão, desenho e construção, e riscos significativos em termos de integridade, o que exige um olhar mais atento ao setor para fins de mitigação desses riscos.

Além disso, ressaltou que, embora a transparência seja essencial, ela não é suficiente para garantir a participação efetiva da sociedade. A complexidade técnica dos projetos de infraestrutura torna difícil para a população afetada compreender e usar adequadamente as informações disponibilizadas. Para enfrentar esse desafio, mencionou o uso de plataformas digitais, inteligência artificial e outras ferramentas

que possam transformar grandes volumes de dados em informações acessíveis e compreensíveis, promovendo, assim, uma maior prestação de contas. Concluiu destacando a importância de se “qualificar” a transparência por meio de mecanismos que busquem garantir que a sociedade civil e as populações impactadas consigam acessar e compreender as informações disponibilizadas.

Amanda Faria destacou a importância da transparência e da integridade em projetos de infraestrutura. Ela iniciou sua fala argumentando que a transparência deve estar presente desde o planejamento de grandes projetos de infraestrutura, como portos e hidrovias, e não apenas durante a execução. Além disso, ressaltou a necessidade de se garantir que esses processos sejam íntegros, transparentes, compreensíveis e sustentáveis, buscando sempre atender ao interesse público, e não o privado.

Mencionou que, apesar das obras públicas serem essenciais para o desenvolvimento e para garantir direitos, elas também causam impactos ambientais e sociais significativos, o que não pode ser dissociado. Citou a complexidade e os riscos de corrupção no setor de infraestrutura, devido ao grande número de fases e atores envolvidos, a dificuldade de se exercer o controle social, e o aumento dos custos devido à corrupção.

Também chamou a atenção para os impactos negativos da corrupção em obras de infraestrutura, como o aumento dos custos, a escolha de projetos que não atendem ao interesse público, os atrasos e a redução da qualidade. Ela destacou a importância da integridade no processo de licenciamento ambiental e a

relação entre práticas de corrupção e impactos ambientais, com base em um estudo realizado em parceria com o WWF sobre obras de infraestrutura na Amazônia.

Ao tratar de transparência, enfatizou que a mera publicação de informações não necessariamente significa transparência. A informação deve ser relevante e acessível à população, e isso inclui garantir a participação e o controle social durante todo o ciclo de vida das obras. Ela também destacou a necessidade de se pensar nos usuários da informação, garantindo que esta seja compreensível e acessível, considerando, inclusive, as limitações no acesso à internet e em relação à linguagem técnica utilizada.

Por fim, apresentou algumas sugestões para fortalecer a agenda de transparência e integridade em obras de infraestrutura, como a integração de sistemas de informação, treinamentos para gestores públicos e sociedade, e a implementação de mecanismos de integridade nos setores público e privado, especialmente no contexto da nova lei de licitações. Ela concluiu destacando que essa é uma oportunidade inédita de se fortalecer o setor por meio da transparência, da integridade e da participação social.

A apresentação de **Giovanna Ferreira** destacou o Obras.Gov, uma plataforma federal criada para aumentar a transparência na execução de obras públicas no Brasil. O sistema foi lançado em 2021 após uma série de recomendações do TCU, com o objetivo de resolver problemas de falta de padronização, transparência e integração de informações nas obras de infraestrutura do governo federal.

O Obras.Gov centraliza informações sobre obras, desde o cadastro inicial até o

acompanhamento da execução física e financeira, permitindo a rastreabilidade completa do projeto. Ele integra vários sistemas federais, como o SIAFI e o portal de compras públicas, possibilitando que as informações sobre licitações e contratos sejam acessadas de forma transparente.

Enfatizou a importância de um identificador único (como o CPF da obra), que facilite a rastreabilidade em diferentes sistemas. Além disso, o Obras.Gov permite identificar sobreposições de investimentos em áreas como terras indígenas e unidades de conservação, um ponto que surgiu após as recomendações do TCU.

Ela também mencionou o desafio da mudança de cultura e a necessidade de maior adesão ao sistema, tanto pelos órgãos federais quanto por estados e municípios. Apesar do decreto que torna o uso do Obras.Gov obrigatório para órgãos federais, muitos ainda não utilizam a plataforma.

Por fim, falou sobre a integração do Obras.Gov com o aplicativo Cidadão.Gov.Br, que permite o controle social e que a população acompanhe o andamento das obras e faça denúncias diretamente pelo app. O governo está trabalhando para tornar o sistema mais robusto, trazendo, inclusive, funcionalidades de gestão de obras desde o projeto básico até a conclusão.

Marcelo Vidal destacou a Controladoria-Geral da União (CGU), órgão responsável por políticas de transparência, e pautou que a transparência deve ser vista como uma política pública, não apenas como uma obrigação a ser cumprida. Como toda política pública, ela deve atender a uma demanda social.

Frisou, também, que é essencial entender que a transparência e a participação social devem ser adaptadas às necessidades de cada público. Não adianta criar ferramentas de participação que não são acessíveis. Por exemplo, muitas vezes se cria um link para participação, mas as pessoas não conseguem acessá-lo, ou as audiências públicas são realizadas a distâncias inviáveis.

Ressaltou que a CGU tem um grande instrumento, que é o Portal da Transparência, mas que este ainda está focado principalmente na execução da política pública. Enfatizou a importância de se pensar em transparência em todas as fases do processo político, desde a formulação da política pública. Transparência não é apenas mostrar números, é garantir que as informações sejam acessíveis e relevantes.

Destacou, também, que a participação social não deve ser apenas formal. As pessoas devem ser ouvidas de forma a realmente influenciar decisões. Isso não significa que sempre haverá consenso, mas é importante que as pessoas saibam por que suas opiniões foram ou não levadas em consideração.

Reforçou que transparência e participação caminham juntas. Sem acesso à informação, não há participação verdadeira. Publicar informações de forma incompreensível e inacessível não é ser transparente. A transparência precisa atender à demanda social e melhorar a gestão pública, permitindo que a população participe de forma informada. Concluiu dizendo ser necessário aproveitar o momento atual, em que o diálogo sobre transparência e participação está mais aberto, para fortalecer esse tema no planejamento de infraestrutura.

PRINCIPAIS ELEMENTOS

- A incidência da transparência no setor de infraestrutura desde o planejamento político-estratégico e passando por todas as fases do ciclo de vida do empreendimento.
- Participação social e acesso às informações sobre infraestrutura como elementos essenciais para mitigar os riscos socioambientais dos empreendimentos.
- Ferramentas tecnológicas como contribuição para aprimorar políticas de gestão e divulgação de informações do setor, mas que devem ser combinadas com outras estratégias, como treinamentos para gestores públicos e sociedade, e espaços efetivos de participação social.
- Apresentação do Sistema Obras. Gov do Governo Federal e dos caminhos para o seu aprimoramento.
- Necessidade de compreensão da transparência como uma política pública que deve atender à demanda social de cada segmento e suas especificidades.
- Política de transparência que serve para melhorar o atendimento da demanda social existente. É necessário ter transparência desde a fase inicial do processo político e ao longo de sua formulação.
- Necessidade de reflexão sobre o tipo de participação social que se deseja, para além de apenas acolher as demandas: compartilhamento da decisão conjunta entre Estado e sociedade.
- A divulgação de informações públicas deve considerar quem são as pessoas que vão consumi-las, para que esses dados possam fazer sentido para o público e os diversos atores envolvidos.

