

RELATÓRIO
CONTRIBUIÇÕES E RESPOSTAS
CONSULTA PÚBLICA DE 30/03/2021 a 16/05/2021

Este relatório apresenta os resultados da fase de Consulta Pública do PNL 2035, iniciada em 30 de março de 2021 e encerrada em 16 de maio de 2021.

Primeiramente, estão apresentados os critérios adotados para avaliação das propostas e solicitações referentes à consideração de empreendimentos para os Cenários de simulação do PNL 2035.

Em seguida, o Quadro 2 traz a reprodução das contribuições com as sugestões ou solicitações apresentadas, acompanhadas das respectivas identificações e seguidas das respostas EPL.

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Após o recebimento das contribuições realizadas durante a Consulta Pública, a equipe da EPL realizou análises do conteúdo das contribuições, de forma a definir critérios de encaminhamento das contribuições recebidas para os Cenários do PNL 2035, conforme detalhado a seguir.

Como critério geral adotado, não foram incluídos nos cenários aqueles empreendimentos cujos dados não foram encaminhados na consulta pública até o prazo de 16 de maio de 2021, ou ainda, que não foram disponibilizados por qualquer outro meio. Para cada tipo de empreendimento, é necessário um conjunto de dados mínimos para possibilitar a análise e inclusão no modelo de simulação, sendo essencial, para todos, no mínimo uma localização precisa do empreendimento ou intervenção em questão, o valor do investimento e alguns dados operacionais descritivos, que podem variar de acordo com o modo de transporte ou o tipo de intervenção. Logo, esse critério limitou algumas das propostas, que ainda estavam no campo das “ideias” e que efetivamente nunca haviam sido estudadas de forma mais estruturada por meio de modelos ou técnicas de engenharia. Podem ser citados como enquadrados nessa situação as proposições relacionadas às hidrovias do Acre e do Marajó, bem como obras relativas ao Tratado de Itaipu.

A metodologia adotada para análise das propostas está apresentada na Figura 1. Primeiramente foi feita a diferenciação e identificação dos empreendimentos cuja simulação era possível e, destes, aqueles que ainda não haviam sido contemplados nos cenários de 1 a 5, apresentados na versão do PNL para Consulta Pública. A partir dos empreendimentos que atendiam esses critérios, partiu-se para a análise dos demais critérios para simulação, sendo selecionados para simulação aquelas proposições que estavam previstas para integrar o cenário 6 e aquelas que Ministério da Infraestrutura considerou estratégicas. O conceito do Cenário 6 é a simulação da totalidade de empreendimentos conhecidos e que foram propostos, tanto no processo de consulta pública, como pelas entidades que participaram da construção do PNL ao longo dos meses de trabalhos. Também foram verificados e incluídos quaisquer dados adicionais disponibilizados que foram considerados relevantes à simulação.

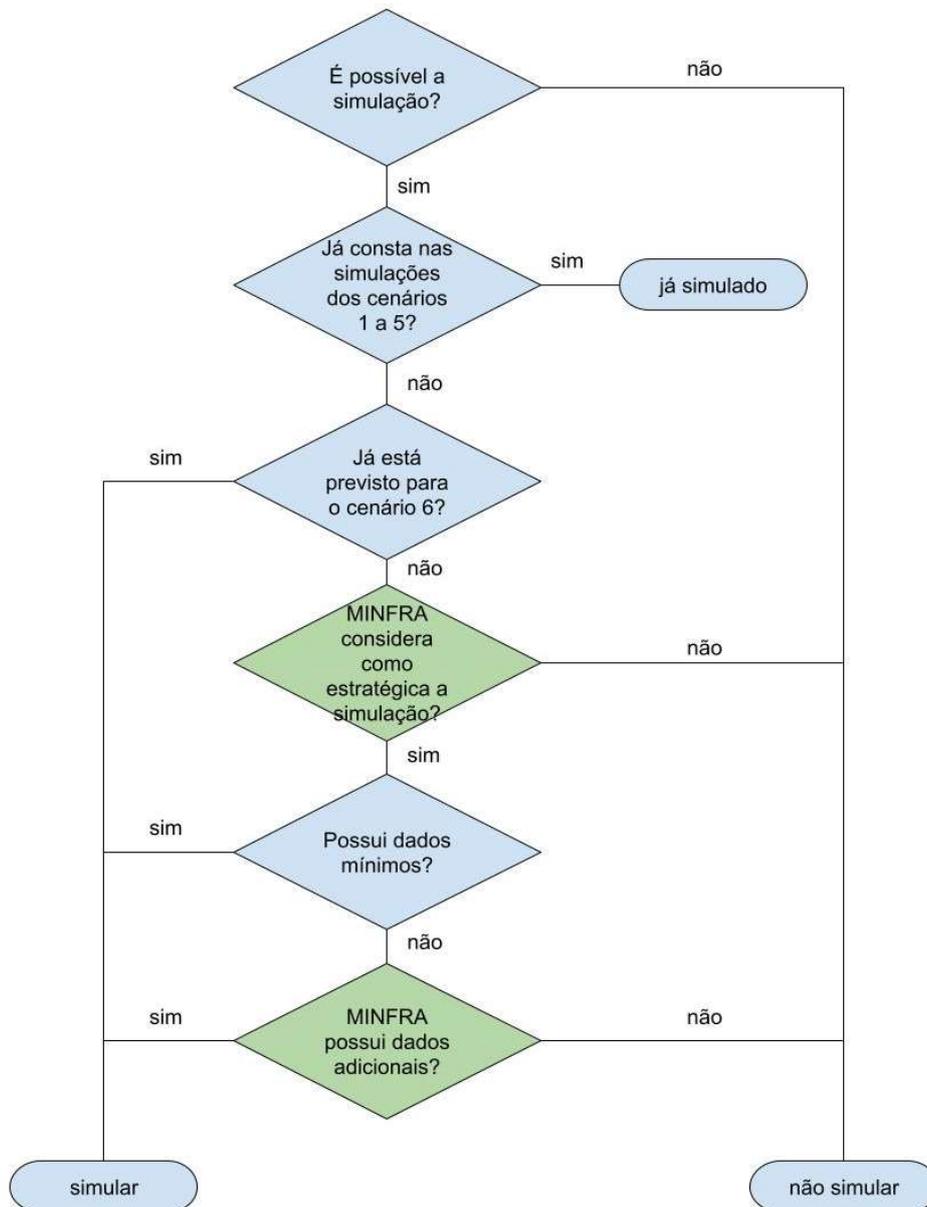


Figura 1. Fluxograma de análise das contribuições da Consulta Pública
 Fonte: EPL (2021)

Outro critério adotado foi a simulação apenas daquelas infraestruturas que resultariam em impactos significativos para os cenários. A partir desse critério, conclui-se que não foram simulados:

- Os empreendimentos que causam impactos locais, não se traduzindo em alterações significativas nos fluxos e indicadores obtidos;

- Os empreendimentos referentes a transporte intraurbano, visto que o modelo adota como unidade de modelagem o município, a exemplo da Rodovia Transaçoiana, que se trata de uma infraestrutura urbana;
- Os empreendimentos de manutenção, revitalização e recuperação, por não causarem alterações significativas diretamente na capacidade de transporte das vias;
- As infraestruturas relativas a transporte de passageiros urbano, por não serem do escopo do plano, de nível estratégico e nacional.

Além dos critérios gerais já detalhados, surgiu a necessidade de determinar critérios específicos para cada setor, que foram definidos em reuniões realizadas entre a EPL e as Secretarias do Ministério da Infraestrutura. Esses critérios estão detalhados a seguir.

Ficaram definidos os seguintes critérios para encaminhamento dos empreendimentos referentes ao Transporte Hidroviário Interior:

- Os cenários base e futuros foram simulados com uma nova rede hidroviária que permite a visualização do transporte de cargas nos IP4, conforme informações fornecidas pelo DNIT e ANTAQ e, além destes, para todos os municípios conectados por esta rede que apresentem demanda na matriz O/D;
- Para a simulação dos empreendimentos hidroviários no Cenário 6 no PNL 2035, foi usado como referência principal o Plano Hidroviário Estratégico – PHE, e subsidiariamente, no que tange a complemento de informações, o Plano Nacional de Integração Hidroviária – PNIH, devido à questões conflitantes entre os dois planos;

Foram definidos os seguintes critérios referentes aos empreendimentos Portuários sugeridos:

- Sobre a estimativa de investimentos em TUPs e demais terminais autorizados, considerando dados existentes das autorizações registradas na ANTAQ, verificou-se que as propostas não se configuram como vinculação formal ou obrigação de investimentos por parte do Autorizatório e que a efetivação desses depende de vários fatores do particular. Logo, não seria possível filtrar ou esboçar nos

indicadores do PNL tais investimentos como previstos. Optou-se por utilizar a informação de forma subsidiária, deixando claro que, além dos investimentos portuários já mapeados, existem outros provenientes da iniciativa privada em terminais autorizados que podem ocorrer ao longo dos anos. As informações mínimas necessárias para simulação desses empreendimentos também não se encontravam disponíveis e organizadas no momento oportuno (cabendo, se fosse o caso, levantamento específico caso a caso) e, por isso, não foram contempladas nas simulações de cenários do PNL 2035;

- Os empreendimentos com ampliação de capacidades previstas no antigo Plano Nacional de Logística Portuária – PNL para horizonte do PNL, compuseram o cenário 6 do PNL 2035;
- As propostas que sugeriam aumento das capacidades de terminais conforme projeções de demanda setoriais específicas não foram absorvidas, de forma a manter a coerência com os dados de demanda utilizados no PNL 2035. O trabalho de adequação das infraestruturas para as demandas projetadas para cada porto será executado no âmbito do Plano Setorial Portuário e dos Planos Mestres.

Ficaram definidos os seguintes critérios para encaminhamento dos empreendimentos referentes ao Transporte Rodoviário:

- As obras da esfera estadual foram consideradas no Cenário 6;
- As pontes são representadas no modelo como segmentos rodoviários, podendo haver, em alguns casos, uma alteração de velocidade. As pontes internacionais não apresentam impactos significativos no modelo, visto que a rede de transportes dos países vizinhos não é disponível no grau de detalhe adequado para simulação. Por esse motivo, tais empreendimentos não apresentam simulações assertivas na escala do PNL;
- O impacto do Inov@BR será estudado e simulado com maior aprofundamento na Fase 2 do Plano Setorial de Transporte Terrestre.

Foi utilizado um critério geral para avaliar as propostas da consulta pública para Concessões de rodovias ou melhorias por parte do Poder Público. Tal critério foi baseado no estudo realizado pela EPL para definição da carteira de projetos estudados pelo BNDES. O foco do critério é verificar o potencial dos trechos rodoviários para intervenções em uma hipotética concessão, ou a necessidade de melhorias de infraestrutura, ambos baseando-se nos carregamentos verificados para tais trechos nos Cenários já simulados no PNL.

A metodologia adotada foi a de escalonamento da infraestrutura conforme a necessidade observada. A partir do volume médio de tráfego anual indicado pela simulação, os empreendimentos são escalonados e enquadrados em uma categoria, conforme VEQ de gatilho:

Quadro 1. Metodologia Critério VEQ

TIPOLOGIA	CAPACIDADE (VehEq/ano)	VELOCIDADE (km/h)	VEQ de gatilho (dia)
Rodovia duplicada	25.228.800	120	
Segmentos com terceira faixa	18.921.600	90	20.000
Rodovia simples	12.614.400	90	15.000
Rodovia de baixa capacidade (secundárias e sem pavimentação)	8.409.600	60	10.000
Acessos rodoviários	8.409.600	60	
Rodovias não pavimentadas – baixíssima capacidade	11.913	20	
Rodovia urbana duplicada genérica	7.984.343	90	

Fonte: EPL (2021)

Esse critério foi aplicado de forma que, para pedidos de concessão, o *upgrade* da infraestrutura para a tipologia superior se deu quando do atingimento do VEQ médio de gatilho conforme o Quadro 1. Para as proposições de intervenções, melhorias ou adequações por parte do poder público, o *upgrade* foi aplicado àqueles em que a razão entre o maior fluxo alocado em cenários anteriores e a capacidade do trecho rodoviário, foi superior a 75%.

Da mesma forma, além de análises de casos específicos, foram definidos critérios para encaminhamento dos empreendimentos referentes ao Transporte Ferroviário, conforme segue:

- Para a simulação de cenários futuros no PNL 2035 referente às malhas com estudos de renovação em curso, foram considerados todos os trechos para a simulação, mesmo aqueles com hipótese ou indicação de devolução, ou mesmo os inativos, com o intuito de avaliar o potencial real da ligação em cenário futuro. Se enquadraram os casos como os da FCA, da RMS, da RMO e da MRS;
- O traçado da ferrovia transnordestina (Nova transnordestina) foi considerado em duas configurações distintas: nos Cenários de 1 a 5, 7 e 8, foi considerada a expansão até Eliseu Martins e, no Cenário 6, foi incluída a integração com a FNS, adequando-se o traçado para fazer conexão em Estreito a partir de Balsas;
- Os trechos simulados no Cenário 7 (Autorizações ferroviárias) também foram simulados no Cenário 6. De fato, todos eles também foram citados em contribuições da Consulta Pública;
- A Ferroeste foi incluída nos Cenários de 1 a 5, e 8 de forma que chegasse até a cidade de Dourados. Os demais trechos previstos para esta ferrovia integraram o Cenário 6 e/ou 7;
- Foi considerada a integração operacional entre RMN e FICO em Lucas do Rio Verde, quando da simulação da extensão da RMN nos Cenários 6 e 7;
- O tramo Sul da FNS foi contemplado no Cenário 6, de Estrela do Oeste até Cascavel, onde foi considerada integração operacional com a Ferroeste;
- O traçado da FICO no Cenário 6 segue até o município de Vilhena/RO;
- A chamada “Ferrovia dos Grãos”, proposta na Consulta Pública, foi contemplada no Cenário 6 com adequações, aproveitando os trechos coincidentes com a FNS conforme traçado desta, até a integração com a chamada “Ferrovia do Frango”, na cidade de Chapecó;
- A chamada “Ferrovia do Frango”, ou Ferrovia Leste Oeste, foi contemplada no Cenário 6;
- A chamada “Ferrovia Litorânea” em SC, foi contemplada no Cenário 6;

- A proposta da Ferrovia do Aço, que vai de São Paulo a Belo Horizonte, não foi simulada, visto que há opção de deslocamento ferroviário que já atende à demanda projetada;
- Propostas específicas de novos terminais da FCA não foram consideradas, com exceção do que já constava nos trechos previstos para o Cenário 7, pois já estão contemplados no PNL as perspectivas de ampliação e melhorias conforme contrato de Concessão;
- A transposição da Serra do tigre foi contemplada no Cenário 6, conforme consta no Plano Ferroviário de Minas Gerais, bem como outras soluções propostas nesse documento;
- Propostas específicas de terminais da RMS não foram simuladas, com exceção daqueles previstos pela RUMO nos contratos de Concessão ou os localizados em trechos inativos considerados como potenciais nos cenários futuros;
- Assim como no caso de empreendimentos portuários, as propostas sobre aumento de capacidades de terminais conforme projeções de demanda setoriais específicas não foram simuladas de forma a manter a coerência com os dados de demanda utilizados no PNL 2035. O trabalho de adequação das infraestruturas para as demandas projetadas será executado no âmbito do Plano Setorial de Transporte Terrestre.

Os critérios definidos para as infraestruturas aeroportuárias foram:

- Os Cenários do PNL consideraram a íntegra do planejado no Cenário de Desenvolvimento 2 do Plano Aeroviário Nacional, com a atualização das projeções de demanda conforme a matriz O/D proveniente do Big Data da telefonia móvel, do estudo de rotas potenciais para o transporte aéreo e dos aeroportos recentemente ativados, adotando-se as mesmas metodologias do PAN 2018-2038.
- Para as propostas de aeroportos provenientes da Consulta Pública, foi avaliado se as infraestruturas foram estudadas no PAN 2018-2038. Caso a proposta trate de um aeroporto previsto no Cenário de Desenvolvimento 2, ele já está contemplado nos

Cenários futuros do PNL. Caso a infraestrutura tenha sido avaliada na construção do PAN, mas outro aeroporto da região tenha sido priorizado para atender à mesma demanda, considera-se que a demanda será atendida como previsto no PAN.

- Não houve casos de aeroporto propostos na Consulta Pública que não foram estudados dentre as alternativas do PAN 2018-2038. Cada cidade que foi cidade está com previsão de atendimento direto ou indireto no Cenário de Desenvolvimento 2 do PAN, e conseqüentemente, em todos cenários futuros do PNL.

CONTRIBUIÇÕES E RESPOSTAS

O Quadro 2 apresenta as contribuições realizadas na fase de Consulta Pública do PNL 2035, bem como as respostas da EPL aos questionamentos e sugestões.

As contribuições que estão indicadas como “DESCONSIDERADAS” seguiram indicação dos próprios contribuintes, que enviaram comentários posteriores em substituição à contribuição. As indicadas como “REPETIDAS” apresentam propostas já contempladas em outras contribuições que foram devidamente endereçadas.

Eventuais erros de grafia são reproduzidos no quadro abaixo da forma como originalmente incluídos, para garantir a fidedignidade da proposta.

Quadro 2. Respostas às contribuições da Consulta Pública

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019751	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	<p>Seguem algumas sugestões de mudanças/inclusões que dizem respeito ao PNL como um todo. Não se aplicando a um item específico:</p> <p>1) Inclusão e/ou atualização do tema "DRAGAGEM" no PNL, seja por meio da atualização do PND ou por meio de iniciativas de PPI/Concessões que sejam contempladas pelo referido PNL</p> <p>2) Destacar Santa Catarina como um polo portuário isolado, para critério de análise. Atualmente o estado está inserido no Eixo Sul, onde o destaque é dado para Paranaguá e Rio Grande, tornando os terminais e todo o volume movimentado no Estado como acessórios a esses dois outros complexos</p> <p>3) Considerar Granel Solido Agrícola no Porto do Açú Justificativa: Adequação ao horizonte de calibração de 2017 para a atualidade</p> <p>4) Incluir trecho Uná x Pirapora - Ferrovias Justificativa: Adequação ao horizonte de calibração de 2017 para a atualidade, baseando no PEF MG</p> <p>5) Incluir restrição de capacidade do Terminal Portuário de Tubarão Justificativa: Adequação do modelo aos documentos da renovação antecipada da EFVM, que indicam as capacidades dos terminais.</p> <p>6) Incluir demanda industrial induzida do Porto do Açú Justificativa: Análise do TCU no processo de concessão da FNS, que orientou a ANTT a compreender demandas induzidas nos horizontes futuros de simulação.</p>	DESCONSIDERADO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019764	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	<p>ALGUMAS PERCEPÇÕES QUE PODEM SER CONSIDERADAS AINDA ANTES DO SEU LANÇAMENTO</p> <p>OFICIAL: ç No Brasil sistema portuário é composto por dois modelos jurídicos que se complementam e formam o total das movimentações portuárias, quais sejam: as instalações arrendadas e as instalações de uso privado, esta última tratada neste artigo genericamente como TUP. O primeiro respondendo por 34% das movimentações e o segundo por 66% deste total. Hoje, a totalidade de instalações portuárias ativas pode chegar ao número aproximado de 350. Embora, o PNL não faça menção a nenhum TUP, como já dissemos, eles representam 2/3 da movimentação total e movimentam as principais cargas brasileiras: os minérios, os combustíveis, a soja e seus derivados, além da totalidade do agronegócio. Essas cargas são transportadas na matriz O-D principalmente por ferroviária, rodovia, por cabotagem e navegação de interior, daí a importância em considerar os TUP na base de cálculo do PNL. Em que pese o PNL tenha preterido os TUP, contra estes fatos o resultado pode ser um limitador à expansão da infraestrutura</p>	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019839	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	<p>Compilado Geral Contribuição Instituto de Engenharia pela Divisão Técnica de Navegação Interior e Portos</p>	REPETIDO
CP-019557	OSMAR FERREIRA GUIMARAES	Onde se lê: "Hidrovia" ou "Hidroviário" em todo o PNL2035, SOLICITAMOS: alterar para "via navegável" e "Navegação Interior", pois não existe "hidrovia" no Brasil.	REPETIDO
CP-019752	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Onde se lê: "Hidrovia" ou "Hidroviário" em todo o PNL2035, SOLICITAMOS: alterar para "via navegável" e "Navegação Interior", pois não existe "hidrovia" no Brasil.	REPETIDO
CP-019838	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	Onde se lê: "Hidrovia" ou "Hidroviário" em todo o PNL2035, SOLICITAMOS: alterar para "via navegável" e "Navegação Interior", pois não existe "hidrovia" no Brasil.	Sugestão aceita/absorvida
CP-016038	CAIO MÁRCIO FREIRE SOUZA	A Região Metropolitana de BH necessita de ampliação do metrô para atender os municípios conturbados, especialmente BH, Contagem, Betim e uma conexão direta entre a capital e o aeroporto internacional Tancredo Neves em Confins.	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-016040	RODRIGO LUÍS CINTRA ROSA	<p>Os transportes coletivos numa Metrópole como o Rio de Janeiro, representam, para a maioria dos trabalhadores, a única garantia do deslocamento diário para o trabalho e para o acesso a demais serviços, representam ainda, por sua ineficiência, um aumento da jornada de trabalho, atrasos, desgaste físico e psicológico. Ou seja, significam essencialmente uma fonte permanente de tensão e desgaste cada vez mais acentuados, à medida que uma tendência histórica de segregação espacial da cidade se consolidou, implicando a famosa dicotomia "núcleo-periferia".</p> <p>Indo além, e entendendo a distribuição irregular de infraestrutura de serviços públicos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, entende-se que a mobilidade urbana é fator muitas vezes condicionante ao acesso a esses serviços, especialmente em se tratando de emprego, renda, saúde e educação. Quando o Poder Público não exerce seu poder de fiscalização e ainda permite que grupos políticos influenciem na tomada de decisões favoráveis a esses grupos empresariais e desfavoráveis à Sociedade, que é o fim maior da prestação do serviço, temos um Poder Público que se alia aos interesses privados, funcionando, desta forma, não como um parceiro, mas um verdadeiro sócio. Na equivocada tentativa de se privatizar para resolver o conflito entre capital e trabalho, a população usuária do serviço é a maior prejudicada e, não raramente, vítima de um serviço mal prestado.</p> <p>Integrar e ampliar a malha aquaviária, desafogando a já bastante ocupada malha terrestre, é fundamental para diminuir o tempo que o cidadão gasta no transporte público e, indo além, promover o desenvolvimento econômico e social de áreas extremamente carentes de oportunidades, ampliando as ofertas de trabalho, emprego e renda, bem como diminuir drasticamente o impacto ambiental, cumprindo, desta forma, diversos objetivos de desenvolvimento sustentáveis, como preconizado pela organização das Nações Unidas.</p>	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018456	RICARDO MARTINELLI DOS SANTOS	As ferrovias são um modal logístico de muita importância para o desenvolvimento logístico de um país, o modal ferroviário é um sistema de transporte que consegue transportar uma grande quantidade de carga em somente uma viagem, um vagão pode carregar até 120 toneladas, possibilitando rapidez e economia no transporte. O modal ferroviário proporciona maior agilidade e economia pela grande quantidade de carga que transporta, segurança pelo baixo risco de acidentes, Países desenvolvidos possuem uma extensa malha ferroviária, dessa maneira, tornando sua logística de qualidade.	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.
CP-019558	OSMAR FERREIRA GUIMARAES	1. SOLICITAMOS QUE: seja aprimorado políticas públicas para a adequada implantação e exploração de infraestrutura voltada a integração dos modais (intermodalidade) de transporte (portos, rodovias, ferrovias, navegação interior, navegação marítima), envolvendo todos os entes federativos (União, Estados e Municípios), visando a eliminação dos gargalos logísticos e dificuldades na integração entre modais de transporte, que acaba encarecendo ou mesmo inviabilizando o transporte intermodal; 2. SOLICITAMOS QUE: as infraestruturas que não estão contempladas no Plano Setorial Portuário (PSP) e Plano Setor Hidroviário (PDH) sejam consideradas nas macros e micro análises com o intuito de garantir a competitividade de mercado junto os demais cenários já estudados..	REPETIDO
CP-019565	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	A Região da grande Florianópolis precisa da implantação do modal aquaviário (balsas) com saídas da cidades de Palhoça, São José e Biguaçu	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019609	LUIS FERNANDO RESANO	<p>(1) O "aquaviário" dá a entender que cobre portos, hidrovias e meios de transporte do modal enquanto o setor aéreo é subdividido em dois. Para padronização propomos utilizar somente uma palavra, ou seja, "aeroviário", como descrito no paragrafo seguinte ou incluir o setor de portos junto ao aquaviário.</p> <p>(2) Outro elemento a ser considerado é o transporte por dutos, que deve ter um tratamento independente.</p>	Sugestão aceita/absorvida
CP-019610	LUIS FERNANDO RESANO	<p>Há que ter uma clareza ao usar as palavras "Hidroviário" e "Aquaviário" no documento. Ao utilizar "Hidroviário" parece remeter apenas às hidrovias, sem referência aos meios de transporte aquaviários. Há que deixar claro se for este o entendimento. Além disso neste parágrafo inclui-se o setor portuário mas não se menciona mais o aeroportuário. Há que se estabelecer uma coerência quanto a efetiva abrangência do plano que se pretende realizar.</p>	As denominações "aeroportuário" e "aeroviário" advêm do Decreto nº 10.368 e da Portaria nº 123/2020.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019754	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	<p>Dentro do conceito de planejamento integrado de transporte do PNL 2035, solicita-se que seja estudado alterações e aperfeiçoamento nas políticas públicas do setor de transporte, para que as Concessões, Privatizações e Parcerias, sejam realizadas dentro do conceito de Concessões Integrado de Corredores Logístico de Transporte, considerando todos os elos da cadeia de transporte (rodovia, ferrovia, vias navegáveis, portos, acessos terrestres portuário e acesso terrestre aquaviário. Exemplo I: concessão integrada, envolvendo a rodovia BR-364 MT/RO + pavimentação aos acessos rodoviários aos Terminais Portuários em Porto Velho + dragagem e sinalização náutica do rio Madeira + monitoramento para aumento calado de navios da barra Norte do Rio Amazonas. Exemplo II: concessão integrada, envolvendo a rodovia BR-158 155 MT/PA + pavimentação aos acessos rodoviários aos Terminais Portuários em Marabá + derrocamento e sinalização náutica do rio Tocantins + monitoramento para aumento calado de navios do canal do Quiriri. JUSTIFICATIVA: agregação de valor e redução dos custos logísticos e eliminação de gargalos logísticos, pois trata-se da mesma carga que passa pelos diversos modais, no mesmo corredor logístico. A prática mostra que a história da infraestrutura tem passado por uma série de gargalos aumentando os custos logísticos do Brasil, pois o planejamento e execução não tiveram olhar integrado da cadeia e do corredor logístico. Exemplos: i) gargalos no acesso terrestres aos Portos de Santos, Paranaguá, Miritituba e Porto Velho; ii) gargalos no acesso aquaviário pela Barra Norte do Rio Amazonas; iii) gargalos no acesso aquaviário no rio Tietê (pedral de Nova Avanhandava) destino Porto de Santos, e no rio Tocantins (pedral do Lourenço) destino ao Porto de Barcarena</p>	DESCONSIDERADO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019755	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Solicitamos que seja aprimorado políticas públicas para a adequada implantação e exploração de infraestrutura voltada a integração dos modais (intermodalidade) de transporte (portos, rodovias, ferrovias, navegação interior, navegação marítima), envolvendo todos os entes federativos (União, Estados e Municípios), visando a eliminação dos gargalos logísticos e dificuldades na integração entre modais de transporte, que acaba encarecendo ou mesmo inviabilizando o transporte intermodal	REPETIDO
CP-019756	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Solicitamos que as infraestruturas que não estão contempladas no Plano Setorial Portuário (PSP) e Plano Setor Hidroviário (PDH) sejam consideradas nas macros e micro análises com o intuito de garantir a competitividade de mercado junto as demais cenários já estudados	REPETIDO
CP-019840	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	SOLICITAMOS QUE: seja aprimorado políticas publicas para a adequada implantação e exploração de infraestrutura voltada a integração dos modais (intermodalidade) de transporte (portos, rodovias, ferrovias, navegação interior, navegação marítima), envolvendo todos os entes federativos (União, Estados e Municípios), visando a eliminação dos gargalos logísticos e dificuldades na integração entre modais de transporte, que acaba encarecendo ou mesmo inviabilizando o transporte intermodal	REPETIDO
CP-019841	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	SOLICITAMOS QUE: as infraestruturas que não estão contempladas no Plano Setorial Portuário (PSP) e Plano Setor Hidroviário (PDH) sejam consideradas nas macro e micro análises com o intuito de garantir a competitividade de mercado junto as demais cenários já estudados	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019842	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	<p>Dentro do conceito de planejamento integrado de transporte do PNL 2035, SOLICITAMOS: seja estudado alterações e aperfeiçoamento nas políticas públicas do setor de transporte, para que as Concessões, Privatizações e Parcerias, sejam realizadas dentro do conceito de Concessões Integrado de Corredores Logístico de Transporte, considerando todos os elos da cadeia de transporte (rodovia, ferrovia, vias navegáveis, portos, acessos terrestres portuário e acesso terrestre aquaviário), com foco na redução do Custo Brasil, e com utilização de tecnologia da informação adequada visando contribuir para a interconexão multimodal, redução no R\$/tku e Seg/TKU;. Exemplo I: concessão integrada , envolvendo a rodovia BR-364 MT/RO + pavimentação aos acessos rodoviários aos Terminais Portuários em Porto Velho + dragagem e sinalização náutica do rio Madeira + monitoramento para aumento calado de navios da barra Norte do Rio Amazonas. Exemplo II: concessão integrada, envolvendo a rodovia BR-158 155 MT/PA + pavimentação aos acessos rodoviários aos Terminais Portuários em Marabá + derrocamento e sinalização náutica do rio Tocantins + monitoramento para aumento calado de navios do canal do Quiriri. JUSTIFICATIVA: agregação de valor e redução dos custos logísticos e eliminação de gargalos logísticos, pois trata-se da mesma carga (GSA) que passa pelos diversos modais, no mesmo corredor logístico. A prática mostra que a história da infraestrutura no Brasil tem passado por uma serie de gargalos, aumentando os custos logísticos do Brasil, pois o planejamento e execução não tiveram olhar integrado da cadeia e do corredor logístico.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-016048	RODRIGO LUÍS CINTRA ROSA	<p>inda no século XVI, após a vitória sobre os franceses invasores do Rio de Janeiro e a conquista definitiva da Baía de Guanabara pela força aliada composta por portugueses e brasileiros indígenas, os jesuítas se utilizaram das canoas indígenas por muitos anos para esta travessia. Depois vieram os barcos e faluas (embarcações à vela, conduzidos por escravos) portuguesas transportando pessoas e produtos de diversas origens dos povoados localizados no entorno da Baía de Guanabara com destino final quase sempre no Rio de Janeiro, que desde a transferência da capital do Brasil de Salvador, em 1763, se tornara a principal cidade da então colônia de Portugal. A travessia da Baía, com tempo bom, levava cerca de 4 horas. Segundo a Revista Marítima Brasileira (1919), em 1779, por ordem do Vice-Rei D. Antônio de Almeida Soares Portugal, o Marquês do Lavradio, foram contabilizadas 22 lanchas e 10 saveiros que realizavam viagens frequentes entre o então Saco da Boa Viagem (atualmente a região das praias das Flechas, Itapuca e Icaraí) e a capital colonial. De São Domingos à Praia Grande havia mais cinco lanchas e 18 saveiros. Havia também, do lado do Rio de Janeiro, diversos pontos que ligavam o litoral da cidade de Botafogo à Zona Norte. Porém, somente em 1817 o Rei D. João VI concedeu a dois ingleses, William Spencer e Charles Nicoll, o privilégio de exploração do transporte pela Baía de Guanabara em barcas a vapor iguais às que existiam nos rios Tamisa, Hudson e Sena. Entretanto, na única experiência realizada, a barca afundou perto da Ponta da Armação, em Niterói, e a concessão caducou. Em 1821 estabeleceu-se um serviço de navegação a vapor entre o Rio e a Praia Grande, com a barca Bragança. Em 1835, mais especificamente no dia 14 de outubro, que se estabelece oficialmente o início das operações de transporte de massas através de embarcações a vapor na Baía de Guanabara no trajeto mais conhecido: Rio x Niterói. Traçamos uma linha histórica mostrando o cenário até hoje.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019757	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Incluir o projeto ferroviário do Estado de SC como Diretriz Estratégica no referido PNL, principalmente tendo em vista que um dos ofensores para sua execução seja o seu financiamento, porém, o método do atual PNL definirá essa execução somente nas últimas fases do plano, sendo válido incluir neste momento em que se avaliam as diretrizes estratégicas.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019571	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Simplificar a cabotagem e atrair as empresas de transporte rodoviário de cargas a utilizarem a cabotagem, abrir o mercado para essas empresas poderem operar, da forma que está, apenas grandes armadores dominam o mercado, e sem atrair o TRC, não teremos evolução na cabotagem	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor de cabotagem.
CP-019611	LUIS FERNANDO RESANO	Estamos nos referindo aos “veículos” dos diversos modais, como caminhões, trens, navios, comboios fluviais, aviões? Não faz sentido o PNL tratar apenas de alguns modais. Talvez utilizar “equipamentos móveis” para o transporte de cargas e pessoas e “equipamentos fixos” para tratarmos da infraestrutura relacionada aos portos, entrepostos, estradas, barragens, eclusas, ferrovias, entre outros elementos que devem ser pensados de forma integrada na matriz de transporte nacional.	Sugestão aceita/absorvida. O que anteriormente era denominado "Equipamentos" passou a ser denominado "Equipamentos de apoio", pois nem todo equipamento de apoio é fixo.
CP-019612	LUIS FERNANDO RESANO	(1) de forma análoga aos veículos, há que ser tratada a questão dos navios que em atendimento até mesmo a regras internacionais por vezes exigem modernização e sua manutenção e eficiência aprimoram o modal. (2) Importante identificar com clareza o que se entende por equipamentos de transportes responsáveis pela movimentação das mercadorias e pessoas, e o que se entende por equipamentos de apoio, que são as instalações de entrepostos, portos, obras de arte como pontes, eclusas entre outros e seus assessorios	(1) O termo "Veículo" utilizado no texto compreende os navios. (2) Sugestão aceita/absorvida. Especificado no item 2.1 do relatório.
CP-019613	LUIS FERNANDO RESANO	Há enorme diferença na formação e destinação dos FMM e FNAC, e propomos não tratá-los como uma ação única.	Sugestão aceita/absorvida. Especificado no item 2.1 do relatório.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019615	LUIS FERNANDO RESANO	Como mencionado em outro momento, quando citamos o Plano Setorial Hidroviário, estamos fazendo referência apenas às hidrovias, desconsiderando os meios de transportes? Há que se propor um entendimento claro para os Setores de Transportes que o PNL estará tratando, mantendo a coerência dos mesmos na elaboração do PNL.	A denominação "Plano Setorial Hidroviário" advém da Portaria nº 123/2020.
CP-019616	LUIS FERNANDO RESANO	Reconhecemos a dificuldade de acesso à base de dados, porém avaliamos que Notas Fiscais é um passo, porém entendemos que pode haver distorções pois uma mesma Nota Fiscal pode gerar mais de um Conhecimento de Transporte em diferentes modais ou não identificar o uso de mais de um modal. Nossa sugestão é que que buscasse utilizar o CTe. Outro ponto que identificamos é que as projeções são feitas sem considerar o surgimento de novos empreendimentos, e que para a cabotagem podem ser muito significativos com novas rotas de transporte para atender tanto no abastecimento de insumos como para o escoamento da produção.	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.
CP-019696	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	Fundamental o processo de elaboração do PNL considerar as Carteiras Estaduais e consultar os entes federativos. O Estado do Rio de Janeiro foi consultado, em maio/2020 enviou os projetos prioritários em andamento. Alguns foram atendidos, como a criação do Porto Cidade São João da Barra (Porto do Açú). Entretanto, como não há fluxo de cargas nos projetos futuros não se consegue identificar se tais projetos RJ foram considerados e simulados. Outros importantes, com a EF-118, não foram considerados. Solicitamos disponibilizar as matrizes OD por modo de transporte após a simulação de alocação dos fluxos para avaliarmos ajustes no Rio de Janeiro	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8. As matrizes OD de cada cenário estão disponibilizadas no Apêndice IV, e os carregamentos dos diferentes podem ser visualizados nos mapas em alta resolução disponibilizados no Apêndice III.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019735	ADERMES PASCOAL DE ARAÚJO OLIVEIRA JUNIOR	Contribuições da Associação de Usuário dos Portos da Bahia - Usuport.	A contribuição em questão sugere consideração de novos objetivos ao PNL. No entanto, o PNL adota os objetivos da Política Nacional de Transportes - PNT, instituída pela PORTARIA Nº 235, DE 28 DE MARÇO DE 2018. O acréscimo de outros objetivos à Política Nacional de Transportes depende de um debate acima da instância do planejamento, e deve ser conduzido naquele instrumento.
CP-019783	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos informar a expectativa de conclusão do processo de licenciamento e previsão de obras para o Pedral do Lourenço. (Item B da página 29 do PNL2035)	As projeções para o PNL 2035 representam um retrato estático do ano futuro de análise (2035) e, analogamente, do ano de 2050 para uma análise de mais longo prazo. Essas projeções são específicas para os referidos anos e não contemplam informações específicas sobre expectativa de conclusão de licenciamento ou previsão de conclusão de obras.
CP-019785	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos mencionarem os projetos rodoviários, sobretudo a BR-080 e BR-242	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019812	LEANDRO SOARES VARGAS	Comentário: o Minfra além de promover ações estruturantes para atender o acórdão Acórdão nº 1327/2020-TCU- Plenário, também, observo a estrutura criada, isto é, o Departamento de Navegação e Hidrovias - DNHI, que supre a lacuna institucional, e agora contempla competências tanto para cabotagem quanto para navegação interior.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019813	LEANDRO SOARES VARGAS	Creio que na próxima revisão poderia se aventar o uso do Conhecimento de Transporte Eletrônico - CTe, que é um documento que tem sua emissão e armazenamento feitos pelo meio digital, e se aplica para organizações que fazem transporte de cargas ou passageiros, seja em caráter rodoviário, ferroviário, dutoviário, aéreo ou aquaviário. Ademais, sua documentação é válida para todo o território brasileiro. Outro ponto é que uma carga de um determinado produto possui Nota Fiscal única, contudo pode gerar vários CTE's, e isso pode gerar sobreposição de matriz de transportes.	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019617	LUIS FERNANDO RESANO	A movimentação de bens com origem ou destino no exterior, por vezes demanda serviços feeder que da forma descrita neste item parecem não terem sido mapeados.	O modelo de alocação utilizado resulta na distribuição de carga ou na concentração, conforme as limitações de capacidade do Porto-cidade e de acordo com as Origens e Destinos da matriz. Logo, esse não é um atributo de "input", e sim um resultado da simulação do cenário.
CP-019618	LUIS FERNANDO RESANO	Como já mencionado, o uso da palavra "aquaviária" necessita maior clareza. Neste ponto estamos nos referindo apenas a hidrovias e portos? E os meios de transportes especialmente os nacionais?	Sugestão aceita/absorvida. Especificado no item 3.1 do relatório.
CP-019769	ELISANGELA PEREIRA LOPES	Contribuições referem-se aos volumes considerados de escoamento da produção de soja e milho pelo Arco Norte na infraestrutura de transportes utilizadas em 2017 (base para construção dos cenários 2035).	Os carregamentos das vias navegáveis da Bacia do Amazonas foram revistos e passaram a contemplar os fluxos de navegação interior, cabotagem e longo curso que ocorrem na região. Bem como os carregamentos da via navegável do Tietê-Paraná. Em relação ao fluxo da Rodoviário MT-322, observa-se que para os cenários os fluxos desse trecho rodoviário são reduzidos e consolidam-se os fluxos da FICO, da FNS e da Ferrogrão/Rio Tapajós/ Rio Amazonas. Os demais fluxos rodoviários comentados foram revistos na versão atual do PNL 2035. As precauções necessárias para a compreensão e análise do modo aéreo em conjunto com os demais modos de transportes foram tomadas. Como esse modo de transporte também compõe as possibilidades logísticas do país, não é totalmente adequada a remoção desse modo.
CP-019814	LEANDRO SOARES VARGAS	A de se observar que a vantagem econômica na realização do transporte de cabotagem, isto é, principalmente em substituição ao transporte rodoviário em longas distâncias, de fato, não absorvem toda a diferença de custo entre um modo e outro de transporte, pois ainda há necessidade da intermodalidade do caminhão para o transporte da carga até o porto de embarque e posteriormente do porto de desembarque até o destino final. E diante desse contexto, é imprescindível afirmar que a cabotagem não prejudica os caminhoneiros.	Em relação ao fluxo da Rodoviário MT-322, observa-se que para os cenários os fluxos desse trecho rodoviário são reduzidos e consolidam-se os fluxos da FICO, da FNS e da Ferrogrão/Rio Tapajós/ Rio Amazonas. Os demais fluxos rodoviários comentados foram revistos na versão atual do PNL 2035.
CP-016134	FABIO MONTEIRO RIBEIRO	Ampliação do aeródromo de Guaratinguetá SP para receber vôos comerciais em decorrência do projeto TRACON na Escola de Especialistas da Aeronáutica (EEAR) e também para receber turistas religiosos para a cidade de Aparecida SP (basílica nacional) e Cachoeira Paulista SP (canção nova)	As precauções necessárias para a compreensão e análise do modo aéreo em conjunto com os demais modos de transportes foram tomadas. Como esse modo de transporte também compõe as possibilidades logísticas do país, não é totalmente adequada a remoção desse modo.



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-015978	FABIANO MEZADRE POMPERMEYER	Em graneis líquidos, o produto "gasolina" não aparece. Suponho que seja erro de digitação. Ou está agregado a outro produto?	O produto "gasolina" integra o macroproduto "petroquímicos", que faz parte da classe de produtos Granel Líquido.
CP-015981	FABIANO MEZADRE POMPERMEYER	O produto Carvão Mineral está em "Outros Minerais"? Por utilizar o mesmo veículo tipo do "minério de ferro", ao menos nas ferrovias, não seria interessante que ele ficasse no grupo GSM ?	As permissões e restrições de macroprodutos por terminal ferroviário são frutos de análise das movimentações do SAFF, Revista Ferroviária e informações complementares.
CP-018210	GUSTAVO ADOLFO ALVES DA COSTA	A utilização dos dados existentes nos Conhecimentos Eletrônicos de Transportes e nas Notas Fiscais Eletrônicas (sem dados comerciais e respeitando a LGPD) é a melhor opção para termos os fluxos logísticos mapeados de acordo com a realidade e construirmos uma Matriz de Origem e Destino mais sólida para desenvolver o PNL.	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-019567	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Governo Federal deveria padronizar a informações com relação ao tipo de carga, unidades, pesos, pois como não tem um padrão, cada transportador colocar informações diferentes.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-019619	LUIS FERNANDO RESANO	A redação em determinado trecho parece indicar que carga containerizável é carga marítima, o que não é verdadeiro. Seria desejável esclarecer esta ligação da carga com o veículo.	Não identificado no texto trecho que indica que CGC seja carga marítima. Observa-se que, na página 39, consta a definição de CGC "Cargas Gerais passíveis de serem containerizadas, por possuírem dimensão e peso compatíveis com a capacidade de um contêiner"
CP-019620	LUIS FERNANDO RESANO	Parece haver uma inconsistência do parágrafo. Um produto tem uma única Nota Fiscal, mas pode gerar diferentes Conhecimentos de Transporte, o que faz com que apareça mais de uma vez na matriz de transportes. Propomos a revisão	Sugestão aceita/absorvida.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019621	LUIS FERNANDO RESANO	Na projeção de 2013 para 2017 parece não ter sido considerada a ocorrência de alteração do número de destinatário, baseando-se unicamente na produção, com possível distorção. Importante também ações no PNL para a movimentação de comanditeis no território nacional como a distribuição de combustíveis/biocombustíveis e insumos químicos/petroquímicos em grandes escalas para as indústrias de transformação, que tendem a apresentar novos cenários com a mudança da matriz de produção e distribuição dos combustíveis.	A projeção das matrizes a partir do ano “semente” para o ano base (2013 para 2017) foi realizada levando em consideração a dinâmica do mercado observada entre tais anos, gerando assim taxas de projeção ajustadas. Tais ajustes foram, em segundo momento, comparados com dados oficiais publicados, mostrando-se suficientemente aderentes para uso no modelo.
CP-019622	LUIS FERNANDO RESANO	Se no aéreo foi utilizado o CT-e, porque não foi padronizado e utilizado nos demais modais que a exemplo do aquaviário que também emite CT-e. Como o aéreo não chega ao destinatário final seria interesse detalhar como foi considerado o uso de mais de um modal.	A EPL não obteve acesso aos dados de CT-e para todos os modos. Somente o transporte aéreo contemplou essa informação adicional, em função de projeto do Ministério da Infraestrutura em parceria com ao Labtrans/UFSC, que já havia construído a matriz de transporte aéreo de cargas domésticas com base nessa informação. Contudo, foi necessário utilizar dados das Notas Fiscais eletrônicas e do COMEXSTAT para estimativa da matriz de transporte de carga aérea internacional..
CP-019700	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	Foi verificado que alguns fluxos de comércio exterior estão representados na matriz tendo como origem ou destino o município onde está localizado o Porto e não seguem para o país de destino. Ex: Minério de Ferro com origem em Conceição do Mato Dentro tem como destino o município de São João da Barra e não o país para onde é exportado. Da mesma forma, o minério de ferro exportado pelo Complexo Portuário de Sepetiba aparece tendo como destino o município de Itaguaí. Avaliar necessidade/possibilidade de ajuste.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas aos cenários de simulação do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019718	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	Os trechos ferroviários Angra - Barra Mansa (Linha Angra dos Reis - Eng. Bhering) e Visconde de Itaboraí - Campos dos Goytacazes (Linha Visconde de Itaboraí - Vitória), Concessão da FCA, não tiveram movimentação de carga em 2017, conforme pode ser visto na Declaração de Rede ANTT 2017, em anexo. Assim, não deveriam estar ativos no Cenário 2017. No caso de Angra-Barra Mansa, os resultados indicaram um volume considerável de Granel Líquido que, na realidade não ocorreu. Para esse caso, sugerimos avaliar problema de alocação de carga, que deve ser dutoviária.	Para o cenário base, 2017, foi respeitado o informado pelas concessionárias para Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – SAFF. Assim, somente foram consideradas como inativas as vias que, nesse sistema, estiveram marcadas com a indicação de “desativadas”. Para os cenários futuros, levou-se em consideração que as ferrovias “desativadas” passariam a ser utilizadas, ou seja, que os ativos de infraestrutura existente não se perderiam nem se manteriam inativos. Sobre a alocação de volumes dutoviários, os volumes indicados nos órgãos oficiais para os dutos foram preservados.
CP-019815	LEANDRO SOARES VARGAS	As Figura 16 e 17 , que apresentam a rede aquaviária considerada no modelo de simulação de transportes e a Rede de Navegação de Cabotagem respectivamente. A título de sugestão seria apropriado colocar uma legenda dos terminais, bem como separar ou tirar a sobreposição das camadas de cores de cada tipo de navegação, pois assim, as rotas usualmente utilizadas pelas embarcações que navegam por estes trechos ficariam facilmente caracterizadas na figura. Ex.: no rio Amazonas ocorrem navegação interior, cabotagem e logo curso, mas não é possível identificar claramente como estas ocorrem em cada terminal, pois a sobreposição demonstra apenas logo curso na maioria dos pontos identificados.	Será disponibilizada uma plataforma georreferenciada via <i>web</i> para consultas específicas dos atributos e valores referentes aos cenários simulados no PNL 2035, com a possibilidade de <i>zoom</i> , habilitação de camadas e identificação das infraestruturas.
CP-019624	LUIS FERNANDO RESANO	a representação na figura 22 induz o leitor a pensar que a cabotagem é somente para cargas que estão nos portos, omitindo a capilaridade do modal. Isto precisa ser melhor refletido	O transporte por cabotagem representado no PNL 2035 diz respeito ao transporte de cargas entre os Portos ou instalações de carga e descarga nas vias navegáveis de interior, demonstrando sua real capilaridade.
CP-019625	LUIS FERNANDO RESANO	Figura26: Não é apresentado nenhum movimento desta carga na cabotagem, porém existe e surge com novos projeto como a usina siderúrgica de Pecém que em 2013 ainda não demandava o insumo, mas em 2017 já era uma demanda real	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019626	LUIS FERNANDO RESANO	Figura27: A figura não mostra a movimentação de bauxita de Trombetas e Juruti para Vila do Conde e Itaquí	Sugestão aceita/absorvida.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019627	LUIS FERNANDO RESANO	GL deve ser visto em dois nichos, pelo menos. Aquele que transporta/distribui os combustíveis geradores de energia das cidades, transportes e indústrias como gasolina, querosene, biocombustíveis que forma o grupo mais significativo em volumes e aquele que transporta os insumos para as indústrias dos polos de indústrias químicas e petroquímicas de transformação, utilizados para fabricação de remédios, alimentos, roupas, tintas, resinas entre outros.	Os critérios para determinação dos grupos de carga estão apresentados na Seção 4.1.1 do relatório.
CP-019634	LUIS FERNANDO RESANO	(1) Os dados são do "SISTEMA MERCANTE" é necessário corrigir. (2) para fins de dimensionamento e identificação no PNL, as cargas de alívio de plataformas offshore, (transporte de óleo cru) deveriam identificadas em separado ou estabelecidas em outro grupo de GL, para dar mais clareza e transparência para qual tipo de investimentos estariam sendo elencados os recursos e investimentos, visto a distorção que podem produzir devido aos enormes volumes movimentados.	(1) Sugestão aceita/absorvida. (2) O PNL trata a logística das cargas de forma agregada, assim como a alocação nos portos-cidade. O detalhamento de demanda por terminais nos portos e o respectivo dimensionamento de capacidades, seja da carga de entrada via terrestre, ou da carga proveniente de plataformas, será estudado no Plano Setorial Portuário e Planos Mestres dos complexos portuários brasileiros.
CP-019725	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	No cenário 2017 há um fluxo intenso de carga Granel Líquido, via rodovia, no eixo Rio-Vitória que não representou a realidade. Sugerimos avaliar a possibilidade de ser carga dutoviária. No cenário 2017 há também um fluxo intenso de carga Granel Líquido, via ferrovia no eixo Angra-Barra Mansa que não representou a realidade. Sugerimos avaliar a possibilidade de ser carga dutoviária.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019727	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	No Cenário 2017 os mapas, mais especificamente CGC, CGNC, OGSM apresentam um considerável volume de carga rodoviária no Eixo Rio-Vitória, o que justifica a simulação de uma conexão ferroviária, nesse caso a EF-118, Rio-Vitória, a fim de ampliar a participação da ferrovia na matriz de carga nacional visando reduzir custos logísticos. Essa situação já havia sido identificada no Projeto Sudeste Competitivo, de 2015, desenvolvido pela Confederação Nacional da Indústria/CNI. Incluir a Ferrovia EF-118 nos cenários futuros.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019816	LEANDRO SOARES VARGAS	O transporte de OGSM (Figura 27), observa-se corredores de transporte bem destacados ligando os portos ao interior do país, contudo, a cabotagem e seus subprodutos não estão claramente destacados (provavelmente devido a resolução da figura do Relatório Executivo).	Sugestão aceita/absorvida.
CP-019817	LEANDRO SOARES VARGAS	A análise estratégica requerida no PNL 2035, segundo demonstra o relatório, os resultados mostraram-se bastante aderentes, uma vez que mencionada aderência pode ser verificada ao comparar os TKU gerados pelo modelo de simulação contra os dados oficiais publicados pelas respectivas agências reguladoras/sites oficiais. Contudo, é possível que a EPL possa integrar os mencionados dados, para que o público possa utilizá-los de forma oficial?	Os dados e resultados do PNL serão disponibilizados através do Observatório Nacional de Transportes e Logística, sob gestão da Empresa de Planejamento e Logística - EPL, integrando-se ali aos demais dados oficiais.
CP-019818	LEANDRO SOARES VARGAS	Considerando os percentuais da diferença dos TKU encontrados pelo modelo de simulação, qual seria a porcentagem adequada para a Cabotagem, que permite dizer que a assertividade experimentada está adequada ao propósito que o presente Plano se remete?	A análise de diferença de TKU é um dos parâmetros de avaliação da assertividade. É importante que o mesmo seja analisado junto com o volume de movimentação, rotas e infraestruturas utilizadas.
CP-019635	LUIS FERNANDO RESANO	Importantíssimo que se mantenha a coerência dos termos que definem grupos e subgrupos que serão tratados neste PNL, tendo em vista o risco de estarmos omitindo ou esquecendo algum modal de transporte ou subdividindo outros que deveriam ter mesmos tratamentos. Esta contribuição nos remete aquelas já feitas no início deste PNL.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019636	LUIS FERNANDO RESANO	Importantíssimo que se mantenha a coerência dos termos que definem grupos e subgrupos que serão tratados neste PNL, tendo em vista o risco de estarmos omitindo ou esquecendo algum modal de transporte ou subdividindo outros que deveriam ter mesmos tratamentos. Esta contribuição nos remete aquelas já feitas no início deste PNL.	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019819	LEANDRO SOARES VARGAS	É possível "rodar" simulações conforme a definição alteração das cargas nos Corredores Logísticos Estratégicos? Ex: novas movimentações ou fluxos de carga que entram e saem de sua área de influência por outro modal, cargas de veículos que deixam de transitar por caminhão e passar a utilizar a cabotagem.	É completamente possível a construção de novos cenários para testes vindouros do Plano Nacional de Logística. No ínterim da consulta pública três cenários foram construídos, demonstrando assim a possibilidade aventada. Novos cenários devem ser rodados nas atualizações anuais do plano, para que tenhamos resultados sempre próximos da realidade experimentada no país.
CP-017524	URUBATAN SILVA TUPINAMBA FILHO	Tal qual a BR do Mar, seria interessante a inserção desse capítulo e realizando a simulação no Cenário 3 - Empreendimentos previstos - Transformador ou em uma simulação exclusiva assim como na BR do Mar: Cenário x - Empreendimentos previstos e PLS 261/2018 (ou Empreendimentos previstos e Novo Marco Ferroviário). Dentro desse contexto, considerar os trechos ferroviários veiculados pela mídia e Governo Federal: TUP e ferrovia entre São Mateus/ES e Sete Lagoas/MG (560 km), TUP e ferrovia entre Alcântara/MA e Imperatriz/MA (515 km), Ferronorte - Rondonópolis/MT a Lucas do Rio Verde/MT (735 km), TUP e ferrovia entre Porto de Açu/RJ a Anchieta/ES (200 km) e a ferrovia entre Luziânia/GO a Pirapora/MG (450 km).	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. O PLS 261/2018 foi simulado nos cenários 7 e 8.
CP-019570	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Governo deveria incentivar o construção de terminais de cargas (Hub) para concentração das cargas rodoviárias a cada 500 ou 600 km, com intuito dos veículos sempre rodarem com lotação máxima, evitando ociosidade para empresas e diminuindo assim o número de caminhões nas estradas	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor rodoviário.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019729	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	O Cenário 1 leva em conta a manutenção e finalização dos empreendimentos de infraestrutura em execução e com orçamento previsto no PPA 2019-2023 bem como a implementação dos empreendimentos de parcerias já qualificados no PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). Nesse caso, há a necessidade de inclusão da Ferrovia EF-118, qualificada no PPI, conforme Resolução Nº 47 de 6/7/2018, em anexo. É necessário que o Cenário 1 seja ajustado com essa inclusão. Inclusive, no Cenário 2017 é indicado um volume considerável de carga que essa ferrovia poderá absorver.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
CP-019786	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Gostaríamos que esclarecessem se, na alocação de demandas na ferrovia, foram consideradas diferenças de bitola. O modelo não pareceu sensível a esse fator em Anápolis (direcionamento de demanda para FCA e RMC) no Cenário 1, para cargas GSA.	Sim, foram consideradas as restrições e limitações para transbordo entre bitolas, mantendo as operações com vagões madrinha, bitolas mistas e transbordos com troca de composição aderentes ao observado.
CP-019787	SABRINA PAIVA FAGUNDES	O documento considera trechos que, no processo de renovação FCA, foi solicitada devolução (por exemplo: Salvador-Aracaju, Vitoria-Rio de Janeiro, Barra Mansa Angra dos Reis e Juazeiro-Salvador). Solicitamos que em cenários futuros se desconsiderem esses trechos na simulação da malha.	Conforme diretrizes acordadas com o MINFRA, com o intuito de identificar trechos potenciais, todos os trechos das malhas ferroviárias existentes estão sendo simulados para os cenários futuros, o que não indica que, necessariamente, seriam operados pelas atuais concessionárias. Já para o cenário base, foram considerados como ativos todos os trechos que possuem movimentação conforme o SAF/ANTT (caso dos trechos Barra Mansa/Angra dos Reis e Juazeiro/Salvador).
CP-019788	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos mencionarem projetos rodoviários que estavam contemplados no PNL2025, sobretudo sobretudo BR-080 e BR-242.	REPETIDO
CP-019789	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos mostrar a carteira de projetos separadas por modal e abertas por trecho, status e prazo previsto para execução para cada cenário (página 90 do PNL2035).	O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.
CP-019820	LEANDRO SOARES VARGAS	A EPL notadamente se procurou colocar o BR do Mar no PLN, especificamente no que tange às alterações de Legislação, e selecionou-se para os primeiros exemplos de cenários simulados com a nova metodologia do PNL, o impacto da aprovação do projeto "BR do Mar", considerando sua relevância e potencial para alterar a matriz modal brasileira. Contudo, nas próximas revisões poderão ser acrescidos outras normas infralegais no caso do PL não ser votado e aprovado até a próxima revisão?	O PNL é uma ferramenta em contínuo desenvolvimento e revisão. Diferentes cenários podem ser propostos e estudados, conforme as necessidades identificadas pelo Ministério da Infraestrutura.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019821	LEANDRO SOARES VARGAS	<p>Deve-se observar que serviço feeder também integra-se à cabotagem, pois ocorre a necessidade de baldeação ou transbordo da carga internacional para complementação do seu transporte de um porto intermediário, denominados porto hub ou concentradores de carga, até o porto de destino final. Nesse contexto, o feeder de algum modo foi ou pode ser representado como um diferencial em algum cenário?</p> <p>Uma das motivações de supracitado questionamento deve-se, principalmente, as alianças no setor de transporte marítimo mundial de contêineres, que por sua vez estão controlando mais as rotas e terminais portuários hub, ou seja, alterando possivelmente, o fluxo e a rota dos corredores logísticos existentes.</p>	<p>O modelo de simulação utilizado no Plano Nacional de Logística apresenta, de forma indireta, uma maneira adequada de mimetizar o comportamento dos serviços de feeder. Para as próximas versões do plano o assunto deve ser aprofundado, assim como toda a dinâmica portuária, para uma representação ainda mais fiel e “observável” individualmente.</p>
CP-018589	JORGE EDUARDO DOS SANTOS RAMOS	<p>Prezados Gestores Responsáveis, foi observado que a apresentação da Webinar PNL 2035, foi realizado com um estudo de amostragem, pelo sinal do IMEI do celular. Em um cenário de fim de semana com sol de verão nas praias ou em dias dos namorados, mães e natal em um shopping, teremos um contingente maior do que o esperado.</p> <p>Sugiro-lhes um estudo contemplando os 5.570 municípios, fazendo um cruzamento transversal com os Fabricantes de cimento x escória da siderúrgica x destino final com Notais Fiscais Eletrônicas do cimento. O cimento, a brita e o ferro andam juntos, eles conseguem sinalizar para onde o crescimento em desenvolvimento estará caminhando. Isso acontecendo a população migra proporcionalmente. Pensamento de um vendedor: “quanto maior for a produção de cimento e vergalho de obra, para é que você precisa ir, vender os acessórios”.</p>	<p>As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.</p>
CP-019637	LUIS FERNANDO RESANO	<p>Notamos que aparentemente não foram consideradas as cargas feeder que são relevantes na matriz</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019638	LUIS FERNANDO RESANO	Os critérios de projeção do aéreo são diferentes e ao considerá-lo em conjunto com os demais modais causa distorção. Cargas aéreas também possuem Nota Fiscal e Conhecimento de Transporte. Nossa sugestão anterior já havia sido no sentido de utilizar o Conhecimento de Transporte que reflete com maior precisão a movimentação das cargas	A matriz de transporte aéreo de cargas utilizada no PNL 2035 possuem como uma de suas bases os Conhecimentos de Transporte. A metodologia de projeção para a carga aérea futura foi estruturada para que haja coerência entre os resultados e a integração da carga total, porém, respeitando as particularidades de cada modo.
CP-018534	JORGE EDUARDO DOS SANTOS RAMOS	Sugiro a implantação da pavimentação da RJ-102 em sua maior extensão entre os municípios de Maricá, Saquarema, Araruama e Cabo Frio com urbanização, acessibilidade, paisagismo, iluminação, wi-fi, identificação faacil em circuito de CFTV integrado com os órgãos públicos e que possamos ter uma linha de transporte público entre os Campos de Aviação e o Aeroporto Internacional de Cabo Frio. Que ativem o campo de aviação de Saquarema com heliporto e uma campo de pouso/decolagem de aeronaves, pois o ramos imobiliario está crescendo neste entorno. Com essa RJ-102 em funcionamento teremos a expansão turistica, crescimento urbano, maior arrecadação de tributos Municipais, Estadual e Federal.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018576	JORGE EDUARDO DOS SANTOS RAMOS	<p>Como não é possível ter uma amostragem transversais de circulação pessoas em investimento, apresento uma sugestão a ser implantada:</p> <p>1 -Asfaltamento da estrada entre as RJ-124 (Rio Lagos) e a RJ-106 (Av. Amaral Peixoto) contemplando (2) viadutos com retorno sob as respectivas RJs;</p> <p>2 - Asfaltamento da Av. Hum, entre as RJ-118 e a RJ-102 contemplando rotatórias nas RJs;</p> <p>3 - Oxigenação da Lagoa que circunda o limite intermunicipal de Maricá e Saquarema com sistema de bombeamento reverso, tubulação submersa entre a Lagoa de Jaconé, RJ-102 até o limite que não prejudique a balneabilidade adentrando no Oceano Atlântico. Foi feito recentemente de uma tubulação para o Rota "3" em Ponta Negra, Maricá, podendo servir de premissa.</p> <p>Todas essas pavimentações deverão contemplar em sua inauguração com wi-fi sistema de CFTV interligado com os órgãos públicos, acessibilidade, ciclovias, iluminação pública, uma linha de onibus interligadas aos municípios de Maricá, Saquarema e Rio Bonito.</p>	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-019790	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos incluir os gráficos das projeções estimadas de demanda para 2050, mencionados na página 97 mas não constam no documento.	As projeções para o PNL 2035 representam um retrato estático do ano futuro de análise (2035) e, analogamente, do ano de 2050 para uma análise de mais longo prazo. Essas projeções são específicas para os referidos anos e não permitem traçar o comportamento das curvas de crescimento entre esses anos.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-016104	URUBATAN SILVA TUPINAMBA FILHO	Sinto falta de Terminais Portuários Privados (TUP) e ferrovias no modelo de autorização e já apresentado no mercado como projetos a serem implantados. Por exemplo, a Estrada-de-Ferro Maranhão e a Estrada-de-Ferro Minas Espírito Santo em ferrovias e o Terminal Portuario de Alcântara e o Complexo Portuario São Mateus na área de portos entre outros. A metodologia é de Portos-Cidades mas, um exemplo, Alcântara não está na área de São Luís e terá infraestrutura independente da capital do Maranhão.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. As ferrovias no modelo de autorização (PLS 261/2018) foram simuladas nos cenários 7 e 8.
CP-016168	URUBATAN SILVA TUPINAMBA FILHO	Critério de seleção das ferrovias providas pelo setor público. No cenário futuro PNL 2035 consta a ligação da Nova Transnordestina com a FNS em Estreito/MA. Não podem considerar mas trechos como Barcarena/PA a Açailândia/MA (prolongamento norte da FNS), o prolongamento sul da FNS entre Estrela D'Oeste/SP ao Rio Grande/RS, EF-354 entre Porto do Açú à FNS e outros segmentos?	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-018489	PAULO ALEXANDRE CORREIA DE OLIVEIRA SALVADOR	Bom dia, O Terminal Portuário de Alcantara está incluído no programa INFRA PRO BRASIL e representa 43% dos investimentos portuários aí considerados. O Terminal Portuário de Alcantara mais a Estrada de Ferro do Maranhão está sendo estudado pelo Banco Mundial como uma alternativa para maximizar a eficiência da Ferrovia Norte Sul. Assim sendo solicitamos a inclusão deste empreendimento no PNL 2035	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. O TUP Alcântara / EFC- Ferrovia entre Alcântara/MA e Imperatriz/MA, foi considerado nos cenários 6, 7 e 8.



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018563	SERGIO FRANCISCO ARANHA DE LIMA	<p>O Estado do Maranhão com sua condição geográfica e sua vocação portuária , fazem com que se torne muito difícil de entender que não tenham empreendimentos previsto no PNL 35 , atualmente testemunhamos nos Portos do Maranhão situações de priorização absoluta do mineiro de ferro ,que inegavelmente tem sua grande importância, porém não podemos esquecer as outras cargas e o futuro ,principalmente como grãos , que tanto pode colocar o nosso país em uma situação estratégica confortável, além disso foi recentemente declarado pelo Governo Federal a construção de uma base de lançamento de foguetes em Alcântara, local propício para portos e onde temos projetos de um porto exportador que será necessário para apoiar construção desta base citada e juntamente com a estrada de Ferro do Maranhão cria alternativas para escoamento de grãos devido as precárias rodovias do Maranhão ,finalizando fico surpreso em saber que estes dois empreendimentos sequer foram contemplados no PNL35.</p> <p>Solicito Minfra ,que tem se mostrado um órgão inovador e progressista ,rever esta decisão Grato</p>	<p>Diferentes empreendimentos foram considerados em relação aos terminais portuários do Maranhão, seja para São Luís como em Alcântara, tanto para Carga Geral, como Granel Líquido e Granel Sólido Agrícola</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018651	RICARDO MARTINELLI DOS SANTOS	<p>As ferrovias são um modal de transporte de muita importância, uma locomotiva pode transportar até 100 vagões, um vagão pode transportar até 120 toneladas, um trem em uma viagem pode transportar uma grande quantidade de carga, diferente do modal rodoviário que necessita realizar várias viagens para transportar a mesma quantidade. O modal ferroviário é muito usado em países desenvolvidos e mostrou sua eficiência eliminando gargalos na logística, é um modal que transporta com maior agilidade pois não está sujeito a trânsitos ou estradas com pavimentações ruins que precisam andar com velocidade bem abaixo da média, segurança pelo índice de acidentes ser baixo, econômico em relação a grande distância que pode percorrer transportando grande quantidade de carga, dessa maneira, ganhando também tempo e aumentando a velocidade do transporte. O Brasil é um país com grandes dimensões territoriais e possui uma grande cadeia de produção desde produtos agrícolas, minérios e produtos industrializados que precisam ser transportados tanto para o mercado interno e também levados para portos com destino de exportação, por ser um país com grandes dimensões territoriais, também precisa de uma extensa malha logística, o modal ferroviário seria o ideal para serem realizados grandes investimentos, pois é um modal que gera competitividade por gerar menos custos. Os países que adotaram o modal ferroviário como sua principal matriz de transporte se destacam pela sua capacidade de transportar sua produção com maior agilidade e qualidade e se tornam competitivos em relação aos países que não possuem o modal ferroviário. O transporte ferroviário de passageiros também é de grande importância, pois no Brasil existe muito turismo tanto de turistas brasileiros como de turistas estrangeiros e o Brasil conta somente com o transporte aéreo ou rodoviário tornando um gargalo em épocas específicas pela quantidade de turistas. A expansão ferroviária é uma necessidade cada vez maior no Brasil.</p>	<p>Seguindo as informações disponibilizadas pelo Governo Federal, o PNL 2035 inseriu em suas análises uma série de novos empreendimentos ferroviários. É possível os trechos da FIOL, Ferrogrão, FNS, FICO, entre outros. Além disso, existe um Cenário específico que amplia a quantidade de trechos ferroviários considerado os efeitos do novo marco regulatório do setor ferroviário, o PLS 261/2018</p>



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018670	AUGUSTO CESAR RODRIGUES MAGALHAES	Terminal Portuário de Alcântara: A implantação do TPA no Complexo Portuário do Maranhão trará inúmeros benefícios ao longo de toda a ferrovia até o porto. O projeto apresentado é inovador e visa escoar às diversas cargas, onde o volume cresce a cada ano e o terminal quando implantado contribuirá significativamente para aumentar as riquezas do estado	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. O TUP Alcântara foi considerado nos cenários 6, 7 e 8.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018743	NUNO GUSTAVO DA SILVA RIBEIRO MARTINS	<p>Gostaria de colaborar no enriquecimento do PN 2035 com a sugestão de inclusão do Terminal Portuário de Alcântara (TPA), que é uma infraestrutura privada autorizada ao abrigo de um contrato de adesão assinado com o governo federal, foi objeto de um vasto conjunto de estudos e simulações que comprovaram as suas características únicas no cenário dos portos brasileiros, existentes e planejados, pois para além de se localizar num local abrigado da costa, a Baía de São Marcos com as suas águas profundas, tem uma conexão ferroviária, de cerca de 215 km, que o ligará às maiores ferrovias da malha brasileira, a saber, a Ferrovia Norte Sul e a Estrada de Ferro de Carajás.</p> <p>O seu calado natural, de -25 metros, permitirá ao TPA operar os maiores navios graneleiros da atualidade, notadamente os Capesize para transporte de grãos, e os Valemax para minério de ferro, e movimentar, no seu conjunto, cargas que podem exceder os 400 Mtpa.</p> <p>A competitividade internacional do Brasil depende do preço a que consegue colocar as suas exportações no destino final e não do preço a que os produtos chegam aos portos brasileiros para serem embarcados.</p> <p>É por esta razão que o TPA será um projeto essencial para reduzir os atuais custos de transportes, tanto dentro do território nacional, pela ligação direta às grandes ferrovias nacionais, como pela utilização de navios de grande porte, como os Capesize para transporte de grãos, que irão baixar significativamente o custo do frete marítimo, como tem sido bastante noticiado ultimamente.</p> <p>Uma adequada articulação com os outros portos da Baía de São Marcos irá permitir maximizar a capacidade de exportação e de importação deste complexo portuário, no que diz respeito aos mais variados tipos de cargas, tornando-o o maior de todo o país.</p> <p>Estão já em andamento os processos para tornar realidade importantes projetos que irão se conectar com a Ferrovia Norte Sul, como a FICO ligando a Água Boa-MT,</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>O TUP Alcântara foi considerado nos cenários 6, 7 e 8.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019242	JOSÉ PERBOYRE FERREIRA GOMES	PROJETO "AÇÕES PARA FORTALECER A LOGÍSTICA FERROVIÁRIA DE ABASTECIMENTO DE MILHO NA REGIÃO SUL DO BRASIL". O objetivo deste projeto é mapear ações para fortalecer o abastecimento de milho na região Sul do Brasil (Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Dessa forma, pretende-se realizar um diagnóstico atual da situação logística de abastecimento de milho a partir de diferentes regiões de produção para o Sul, identificar os riscos envolvidos e recomendar ações para o seu fortalecimento.	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-019731	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	O Cenário 1 leva em conta a manutenção e finalização dos empreendimentos de infraestrutura em execução e com orçamento previsto no PPA 2019-2023 bem como a implementação dos empreendimentos de parcerias já qualificados no PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). Nesse caso, há a necessidade de inclusão da Ferrovia EF-118, qualificada no PPI, conforme Resolução Nº 47 de 6/7/2018, em anexo.	REPETIDO
CP-019736	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	O Cenário 1 considera a reativação de trechos inativos da FCA, no caso do Estado do Rio de Janeiro e sua zona de influência, são elencados os trechos Angra dos Reis (RJ) - Barra Mansa (RJ), Três Rios (RJ) - Recreio (MG) - Campos dos Goytacazes (RJ) e Visconde de Itaboraí (RJ) - Vitória (ES). Entretanto, os mesmos trechos estão em avaliação para devolução, conforme Caderno de Passivos da Audiência Pública ANTT nº 12/2020, em anexo. Avaliar situação a fim de que os Planos Governamentais estejam alinhados e o Estado possa saber o futuro dos referidos trechos.	Adotou-se como premissa a ativação desses trechos para avaliação do potencial dos mesmos.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019737	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	O Cenário 1 considera a reativação de trechos inativos da FCA, no caso do Estado do Rio de Janeiro e sua zona de influência, estão incluídos os trechos Três Rios (RJ) - Recreio (MG) - Campos dos Goytacazes (RJ) e Visconde de Itaboraí (RJ) -Vitória (ES). Na confluência desses 2 trechos existe o Porto do Açú, pronto para operar com os diversos tipos de carga indicados no PNL. Caso este trecho seja mantido solicitamos considerar nas simulações a extensão até o Porto do Açú, ramal de aproximadamente 45 km.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019739	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	No cenário evolutivo, são acrescentadas a segunda etapa da Ferrovia de Integração Centro-Oeste/FICO, até Lucas do Rio Verde/MT, e a terceira etapa da Ferrovia de Integração Oeste-Leste / FIOLO, de Barreiras/BA a Figueirópolis/TO, a Estrada de Ferro-484, Estrada de Ferro-267 (ferrovia do Pantanal). Em recente Webinar, foi comentado por representante do Governo Federal (Secretaria de Fomentos) que a EF-118 não foi simulada porque não tem funding. Entendemos que o PNL trata de Projetos Estratégicos e que sua viabilidade será avaliada nos Planos Táticos, o que se pode verificar com as ferrovias acima incluídas, igualmente sem funding. Reavaliar inclusão da EF-118 nos Cenários 2035 do PNL.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
NULL	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	Para os Portos, o PNL indica que foram consideradas todas as evoluções previstas nos arrendamentos portuários, as concessões e desestatizações previstas, o que gera um impacto significativo nas capacidades dos portos-cidade em cenários futuros. Não foi comentado o que foi considerado de crescimentos para os Portos e Terminais de Uso Privado. No caso do Porto do Açú, a SETRANS/RJ enviou, através do Ofício SETRANS nº 187/2020, em anexo, a projeção de crescimento do Porto do Açú em suas 4 fases: 2014-2020, 2021-2022, 2023-2027, 2028-2032. Entretanto, pelos mapas, não se consegue vislumbrar incremento de carga para o Porto do Açú além do existente no Cenário 2017.	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019742	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	Para os Portos, o PNL indica que foram consideradas todas as evoluções previstas nos arrendamentos portuários, as concessões e desestatizações previstas, o que gera um impacto significativo nas capacidades dos portos-cidade em cenários futuros. Não foi comentado o que foi considerado de crescimentos para os Portos e Terminais de Uso Privado. No caso do Porto do Açú, a SETRANS/RJ enviou, através do Ofício SETRANS nº 187/2020, em anexo, a projeção de crescimento do Porto do Açú em suas 4 fases: 2014-2020, 2021-2022, 2023-2027, 2028-2032. Entretanto, pelos mapas, não se consegue vislumbrar incremento de carga para o Porto do Açú além do existente no Cenário 2017.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-018648	JORGE EDUARDO DOS SANTOS RAMOS	Projeto Barra Franca, Lagoa de Saquarema, Saquarema, RJ. Foi feito um Projeto de grande Federal, chamada "Barra Franca", com valor médio de 52 Milhões de Reais, foi paralisada, sugiro que a nova Gestão se aprofunde para apurar as soluções. O objetivo essa oxigenar as Lagoas de Saquarema e de Jacané para o retorno dos peixes. Atualmente o município recebe verbas dos royalties de petróleo, podendo existir empenho para o cumprimento a execução, com readequação ao grau de saber da brilhante EPL, utilizando a engenharia oceânica e infraestrutura. Podendo ser transformado em um Parque Aquático Nacional as responsabilidades, pois temos água e o campo de aviação na lagoa de Saquarema, a interligação pelo canal Salgado até a outra Lagoa de Jacané.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-019639	LUIS FERNANDO RESANO	(1) As reduções indicadas são afirmações sem ter havido nenhum desenvolvimento que a respaldem. (2) A cabotagem já é uma realidade anterior a discussão da PL BR do Mar, e que cresce a partir de investimentos em equipamentos de transporte e de infraestrutura com patrocínio privado.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019640	LUIS FERNANDO RESANO	O custo do frete não guarda nenhuma relação com o uso do modal. O custo do frete está relacionado com o custo operacional da empresa (mão de obra e combustível em grandes números) e custos tributários e fiscais incidentes no modal e nas empresas e estão relacionados em grande parte com o efeito "escala" (volumes) que está atrelado em grande parte ao crescimento sustentável da economia do País.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019641	LUIS FERNANDO RESANO	Não há nenhuma iniciativa no Programa BR do Mar que facilite o fluxo de produtos. A afirmação vem de reclamações constantes do setor, mas que não foram resolvidas. Talvez fosse pontos a serem indicados no PNL.	O intuito do PNL não é discutir especificamente o Programa BR do Mar, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, e sim, avaliar os possíveis impactos do programa conforme a atual proposta.
CP-019642	LUIS FERNANDO RESANO	1 - O PL não contém nenhuma simplificação trabalhista, portanto não é fator novo a ser incluído em uma simulação. 2 - Impostos: as menções a impostos no PL não são novidades e já existiam por Instruções Normativas da RFB, portanto em nada alterarão. 3 - Burocracia: as mudanças são quase que insignificantes, ainda que relevantes. Conclusão: Não há justificativa para esta redução de 15% como indicou o estudo	(1 e 2) O intuito do PNL não é discutir especificamente o Programa BR do Mar, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, e sim, avaliar os possíveis impactos do programa conforme a atual proposta. (3) O impacto simulado é proveniente do estudo: https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2021/03/importancia-da-navegacao-de-cabotagem.pdf
CP-019643	LUIS FERNANDO RESANO	Foi aplicada a redução que entenderam que haveria e não traz novidades, porem ressaltamos que é irreal esta redução	O impacto simulado é proveniente do estudo: BOLETIM DE LOGÍSTICA CABOTAGEM: A IMPORTÂNCIA PARA O TRANSPORTE BRASILEIRO E AS MEDIDAS DE ESTÍMULO DO BR DO MAR Disponível em: https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2021/03/importancia-da-navegacao-de-cabotagem.pdf
CP-019644	LUIS FERNANDO RESANO	Não há na legislação atual vínculo da navegação com a indústria naval e afirmar que o PL traz fortalecimento da indústria naval não é certo, até mesmo porque são atividades distintas. A navegação é cliente da indústria naval, desde que ela possa produzir e entregar dentro dos prazos contratados, com a qualidade necessária e a preços competitivos .	O intuito do PNL não é discutir especificamente o Programa BR do Mar, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, e sim, avaliar os possíveis impactos do programa conforme a atual proposta.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019645	LUIS FERNANDO RESANO	O mais importante é indicar como ocorrerá o aumento de 60% pois aqui traz apenas as consequências deste aumento, mas como atingir este índice???? O crescimento da economia nacional seria um elemento de contribuição natural e efetiva para o crescimento do setor com consequente redução de custos operacionais devido a oferta/demanda do transporte.	O aumento indicado é um resultado de diferentes fatores que foram considerados na simulação do Cenário, como a demanda projetada, os custos considerados em cada modo de transporte, as respectivas velocidades, a rede de infraestrutura ofertada para os diferentes fluxos e as restrições de capacidade. Logo, não há como dizer sobre "formas de atingir este índice", pois trata-se de um resultado.
CP-019646	LUIS FERNANDO RESANO	No atendimento da origem ao porto e do porto até o cliente final também é utilizado o modal ferroviário e isto não está refletido no texto.	Todos os fluxos de cargas comercializadas e transportadas, conforme os dados das Notas Fiscais eletrônicas utilizados para gerar as matrizes O/D, estão representados nas simulações de cenários do PNL 2035.
CP-019647	LUIS FERNANDO RESANO	1 - O PL não trouxe desburocratização 2 - O aumento da oferta de navios só ocorre com a demanda (em grande parte depende do crescimento econômico sustentável do País). O custo de um navio não permite que fiquem esperando o surgimento de demanda 3 - Melhoria na infraestrutura dos portos não é tratada no PL e se ocorrerem são muito mais para atender o comércio exterior do que à cabotagem 4 - Redução do custo do combustível é assunto tratado desde 1997 e nunca foi cumprida a lei que garante igualdade de preço com o de longo curso. O PL não aborda isto. Ainda que o MINFRA afirme estar atuando para que haja redução, são iniciativas de lobby e não podem ser consideradas neste trabalho 5 - Permitir que empresas estrangeiras atuem na cabotagem está incorreto e é necessário corrigir este entendimento para evitarmos inclusive o risco concreto da especulação momentânea da atividade devido as variações de humor da atividade de transporte mundial. O Programa BR do Mar permitirá que navios estrangeiros afretados a tempo poderão atuar na cabotagem quando afretados por empresa brasileira de navegação em proporção a frota de propriedade da empresa brasileira.	O intuito do PNL não é discutir especificamente o Programa BR do Mar, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, e sim, a avaliar os possíveis impactos do projeto conforme a atual proposta.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019791	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Gostaríamos que informassem como se dará a articulação entre os instrumentos regulatórios com a entrada de novas modalidades previstas no PLS 261. A ideia é de integração (autorização para dar capilaridade às malhas concedidas) ou competição assimétrica?	Fora do escopo do PNL. A manifestação aborda questões regulatórias e prodimentais acerca de projeto de lei em discussão no Congresso e fora do escopo.
CP-019792	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Haverá algum mecanismo de proteção às concessionárias frente à novos pedidos de autorização que possam vir a impactar sua matriz de carga e consequente equilíbrio econômico financeiro da concessão?	Fora do escopo do PNL. A manifestação aborda questões regulatórias e prodimentais acerca de projeto de lei em discussão no Congresso e fora do escopo.
CP-019560	OSMAR FERREIRA GUIMARAES	Dado a tendência de franco crescimento na utilização das diversas tecnologias de transporte e logística, SOLICITAMOS que sejam analisados os prós e contras de eventual integração tecnológica entre os investimentos de Infraestrutura analisados e os sistemas estaduais e nacionais existentes (exemplo SINTEGRA - Sefaz/RFB), com a prévia realização de Análise de Impacto Regulatório - AIR, visando a redução do Custo Brasil. Tal possibilidade de integração pode gerar melhor fluidez no fluxo de informações, contribuindo assim para perpetuação de novas tecnologias, como exemplo o conceito de Blockchain.	REPETIDO
CP-019758	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Dado a tendência de franco crescimento na utilização das diversas tecnologias de transporte e logística, SOLICITAMOS que sejam analisados os prós e contras de eventual integração tecnológica entre os investimentos de Infraestrutura analisados e os sistemas estaduais e nacionais existentes (exemplo SINTEGRA - Sefaz/RFB), com a prévia realização de Análise de Impacto Regulatório - AIR, visando a redução do Custo Brasil. Tal possibilidade de integração pode gerar melhor fluidez no fluxo de informações, contribuindo assim para perpetuação de novas tecnologias, como exemplo o conceito de Blockchain;	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019843	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	Dado a tendência de franco crescimento na utilização das diversas tecnologias de transporte e logística, SOLICITAMOS que sejam analisados os prós e contras de eventual integração tecnológica entre os investimentos de Infraestrutura analisados e os sistemas estaduais e nacionais existentes (exemplo SINTEGRA - Sefaz/RFB), com a prévia realização de Análise de Impacto Regulatório - AIR, visando a redução do Custo Brasil. Tal possibilidade de integração pode gerar melhor fluidez no fluxo de informações ,contribuindo assim para perpetuação de novas tecnologias, como exemplo o conceito de Blockchain;	REPETIDO
CP-019854	GUILHERME CARNEVALLI	Contribuição MENTORIA FERROVIÁRIA SAE e ABIFER: Pág. 107: “Caminhões elétricos que já estão em fase experimental no Brasil, e em início de operação em alguns países, projetam redução de até 13,7% no custo para caminhões com payload abaixo de 1Ton (voltados principalmente para distribuição urbana na última milha) e 6,85% para veículos voltados à carga geral em distâncias médias”. O modal ferroviário deve ganhar relevância saltando de aproximadamente 21% para 33/36% da matriz modal em termos de TKU. Gostaríamos de solicitar a análise de redução de custos e de GEE em locomotivas no cenário de substituição do diesel por alternativas como 100% elétricas ou H2.	Os estudos realizados para traçar o cenários de tecnologias possíveis de serem implantadas até 2035 não identificaram essa tendência de substituição total da tecnologia ferroviária nas malhas existentes ou em implantação. Estudos futuros podem ser realizados a partir do momento em que tais tendências se tornem mais concretas.



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018652	RICARDO MARTINELLI DOS SANTOS	<p>As ferrovias são um modal de transporte de muita importância, uma locomotiva pode transportar até 100 vagões, um vagão pode transportar até 120 toneladas, um trem em uma viagem pode transportar uma grande quantidade de carga, diferente do modal rodoviário que necessita realizar várias viagens para transportar a mesma quantidade. O modal ferroviário é muito usado em países desenvolvidos e mostrou sua eficiência eliminando gargalos na logística, é um modal que transporta com maior agilidade pois não está sujeito a trânsitos ou estradas com pavimentações ruins que precisam andar com velocidade bem abaixo da média, segurança pelo índice de acidentes ser baixo, econômico em relação a grande distância que pode percorrer transportando grande quantidade de carga, dessa maneira, ganhando também tempo e aumentando a velocidade do transporte. O Brasil é um país com grandes dimensões territoriais e possui uma grande cadeia de produção desde produtos agrícolas, minérios e produtos industrializados que precisam ser transportados tanto para o mercado interno e também levados para portos com destino de exportação, por ser um país com grandes dimensões territoriais, também precisa de uma extensa malha logística, o modal ferroviário seria o ideal para serem realizados grandes investimentos, pois é um modal que gera competitividade por gerar menos custos. Os países que adotaram o modal ferroviário como sua principal matriz de transporte se destacam pela sua capacidade de transportar sua produção com maior agilidade e qualidade e se tornam competitivos em relação aos países que não possuem o modal ferroviário. O transporte ferroviário de passageiros também é de grande importância, pois no Brasil existe muito turismo tanto de turistas brasileiros como de turistas estrangeiros e o Brasil conta somente com o transporte aéreo ou rodoviário tornando um gargalo em épocas específicas pela quantidade de turistas. A expansão ferroviária é uma necessidade cada vez maior no Brasil.</p>	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019562	OSMAR FERREIRA GUIMARAES	<p>O cenário em questão mostra na figura 43 que os volumes de carga de GSA (Granel Sólido Agrícola) na navegação interior estão concentrados nos seguintes trechos: Porto Alegre/RS a Rio Grande/RS (Região Sul); São Simão/GO e Três Lagoas/MS para Pederneiras/SP (Região Sudeste); Porto Velho/RO até Itacoatiara/PA (Região Norte), Santarém/PA e Santana/AP (região Norte); e Itaituba/PA até Barcarena/PA (Região Norte) e Marabá/PA até Barcarena/PA (região Norte). Ocorre que em boa partes destes trechos, diferente de outros modais, a navegação interior é dependente da disponibilidade hídrica (água), que por sua vez é compartilhada com setor elétrico, e compartilha também o funcionamento e operação da infraestrutura da navegação (eclusas, canais de navegação, sinalização), com o setor elétrico. A ausência de arcabouço legal e jurídico neste modal, gera total insegurança jurídica no desenvolvimento da Nav. Interior, colocando em risco os volumes planejados no PNL2035. Diante do exposto SOLICITAMOS: estudar o fortalecimento do arcabouço jurídico, através do aprimoramento : i) da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; ii) da Lei das Eclusas (L.13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple a obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente no respectivo reservatório de água, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano (Case sucesso: eclusas do médio rio Tietê). JUSTIFICATIVA: eliminar a descontinuidade da operação de transporte, por priorizar a geração energética, e paralisação por falta de manutenção, das obras de infraestrutura aquaviária existentes do Gov. Federal, gerando desperdícios ao erário público, a exemplo do que ocorreu recentemente nas eclusas de Jupia (rio Paraná), Três Irmãos</p>	REPETIDO
CP-019648	LUIS FERNANDO RESANO	<p>O estado de Sergipe não possui porto atendido pela cabotagem de contêiner. Entendemos que o parágrafo tenta remeter para um trecho do litoral em que os portos são intensamente atendidos pela cabotagem e mesmo assim deveríamos citar o estado de Pernambuco e não o de Sergipe.</p>	Sugestão aceita/absorvida.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019759	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	<p>O cenário em questão mostra na figura 43 que os volumes de carga na navegação interior estão concentrados nos seguintes trechos: Porto Alegre/RS a Rio Grande/RS (Região Sul); São Simão/GO e Três Lagoas/MS para Pederneiras/SP (Região Sudeste); Porto Velho/RO até Itacoatiara/PA (Região Norte), Santarém/PA e Santana/AP (região Norte); e Itaituba/PA até Barcarena/PA (Região Norte) e Marabá/PA até Barcarena/PA (região Norte). Ocorre que em boas partes destes trechos, diferente de outros modais, a navegação interior compartilha a água com setor elétrico, e compartilha também o funcionamento e operação da infraestrutura da navegação (eclusas, canais de navegação, sinalização), com o setor elétrico. A ausência de arcabouço legal e jurídico neste modal, gera total insegurança jurídica no desenvolvimento da Navegação Interior, colocando em risco os volumes previstos no PNL2035. Diante do exposto solicita-se estudar o fortalecimento do arcabouço jurídico, através do aprimoramento : i) da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; ii) da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente no respectivo reservatório de água, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano. JUSTIFICATIVA: eliminar a descontinuidade da operação por priorizar a geração energética, e paralisação por falta de manutenção, das obras de infraestrutura aquaviária existentes do Governo Federal, a exemplo do que ocorreu recentemente nas eclusas de Jupia (rio Paraná), Três Irmãos (rio Tietê), Tucuruí (rio Tocantins), e canal de Pereira Barreto (rio Tietê)</p>	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019760	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Incluir a EF118 no Cenário 1 Justificativas: Primeiro trecho Cariacica x Anchieta incluso a renovação da EFVM; Está listada nas prioridades do PPI; Porto do Açú operacional; Existe carga rodoviária expressiva em sua extensão.	A EF-118 já faz parte do Cenário 1, dessa forma a contribuição foi desconsiderada.
CP-019793	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos detalhar os motivos da redução de carga na BR-158 no horizonte estudado.	Nos cenários testados outras infraestruturas com custos de transporte e tempo de deslocamento são testadas justamente nas zonas produtoras que geram parte das cargas que se deslocam via BR-158. Todavia, ressaltamos que o Plano Nacional de Logística é um plano macro, nacional e estratégico, tendo seus resultados representados na escala de corredores. Dessa feita, somente os Planos Setoriais poderão especificar se haverá, de fato, uma redução de cargas dadas as soluções estudadas para cada corredor de necessidade de infraestrutura.
CP-019794	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos considerar a necessidade de intervenções na BR-158 MT/PA, sobretudo no contorno da Reserva Indígena Maraiwatsede (Alto Boa Vista/MT), bem como a completa restauração do trecho entre Santana do Araguaia e Redenção, incluindo a substituição de todas as pontes de madeira por OAE em concreto.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019795	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos detalhamento das localidades, poligonais e vias de acesso dos terminais de transbordo ferroviário considerados nas projeções para os novos projetos (FICO, FIOL, Ferrogrão, FNS-TC)	Será disponibilizada uma plataforma georreferenciada via web para consultas específicas dos atributos e valores referentes aos cenários simulados no PNL 2035, com a possibilidade de zoom, habilitação de camadas e identificação das infraestruturas. O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.
CP-019796	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos detalhamento do volume de 20 MM de GSA considerado como potencial de carga para FIOI 1 e 2 (página 111): qual a matriz de carga considerada, as microrregiões de origem e se são referentes à migração de outras ferrovias	A implantação da Ferrogrão é o principal fator que reduz os carregamentos na BR-158, conforme apresentado na seção 6.1 do relatório. Será disponibilizada uma plataforma georreferenciada via web para consultas específicas dos atributos e valores referentes aos cenários simulados no PNL 2035, com a possibilidade de zoom, habilitação de camadas e identificação das infraestruturas. O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019798	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos detalhamento do volume e matriz de carga considerados para todos os projetos considerados nos cenários 1 e 2	Será disponibilizada uma plataforma georreferenciada via web para consultas específicas dos atributos e valores referentes aos cenários simulados no PNL 2035, com a possibilidade de zoom, habilitação de camadas e identificação das infraestruturas. O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.
CP-019799	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Solicitamos detalhamento do custo logístico total considerado para avaliar a competitividade (e consequente definição das rotas mais indicadas) para escoamento de GSA nos projetos dos cenários 1 e 2.	O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.
CP-019822	LEANDRO SOARES VARGAS	Segundo o PNL. "Outro destaque necessário, a ser observado, está na ampliação massiva do fluxo de "outros cereais" pela cabotagem, saindo do Rio Grande do Sul e subindo pela costa brasileira par abastecimento de cidades do Sudeste e Nordeste, produto que faz parte do grupo das cargas gerais containerizáveis. Comentário: a de observar que a operação de transporte de grãos por contêineres, a priori, estão associados a produtos de maior valor agregado, justamente devido a trabalho para realizar a estufagem dos contêineres, contudo, existe interesse com a implantação do BR do Mar de novos embarques de grãos em navios granadeiros tradicionais, resultando assim, no crescimento nas cargas transportáveis que não fazem parte do grupo das cargas gerais containerizáveis.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019844	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	<p>O cenário em questão mostra na figura 43 que os volumes de carga de GSA (Granel Sólido Agrícola) na navegação interior estão concentrados nos seguintes trechos: Porto Alegre/RS a Rio Grande/RS (Região Sul); São Simão/GO e Tres Lagoas/MS para Pederneiras/SP (Região Sudeste); Porto Velho/RO até Itacoatiara/PA (Região Norte), Santarém/PA e Santana/AP (região Norte); e Itaituba/PA até Barcarena/PA (Região Norte) e Marabá/PA até Barcarena/PA (região Norte). Ocorre que em boa partes destes trechos, diferente de outros modais, a navegação interior é dependente da disponibilidade hídrica (água), que por sua vez é compartilhada com setor elétrico, e compartilha também o funcionamento e operação da infraestrutura da navegação (eclusas, canais de navegação, sinalização), com o setor elétrico. A ausência de arcabouço legal e jurídico neste modal, gera total insegurança jurídica no desenvolvimento da Navegação Interior, colocando em risco os volumes planejados no PNL2035. Diante do exposto SOLICITAMOS : estudar o fortalecimento do arcabouço jurídico, através do aprimoramento : i) da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; ii) da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple a obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente no respectivo reservatório de água, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano (Case sucesso: eclusas do médio rio Tietê). JUSTIFICATIVA: eliminar a descontinuidade da operação de transporte, por priorizar a geração energética, e paralisação por falta de manutenção, das obras de infraestrutura aquaviária existentes do Governo Federal, gerando desperdícios ao erário público, a exemplo do que ocorreu recentemente nas eclusas de Jupuí (rio Paraná),</p>	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019845	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	<p>O cenário em questão mostra na figura 43 que os volumes de carga de GSA (Granel Sólido Agrícola) na navegação interior estão concentrados nos seguintes trechos: Porto Alegre/RS a Rio Grande/RS (Região Sul); São Simão/GO e Tres Lagoas/MS para Pederneiras/SP (Região Sudeste); Porto Velho/RO até Itacoatiara/PA (Região Norte), Santarém/PA e Santana/AP (região Norte); e Itaituba/PA até Barcarena/PA (Região Norte) e Marabá/PA até Barcarena/PA (região Norte). Ocorre que em boa partes destes trechos, diferente de outros modais, a navegação interior é dependente da disponibilidade hídrica (água), que por sua vez é compartilhada com setor elétrico, e compartilha também o funcionamento e operação da infraestrutura da navegação (eclusas, canais de navegação, sinalização), com o setor elétrico. A ausência de arcabouço legal e jurídico neste modal, gera total insegurança jurídica no desenvolvimento da Navegação Interior, colocando em risco os volumes planejados no PNL2035. Diante do exposto SOLICITAMOS : estudar o fortalecimento do arcabouço jurídico, através do aprimoramento : i) da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; ii) da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple a obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente no respectivo reservatório de água, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano (Case sucesso: eclusas do médio rio Tietê). JUSTIFICATIVA: eliminar a descontinuidade da operação de transporte, por priorizar a geração energética, e paralisação por falta de manutenção, das obras de infraestrutura aquaviária existentes do Governo Federal, gerando desperdícios ao erário público, a exemplo do que ocorreu recentemente nas eclusas de Jupuí (rio Paraná),</p>	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019856	GUILHERME CARNEVALLI	Contribuição MENTORIA FERROVIÁRIA SAE e ABIFER: Pág. 113: "Deve-se destacar, ainda, redução de volume potencialmente alocado na BR-158 TO/MA, em relação ao Cenário base (2017), para o grupo de cargas de GSA." Incluir as análises no PNL 2035 para a redução de carga na BR-158 no horizonte estudado". Importante que o PNL 2035 preveja intervenções na BR-158 MT/PA, sobretudo no contorno da Reserva Indígena Maraiwatsede (Alto Boa Vista/MT), assim como a completa restauração do trecho entre Santana do Araguaia e Redenção, incluindo a substituição de todas as pontes de madeira por OAE em concreto.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-016216	FABIANO MEZADRE POMPERMEYER	Verificar a sentença "cabe ressaltar que, em que pese a maior participação do modo ferroviário, as TKU do modo rodoviário sobem cerca de 150 bilhões, estando diretamente associado ao fenômeno da última milha", na pág. 119, pois está incompatível com o Quadro 10, que aponta uma redução de 56 bilhões de TKU no modo rodoviário.	Sugestão aceita/absorvida.
CP-019649	LUIS FERNANDO RESANO	O novo cenário do GL, não incluindo as carga químicas e petroquímicas, que deverá ser estabelecido a partir da mudança da Matriz de refino com a perspectiva das privatizações aguardadas para o setor, irão contribuir de forma acentuada na matriz logística de distribuição	Embora os resultados sejam apresentados agrupados (em grupos de carga – por similaridade da dinâmica logística), os modelos do Plano Nacional de Logística são alimentados pelas matrizes individuais dos 40 produtos apresentados neste relatório, obedecendo e percebendo, assim, as alterações da dinâmica de transportes e das perspectivas mercadológicas futuras, desde que públicas e bem embasadas.
CP-019800	SABRINA PAIVA FAGUNDES	Considerando que as distâncias ferroviárias da FICO para os porto de Ilhéus, São Luís e Santos são aproximadamente as mesmas, solicitamos informar quais as variáveis mais representativas do modelo que influenciaram o protagonismo do corredor FICO-FIOL frente aos demais (São Luís e Santos), observado nos resultados das simulações?	O resultado é proveniente de diferentes fatores que foram considerados na simulação do Cenário, como a demanda projetada, os custos considerados em cada modo de transporte, as respectivas velocidades, a rede de infraestrutura ofertada para os diferentes fluxos e as restrições de capacidade. O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019823	LEANDRO SOARES VARGAS	<p>Segundo o PNL. "Mais uma vez, nesse sentido, observa-se o transporte de cargas gerais por cabotagem na costa brasileira, em especial na costa de Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro, com resquícios de movimento acima da média até Sergipe."</p> <p>Comentário: o PNL simulou o segundo cenário, que difere do primeiro graças ao incremento de investimentos massivos em infraestrutura de transportes previstos pelo MInfra. Nesse contexto, seria de bom alvitre observar os investimentos realizados pelo Porto do Pecém é um Terminal de Uso Privado – TUP, localizado acima da linha média até Sergipe, que tem alto potencial de crescimento de cabotagem devido sua administração mais desburocratiza e capacidade de atração de novos negócios para região.</p>	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019857	GUILHERME CARNEVALLI	<p>Contribuição MENTORIA FERROVIÁRIA SAE e ABIFER:</p> <p>PLS 261: O novo marco das ferrovias pode viabilizar entrada de novos players interessados em trechos que serão devolvidos, bem como criação de novos traçados a exemplo de Rondonópolis-LRV, PiraporaUnai-Luziânia, dentre outros. É importante que o PNL aborde os impactos que podem ser gerados em termos de investimentos e captura de volumes.</p>	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019566	OSMAR FERREIRA GUIMARAES	<p>No caso da navegação interior, os 6 cenários do PNL2035 se mostraram "resilientes" para o transporte de GSA (Granel Sólido Agrícola) e concentrados nos seguintes trechos: São Simão/GO e Três Lagoas/MS para Pederneiras/SP (Região Sudeste); Porto Velho/RO até Itacoatiara/PA (Região Norte), Santarém/PA e Santana/AP (região Norte); e Itaituba/PA até Barcarena/PA (Região Norte) e Marabá/PA até Barcarena/PA (região Norte). Ocorre que em boa partes destes trechos, diferente de outros modais, a navegação interior é dependente da disponibilidade hídrica (água), que por sua vez é compartilhada com setor elétrico, e compartilha também o funcionamento e operação da infraestrutura da navegação (eclusas, canais de navegação, sinalização), com o setor elétrico. A ausência de dispositivos legais e jurídicos neste modal, gera total insegurança jurídica no desenvolvimento da Navegação Interior, colocando em risco os volumes projetados no PNL2035. Diante do exposto SOLICITAMOS estudar o fortalecimento do arcabouço jurídico, através do aprimoramento : i) da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; ii) da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente no respectivo reservatório de água, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano (Case de sucesso: eclusas do médio Rio Tietê). JUSTIFICATIVA: eliminar a descontinuidade da operação por priorizar a geração energética, e paralisação por falta de manutenção, das obras de infraestrutura aquaviária existentes do Governo Federal, gerando desperdícios ao erário público, a exemplo do que ocorreu recentemente nas eclusas de Jupuí (rio Paraná), Três Irmãos (rio Tietê), Tucuruí (rio Tocant</p>	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019761	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	<p>No caso da navegação interior, os 6 cenários do PNL2035 se mostraram "resilientes" e concentrados nos seguintes trechos: São Simão/GO e Três Lagoas/MS para Pederneiras/SP (Região Sudeste); Porto Velho/RO até Itacoatiara/PA (Região Norte), Santarém/PA e Santana/AP (região Norte); e Itaituba/PA até Barcarena/PA (Região Norte) e Marabá/PA até Barcarena/PA (região Norte). Ocorre que em boas partes destes trechos, diferente de outros modais, a navegação interior compartilha a água com setor elétrico, e compartilha também o funcionamento e operação da infraestrutura da navegação (eclusas, canais de navegação, sinalização), com o setor elétrico. A ausência de dispositivos legais e jurídicos neste modal, gera total insegurança jurídica no desenvolvimento da Navegação Interior, colocando em risco os volumes previstos no PNL2035. Diante do exposto solicita-se estudar o fortalecimento do arcabouço jurídico, através do aprimoramento : i) da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; ii) da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente no respectivo reservatório de água, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano. JUSTIFICATIVA: eliminar a descontinuidade da operação por priorizar a geração energética, e paralisação por falta de manutenção, das obras de infraestrutura aquaviária existentes do Governo Federal, a exemplo do que ocorreu recentemente nas eclusas de Jupia (rio Paraná), Três Irmãos (rio Tietê), Tucuruí (rio Tocantins), e canal de Pereira Barreto (rio Tietê)</p>	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019846	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	<p>No caso da navegação interior, os 6 cenários do PNL2035 se mostraram "resilientes" para o transporte de GSA (Granel Sólido Agrícola) e concentrados nos seguintes trechos: São Simão/GO e Tres Lagoas/MS para Pederneiras/SP (Região Sudeste); Porto Velho/RO até Itacoatiara/PA (Região Norte), Santarém/PA e Santana/AP (região Norte); e Itaituba/PA até Barcarena/PA (Região Norte) e Marabá/PA até Barcarena/PA (região Norte). Ocorre que em boa partes destes trechos, diferente de outros modais, a navegação interior é dependente da disponibilidade hídrica (água), que por sua vez é compartilhada com setor elétrico, e compartilha também o funcionamento e operação da infraestrutura da navegação (eclusas, canais de navegação, sinalização), com o setor elétrico. A ausência de dispositivos legais e jurídicos neste modal, gera total insegurança jurídica no desenvolvimento da Navegação Interior, colocando em risco os volumes projetados no PNL2035. Diante do exposto SOLICITAMOS estudar o fortalecimento do arcabouço jurídico, através do aprimoramento : i) da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; ii) da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente no respectivo reservatório de água, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano (Case de sucesso: eclusas do médio Rio Tietê). JUSTIFICATIVA: eliminar a descontinuidade da operação por priorizar a geração energética, e paralisação por falta de manutenção, das obras de infraestrutura aquaviária existentes do Governo Federal, gerando desperdícios ao erário público, a exemplo do que ocorreu recentemente nas eclusas de Jupiá (rio Paraná), Três Irmãos (rio Tietê).</p>	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-016113	CARLOS RODRIGUES RIBEIRO	As cargas devem ser classificadas para serem preferencialmente transportadas por modais de transporte e quando transportadas por outro modal, sem justificativa técnica, devem ter seu frete onerado em benefício do modal preterido,	Os macroprodutos do PNL escolhem o seu modo de transporte sem uma preferência prévia. A escolha é resultado de um conjunto de fatores, como, custo de transbordo, custos fixos, custos variáveis, tempo.
CP-019568	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Governo deveria incentivar o construção de terminais de cargas (Hub) para concentração das cargas rodoviárias a cada 500 ou 600 km, com intuito dos veículos sempre rodarem com lotação máxima, evitando ociosidade para empresas e diminuindo assim o número de caminhões nas estradas	REPETIDO
CP-015994	ROGERIO CASTRO DA SILVA	Sou profissional de contingência por vazamento de óleo e derivados. Tenho experiência de treze anos atuando em emergências, simulados e treinamentos.. Acredito que no item referente a questão sustentável devr ser levado em consideração outros tipos de contaminantes alem do ppluente gasoso.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019858	GUILHERME CARNEVALLI	Contribuição MENTORIA FERROVIÁRIA SAE e ABIFER: Tempos médios e velocidade de transporte: É necessária a inclusão da infraestrutura de armazenagem existente durante o trajeto no transporte de cargas na metodologia de cálculo. A movimentação nos armazéns pode gerar distorções nos tempos médios ponderados analisados.	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor ferroviário.
CP-019650	LUIS FERNANDO RESANO	incluir alguma menção ao transporte de cargas feeder	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-018512	RUI CARLOS BOTTER	O Brasil necessita de uma saída estruturada pelo Norte do país, integrando os modais e esse local é o Terminal Portuário de Alcântara. Itaqui, Manaus, Santarém e região estão cercados pelas cidades e cada vez mais interferências aparecerão. Um terminal de grande porte como o TPA poderá contribuir para o aumento de exportações de grãos, de minérios e com certeza demandas de outras cargas surgirão, como é norma; acontecer com projetos desse porte. O Brasil precisa pensar "grande" e não buscar soluções paleativas de curto prazo.	Diferentes empreendimentos foram considerados em relação aos terminais portuários do Maranhão, seja para São Luís como em Alcântara, tanto para Carga Geral, como Granel Líquido e Granel Sólido Agrícola

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019564	OSMAR FERREIRA GUIMARAES	Recomendamos que para CGC (Carga Geral Containerizada), o PNL seja ampliado para uma análise de CENÁRIO da logística outbound (frete e fluxos internacionais) , para corrigir disfunções nos resultados já apresentados no PNL2035 que leva em consideração somente a logística inbound, tudo isto sempre buscando o menor Custo Brasil. JUSTIFICATIVA: a análise apenas da Logística Inbound no segmento de CGC , a grande concentração de Armadores Internacionais neste segmento (CGC), e o referenciamento destes armadores para portos consolidados, gera oportunidades de outros fluxos em portos não consolidados.	REPETIDO
CP-019747	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	<p>No item 7 é indicado que no tocante do escoamento das cargas de GSA, as infraestruturas ficam bastante dependentes, em todos os cenários, do conjunto de ferrovias denominado de conjunto ferroviário central, formado pela FICO, FIOI, Ferrogrão e FNS, tendo como estrutura complementar a Rumo Malha Norte.</p> <p>Não é identificado incremento de carga no Corredor Centro-Leste, formado pelas ferrovias FCA, EFVM e não ficou clara se esta situação se deve à limitação de capacidade do Porto de Tubarão, apresentada na documentação das Audiências Públicas da EFVM e da FCA.</p> <p>Nesse sentido, faz-se mais importante ainda a simulação do Tramo Norte da EF - 118, interligando o Porto do Açú à EFVM e FCA, com grande potencial de alavancagem de uma nova rota de produção e de escoamento do agronegócio, ampliando significativamente a capacidade do Corredor Centro-Leste e melhor atendendo áreas do Noroeste de Minas Gerais e Leste Goiás, que se apresentam como uma nova fronteira agrícola segundo estudos da EMBRAPA.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019762	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Dentre as necessidades e oportunidades no PNL2035, solicita-se que seja estudado os seguintes aprimoramentos no arcabouço jurídico: i) Viabilizar concessões Integradas de Corredores Logístico de Transporte (mais de 1 modal), considerando todos os elos da cadeia de transporte (rodovia, ferrovia, vias navegáveis, portos, acessos terrestres portuário e acesso terrestre aquaviário; ii) aprimoramento da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; iii) aprimoramento da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente, no respectivo reservatório da hidrelétrica, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano.	REPETIDO
CP-019763	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Recomendamos que para CGC (Carga Geral Containerizada), o PNL seja ampliado para uma análise de CENÁRIO da logística outbound (frete e fluxos internacionais) , para corrigir disfunções nos resultados já apresentados no PNL2035 que leva em consideração somente a logística inbound, tudo isto sempre buscando o menor Custo Brasil. JUSTIFICATIVA: a análise apenas da Logística Inbound no segmento de CGC , a grande concentração de Armadores Internacionais neste segmento (CGC), e a preferência destes armadores para portos consolidados, gera oportunidades de outros fluxos em portos não consolidados	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019847	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	Dentre as necessidades e oportunidades no PNL2035, SOLICITAMOS QUE seja estudado os seguintes aprimoramentos no arcabouço jurídico: i) Viabilizar concessões Integradas de Corredores Logístico de Transporte (mais de 1 modal), considerando todos os elos da cadeia de transporte (rodovia, ferrovia, vias navegáveis, portos, acessos terrestres portuário e acesso terrestre aquaviário, com foco na redução do Custo Brasil; ii) aprimoramento da Lei de Uso Múltiplos das Águas (LEI 9433/97) com o objetivo de viabilizar outorga do uso da água pela navegação interior; iii) aprimoramento da Lei das Eclusas (LEI 13081/15), para que os processos de concessões e/ou privatização de Hidroelétrica futuras ou existentes no Brasil, contemple obrigatoriedade de eclusas, obras de artes (pontes), canais de navegação e sinalização náutica existente, no respectivo reservatório da hidrelétrica, sejam mantidos e operados continuamente pela concessionária do empreendimento hidroelétrico, 24 horas/dia, 365 dias por ano.	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor hidroviário.
CP-019848	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	Recomendamos que para CGC (Carga Geral Containerizada), o PNL seja ampliado para uma análise de CENÁRIO da logística outbound (frete e fluxos internacionais) , para corrigir disfunções nos resultados já apresentados no PNL2035 que leva em consideração somente a logística inbound, tudo isto sempre buscando o menor Custo Brasil. JUSTIFICATIVA: a análise apenas da Logística Inbound no segmento de CGC , a grande concentração de Armadores Internacionais neste segmento (CGC), e o preferenciamento destes armadores para portos consolidados, gera oportunidades de outros fluxos em portos não consolidados	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019855	GUILHERME CARNEVALLI	Contribuição MENTORIA FERROVIÁRIA SAE e ABIFER: Carteira de projetos: O modelo de desenvolvimento do PNL anterior foi alterado e o atual não apresenta mais a carteira de intervenções/projetos. A EPL tem exposto que essa carteira será contemplada nos Planos Setoriais, hierarquicamente subordinados ao PNL. Ainda que as intervenções planejadas constem no PPI, é importante que as mesmas sejam resgatadas do PNL 2025 e incluídas ou mencionadas no PNL 2035, a fim de subsidiar a resolução de gargalos nos Corredores Logísticos Integrados, previsões de licenciamentos inclusos no plano e suas implementações no horizonte 2035 (eg.: Pedral do Lourenço, BR-080 MT/GO, BR-242 MT/TO).	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019859	GUILHERME CARNEVALLI	Contribuição MENTORIA FERROVIÁRIA SAE e ABIFER: Sugerimos avaliar possibilidade de executar o derrocamento do Pedral do Lourenço para viabilizar um transporte rodo-hidro-ferroviário desde Marabá até Manaus.	REPETIDO
CP-017525	URUBATAN SILVA TUPINAMBA FILHO	Sugiro que possam incluir um catálogo ou relação de todos os trechos do Sistema Nacional de Viação - SNV utilizados no PNL 2035 para trazer mais transparência na informação e enriquecimento do Plano Nacional de Logística. Ex.: BR-101 - Touros/RN - Natal/RN - João Pessoa/PB - Recife/PE - Maceió/AL - ... - Estreito/RS - São José do Norte/RS; EF-334 - Ilhéus/BA - Caetité/BA - Barreiras/BA - Figueirópolis/TO.	Será disponibilizada uma plataforma georreferenciada via web para consultas específicas dos atributos e valores referentes aos cenários simulados no PNL 2035, com a possibilidade de zoom, habilitação de camadas e identificação das infraestruturas. O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.
CP-019824	LEANDRO SOARES VARGAS	Além dos ajustes e evolução da rede de transporte utilizada no modelo funcional de simulação integrada, como a revisão de rotas de cabotagem. Também seria interessante verificar o as vantagens do programa BR do Mar com as empresas habilitadas: volume de cargas, embarcações, revisão das rotas, novas cargas, etc.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019749	CELIA DE FÁTIMA COSTA RIBEIRO DAUMAS	No WEBINAR “FERROVIAS NO PNL”, realizado em 29/04/2020, foi esclarecido pela EPL que a EF - 118 estaria incluída no PNL, conforme pode ser verificado no Apêndice II, do Relatório Executivo do PNL, páginas 13 a 15. Apesar das diversas manifestações, da condição de estar qualificada no PPI, da condição clara de grande volume de carga rodoviária no eixo Rio-Vitória no Cenário 2017 e da sinalização pela EPL de sua inclusão, a EF-118 não foi considerada. Pedimos incluir nos Cenários em simulação, antes da conclusão do Relatório final do PNL.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
CP-016043	LEONARDO FILIPE ALBUQUERQUE	O sistema anchieta imigrantes encontra-se saturado e sem condições para aumento de demanda de caminhões para o porto de Santos. Em época de safra, e vergonhosa a fila de caminhões diariamente congestionando a rodovia que não tem capacidade para dar vazão, gerando um gargalo logístico e conseqüentemente aumento dos custos. Sem falar em caso de acidentes, ou situações de neblina que necessitam de operação comboio após as praças de pedágio, são filas intermináveis que mostram um atraso na logística nacional. As duas ferrovias que cruzam a serra encontram-se com a capacidade quase total de uso, em especial a da Mrs sistema cremalheira, de via singela e com limitações de carga no trecho de serra. É necessário a construção de uma nova linha de livre aderência. Ferrovias são o futuro do nosso país, não podemos depender apenas do transporte de caminhões.	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-016245	CARLEY FERNANDO WELTER	é necessário a ampliação das formas de pagamento de pedágio, sendo liberado PIX, Cartões de crédito e debito, bem como a comunicação por bluetooth nas cabines, facilitando o pagamento e recebimento de pedágio, em sistema semi automáticos e free-flow	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-016246	CARLEY FERNANDO WELTER	é necessário criar uma maneira automática de pagamento de estadias, onde o "causador da estadia" pague o caminhoneiro diretamente, sem necessidade de intermediários.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-016247	CARLEY FERNANDO WELTER	é necessário a ampliação da forma de pagamento de frete e pedágio, contemplando todas as formas vigentes no país, quebrando o monopólio da ANTT na liberação de IPEFs, deixando livre para os pagamentos. As empresas e motoristas acertam livremente o pagamento/recebimento dos valores de frete e pedágio.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-018505	ANDREI BONAMIGO	Sugiro a listagem dos players (stakeholders) envolvidos na tomada de decisão na presente PNL, bem como o seu papel e contribuição esperado para a viabilização/execução do referido Plano. Baseado nesta lista será possível uma gestão holística e orquestrada entre todas as partes, bem como permitir a tomada de decisão de forma integrada entre ambos para que os resultados apresentados nesta PNL sejam atingidos de forma satisfatória.	O desenvolvimento do PNL 2035 contou com a participação de diversas entidades por meio de webinários, reuniões e Consulta Pública. As contribuições foram incorporadas em termos metodológicos e de mapeamento de informações. Porém, no plano, os resultados não são influenciados diretamente por "decisões" dos <i>players</i> . Trata-se de vislumbre de cenários futuros possíveis de serem alcançados conforme as ações em andamento ou em estudo pelo Ministério da Infraestrutura, estados e demais entidades que atuam no sistema de transporte, tanto públicas como privadas.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018551	AUDALIO REBELO TORRES JUNIOR	<p>1 - Os modelos utilizados estão pobremente descritos. Como as análises são realizadas, grandemente, considerando simulações, é necessária uma apresentação mais detalhada dos modelos empregados. Uma máxima na área de modelagem é "garbage in garbage out", ou seja, se as condições iniciais e de contorno não são bem definidas, os resultados podem não ser confiáveis. Embora se façam calibrações, apenas se pode afirmar que o modelo foi bem em reproduzir o caso utilizado para tal. E, se o modelo for não linear, esta assertiva torna-se ainda mais forte.</p> <p>2 - Não vi claramente no texto, cenários para a região norte considerando projetos, alguns já em andamento, como por exemplo o terminal portuário multipropósito de Alcântara, para expansão portuária na região da baía de São Marcos em São Luís do Maranhão. Que considerando que poderá mais que duplicar a capacidade de exportação de minério pela Vale S. A., pode alterar consideravelmente os resultados das "modelagens". Espero que considerem com cuidado esta questão. Isto é fundamental para a economia do Estado brasileiro, para a região norte do país e fundamental para o estado do Maranhão, cujo Índice de Desenvolvimento Humano é um dos piores do País.</p>	<p>(1) O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.</p> <p>(2) O Porto de Alcântara está sendo considerado nos cenários do PNL 2035 na versão Pós-Consulta Pública, incluindo a ferrovia de ligação com a Estrada de Ferro Carajás.</p>
CP-018578	EDUARDO CALLEIA JUNGER	<p>Solicito que os dormentes sejam previstos para bitola mista, 1,6 e 1,0m, a Ferrovia Norte Sul de Anápolis/GO até Uruaçu/GO já está com essa condição, apenas 70 km não tem essa condição, podendo ser substituído por novos dormentes e estes levados para substituir os de madeira entre Açailândia/MA e Imperatriz/MA. Assim a FICO poderá ser integrada a FCA, o MT poderá receber fertilizante e pó de rocha da FCA e também destinar grãos para Vitória/ES. Dormentes de concreto não podem ser furados posteriormente, se não prever a furação central na forma isso não poderá ser feito no futuro.</p>	<p>Essa solicitação foge ao escopo generalizado ao qual o Plano Nacional de Logística se propõe. Os testes relativos a bitolas, tipologia de dormentes e integração das malhas ferroviárias será observado em detalhes no Plano Setorial de Transportes Terrestres. Dessa feita, esse teste será realizado no bojo do PSTT.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-018583	EDUARDO CALLEIA JUNGER	<p>As cargas de grãos, principalmente soja, destina-se na ordem de 70% para a Ásia. Após a ampliação do canal do Panamá, o Brasil não tem passado navios de grãos pelo canal, o preço aumentou muito, não estamos nem na lista dos 15 países que mais utilizam o canal. Os navios que carregam na bacia amazônica já tem sua carga limitada pela profundidade do canal de acesso, e agora também não consegue utilizar o canal do Panamá por conta do alto valor cobrado. São Luís poderia proporcionar operações de top off, assim como observamos no porto de Vitória/ES servindo aos portos de Paranaguá e Santos. Entretanto os terminais em São Luís já estão no limite, e não podem operar com lotes menores pois reduziria a produtividade.</p> <p>Isto posto, o Porto de Alcântara, além de proporcionar uma ampliação para cargas em grandes navios de minério, poderá reduzir os custos de navegação ao receber navios maiores da bacia amazônica com meia carga e completar o navio no Maranhão assim como Vitória/ES faz para os navios do Sul. O Terminal Portuário de Alcântara poderá ser fundamental a diversos investimentos no Brasil Central e principalmente na recuperação da competitividade no custo do transporte marítimo para a Ásia.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>O TUP Alcântara foi considerado nos cenários 6, 7 e 8.</p>
CP-018754	DECIO PINHEIRO JUNIOR	<p>(Terminal Portuário de Alcântara) É de capital importância para o país e região que o PNL 2035 contemple a construção deste terminal portuário. Sua área de influência abrange toda a região Norte e regiões Centro e Nordeste, principalmente no escoamento de grãos e minério; integrando-se na malha viária da ferrovia Norte-Sul.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>O TUP Alcântara foi considerado nos cenários 6, 7 e 8.</p>

CP-019345	HIGOR DE OLIVEIRA GUERRA	<p>Encontra-se em desenvolvimento o Termo de Execução Descentralizada nº 001/2020 firmado entre a SNAIC do Ministério do Turismo e o Labtrans/UFSC, que contempla a realização de estudos e pesquisas relacionados ao planejamento do transporte turístico no Brasil. O objetivo do trabalho consiste, dentre outros, na proposta de um plano de ação voltado à melhoria da mobilidade e da conectividade turística no Brasil.</p> <p>Algumas das ações envolvem o mapeamento, o diagnóstico e proposições referentes à regulação, à operação e à oferta de infraestruturas dos modos rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo, contemplando iniciativas de fomento e a melhoria das informações aos usuários, a qualificação dos serviços e o incentivo à integração multimodal.</p> <p>Para consecução dos objetivos, o trabalho é estruturado em oito objetivos específicos, desdobrados em metas segundo o Plano de Trabalho, apresentado em anexo. Até a presente data, foram concluídos os seguintes produtos:</p> <ul style="list-style-type: none">- Produto 1 – Levantamento Bibliográfico, Avaliação da Atual Situação Legislativa e Regulatória e Diagnóstico de Rotas Prioritárias para o Transporte Turístico de Passageiros Inclusive com Potencial de Exploração pelo o Setor Privado.- Produto 2 – relatório contendo as metas 4, 5, 6, 7 e 8 do Objetivo 1: Levantamento Bibliográfico, Avaliação da Atual Situação Legislativa e Regulatória e Diagnóstico de Rotas Prioritárias para o Transporte Turístico de Passageiros Inclusive com Potencial de Exploração pelo o Setor Privado e da base de dados georreferenciada piloto. <p>Diante do exposto, somando esforços junto ao PNL, colocamos à disposição o material técnico elaborado até o presente momento, bem como estamos abertos para eventuais diálogos entre as equipes, para que possamos contribuir com o estabelecimento de um cenário futuro dentro do PNL 2035 que contemple todas as intervenções e marcos regulatórios do “Plano diretor de mobilidade e conectividade turístico”, objetivo final da cooperação técnica apresentada.</p>	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.
-----------	-----------------------------	---	---

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019362	HIGOR DE OLIVEIRA GUERRA	<p>O Ministério do Turismo, por meio do Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística (Fórum MOB-Tur), instituiu dois Grupos Técnicos (GT): i) Trem Turístico Belo Horizonte - Brumadinho; e ii) Turismo pelas Águas. O primeiro, apesar do enfoque na ligação específicas entre as cidades mineiras, abordará também uma análise e contribuições gerais do Ministério do Turismo para incentivar a implantação de Trens Turísticos no Brasil, buscando aproveitamento de outros trechos ferroviários ociosos ou desativados. O segundo GT se destina a debater tópicos associados ao turismo em águas, sendo muitos desses tópicos diretamente relacionados com o setor de transportes (portos, terminais de passageiros, cruzeiros, instalações e estruturas de apoio náutico, etc). Ambos GTs estão em curso e até o final do primeiro semestre de 2021 apresentará resultados que poderão ser úteis na apreciação da equipe do PNL 2035 visando o incremento do turismo brasileiro no planejamento de transportes. Por meio do link https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/forum-mob-tur, pode-se acessar as resoluções associadas aos GTs e, em breve, o acesso aos primeiros resultados/produtos. A SNAIC/MTur está à disposição para participar de reuniões e contribuir com o PNL.</p>	<p>As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor de turismo e transporte de passageiros</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019587	LUIS CORREA LIMA	De acordo com o PNL 2025, o PNL 2035 deveria contar com análise custo-benefício envolvendo Planejamento Estratégico Ambiental (PAE) e avaliação dos impactos socioeconômicos. No entanto, essas análises não foram incorporadas no texto do PNL 2035 em consulta. Como o próprio PNL 2025 indica, a proposta do PAE está sendo desenvolvida pela EPL e busca mudar a forma como a variável ambiental é inserida no planejamento estratégico de infraestrutura, levando em consideração o conceito de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). Ele busca, também, subsidiar a tomada de decisão sobre os investimentos prioritários e dar mais segurança jurídica, econômica e técnica ao desenvolvimento dos projetos no âmbito dos transportes. Entendendo a importância de uma análise socioambiental robusta desde a fase de planejamento dos projetos, sugerimos a inclusão de um capítulo dedicado aos componentes socioambientais – para além de emissão de CO2 - dos projetos de infraestrutura, conforme já previsto pelo PNL 2025.	<p>Conforme previsto no Planejamento Integrado de Transportes (Portarias nº 123/2020 e 792/2021), as análises de pré-viabilidade e custo-benefício dos empreendimentos previstos são objeto de planejamento em nível tático, bem como o aprofundamento da questões ambientais, portanto, integram os Planos Setoriais Táticos.</p> <p>O PNL 2035 contempla a elaboração de um caderno ambiental específico com análises que vão além da emissão de CO2.</p>
CP-019588	LUIS CORREA LIMA	Em que pese a emissão de CO2 ser um componente relevante na análise de impacto ambiental de projetos de infraestrutura terrestre, o item “sustentabilidade” aborda apenas a análise de emissões diretas, deixando de considerar emissões indiretas, como as resultantes do deslocamento de trabalhadores para as regiões onde as obras serão implementadas, entre outras. Além disso, a análise de sustentabilidade apenas pelo viés de emissões de CO2 não é suficiente para dimensionar o real impacto socioambiental dos projetos. A análise de critérios como impactos em áreas protegidas, territórios indígenas ou comunidades quilombolas e tradicionais, potencial de desmatamento, entre outros, são imprescindíveis para uma análise de sustentabilidade mais próxima dos potenciais impactos que os projetos podem gerar. Dessa forma, reforçamos a sugestão inserida no item “3.1. Inovações”, para inclusão de um capítulo dedicado aos componentes socioambientais – para além de emissão de CO2 - dos projetos de infraestrutura terrestres.	<p>O PNL 2035 contempla a elaboração de um caderno ambiental específico com análises que vão além da emissão de CO2.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019771	JOÃO ARTHUR MOHR	Prezados, Compartilhamos as contribuições da Federação das Indústrias do Estado do Paraná para o PNL – Plano Nacional de Logística 2035. Cumprimos a EPL pela realização deste planejamento com uma visão de longo prazo (visão de estado), planejamento este que se manterá ativo, mesmo com a mudança de Governos.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a Nova Ferroeste, trechos da FNS, da Rumo Malha Sul e a via navegável do Paraná/Tietê foram consideradas nos cenários futuros.
CP-019849	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	Sugerimos seja feita uma simulação origem/destino de cargas na Ferrovia Paraense, entre Santana do Araguaia e Barcarena	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019850	Instituto de Engenharia - DT NAVEGAÇÃO INTERIOR E PORTOS	Sugerimos avaliar possibilidade de executar o derrocamento do Pedral do Lourenço para viabilizar um transporte rodo-hidro-ferroviário desde Marabá até Manaus	Sugestão aceita/absorvida.
CP-019860	GUILHERME CARNEVALLI	Contribuição MENTORIA FERROVIÁRIA SAE e ABIFER: Sugerimos que seja feita uma simulação origem/destino de cargas na Ferrovia Paraense, entre Santana do Araguaia e Barcarena.	REPETIDO
CP-019862	SILVIO DOS SANTOS	No Cenário 2 nada é previsto no modo ferroviário para Santa Catarina e Rio Grande do Sul, apenas o Paraná é contemplado com a Ferrovia Cascavel - Maracajá. O Corredor Ferroviário de SC, Ferrovia Leste - Oeste, e a Ferrovia Litorânea de SC, ambas estudadas pela Valec e Dnit não foram incluídas nos empreendimentos previstos.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019867	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Planejar de forma integrada (multimodal e intermodal) terminais logísticos para todas as regiões;	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.
CP-019868	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Construir pontos de apoio (estacionamento, pátios, paradas de descanso) para veículos de carga em regiões como Grande Florianópolis e Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019869	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Desenvolver o projeto rota segura, com implantação de câmeras de monitoramento ao longo das Rodovias e junto aos pontos de parada (Postos de combustíveis) com reconhecimento facial e também identificação de placas (veículos furtados)	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-019872	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	A BR-101 em SC precisa de obras para aumento de fluxo, cfe demonstra estudo realizado pela Federação das Empresas de Transportes de SC, diante disso, o Grupo Paritário de Trabalho possui um estudo onde serão necessárias diversas obras para melhorar o fluxo... os gargalos existentes tem causado perdas Bilionárias para o Transporte Rodoviário de Cargas	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor rodoviário.
CP-019884	SAMUEL HERTHEL CUNHA E SILVA	Os cenários avaliados se concentraram principalmente nas intervenções mais estruturantes em andamento e isto é bastante racional e compreensível. No entanto, acredito que seria importante também uma análise mais aprofundada de alguns outros empreendimentos e projetos previstos no SNV que seriam importantes para ampliar a capilaridade da malha e que podem apresentar boa viabilidade financeira tais como: Conclusão da EF-354 (especialmente o trecho Pirapora - Unai - Luziânia), Concessão da BR-365, Finalização da Ferrovia do Aço até Belo Horizonte, Modernização da Hidrovia do São Francisco, etc.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019885	BÁRBARA CAVALCANTI ROSA	<p>Peço para desconsiderar a CP-019754 e considerar a seguinte: Dentro do conceito de planejamento integrado de transporte do PNL 2035, solicita-se que sejam estudadas alterações e se busque o aperfeiçoamento nas políticas públicas do setor de transporte, para que se permita, quando possível, que as Concessões, Privatizações, Autorizações e Parcerias, também possam vir a ser realizadas, adicionalmente às modalidades tradicionais, dentro do Modelo Integrado de Corredor Logístico de Transporte, considerando todos os elos da cadeia de transporte (rodovias, ferrovias, vias navegáveis, portos, acessos terrestres portuário e acessos aquaviários). Exemplo I: modelo integrado, envolvendo a rodovia BR-364 MT/RO + pavimentação aos acessos rodoviários aos Terminais Portuários em Porto Velho + dragagem e sinalização náutica do rio Madeira + monitoramento para aumento calado de navios da barra Norte do Rio Amazonas. Exemplo II: modelo integrado, envolvendo a rodovia BR-158 + 155 MT/PA + pavimentação aos acessos rodoviários aos Terminais Portuários em Marabá + derrocamento e sinalização náutica do rio Tocantins + monitoramento para aumento calado de navios do canal do Quiriri. JUSTIFICATIVA: agregação de valor e redução dos custos logísticos por meio da eliminação de gargalos logísticos, pois trata-se da mesma carga que passa pelos diversos modais, no mesmo corredor logístico. A infraestrutura tem passado por uma série de gargalos aumentando os custos logísticos do Brasil, pois o planejamento e a execução não contemplam um olhar integrado da cadeia produtiva e do corredor logístico. Exemplos: i) gargalos no acesso terrestres (como nos Portos de Santos, Paranaguá, Mirirituba e Porto Velho); ii) gargalos no acesso aquaviário (pela Barra Norte do Rio Amazonas; pelo rio Tietê (pedral de Nova Avanhandava) destino Porto de Santos; ou no rio Tocantins (pedral do Lourenço) destino ao Porto de Barcarena)</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019886	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	Detalhar a composição dos 79 Portos-Cidades definidos, especificando os modais, intervenções, gargalos e detalhar as quais as instalações portuárias compõem cada Porto-Cidade.	REPETIDO
CP-019888	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019889	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	REPETIDO
CP-019890	SAMUEL HERTHEL CUNHA E SILVA	O potencial de ganhos da BR do Mar poderia ser significativamente ampliado se levasse em consideração também outros investimentos na navegação de interior como por exemplo a criação de um corredor multimodal baseado na integração das hidrovias Tietê-Paraná e São Francisco. Um investimento na conexão dessas, seja por ferrovia, ou pela concessão da BR-365 entre Pirapora e Uberlândia, tem potencial para criar um corredor logístico que vai do interior do Nordeste até as capitais do Mercosul com o mínimo de investimento.	O intuito do PNL não é discutir especificamente o Programa BR do Mar, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, e sim, avaliar os possíveis impactos do programa conforme a atual proposta.
CP-019891	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	REPETIDO
CP-019892	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	REPETIDO
CP-019893	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	REPETIDO
CP-019894	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	REPETIDO
CP-019895	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	REPETIDO



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019896	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Contribuições na área hidroviária	REPETIDO
CP-019897	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Desagregar os indicadores por modo de transporte	As análises do PNL são realizadas para toda a rede intermodal e o sistema de indicadores tem por função mensurar os objetivos do PNL, não vinculados a modos de transportes, conforme apresentado na seção 4.5.
CP-019898	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Esclarecimentos em relação à participação/crescimento do modo hidroviário	Os dados e análises foram revistos para a versão final do relatório Pós-Consulta Pública.
CP-019899	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	esclarecimentos se foi feita a análise entre os empreendimentos na mesma região considerando o indicador de sustentabilidade econômica	Os critérios dos empreendimentos a serem considerados em cada cenários estão descritos no Relatório Executivo do PNL 2035 (Seção 5). Portanto, não foram filtrados empreendimentos.
CP-019900	RAFAEL SERONNI MENDONÇA	Dentre as diretrizes do PNL está a de planejar as infraestruturas de transporte à luz das particularidades regionais e da sustentabilidade nacional. Isso, ao nosso ver, fica um pouco contraditório quando os resultados demonstram um ganho maior em ferrovias frente às hidrovias, mesmo na região Amazônica.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019901	BÁRBARA CAVALCANTI ROSA	Peço para DESCONSIDERAR a CP-019751 e considerar a seguinte: Seguem algumas sugestões de mudanças/inclusões que dizem respeito ao PNL como um todo. Não se aplicando a um item específico: 1) Inclusão e/ou atualização do tema "DRAGAGEM" no PNL, seja por meio da atualização do PND ou por meio de iniciativas de PPI/Concessões que sejam contempladas pelo referido PNL 2) Destacar Santa Catarina como um polo portuário isolado, para critério de análise. Atualmente o estado está inserido no Eixo Sul, onde o destaque é dado para Paranaguá e Rio Grande, tornando os terminais e todo o volume movimentado no Estado como acessórios a esses dois outros complexos 3) Considerar Granel Solido Agrícola no Porto do Açú Justificativa: Adequação ao horizonte de calibração de 2017 para a atualidade 4) Incluir trecho Unai x Pirapora - Ferrovias Justificativa: Adequação ao horizonte de calibração de 2017 para a atualidade, baseando no PEF MG 5) Incluir restrições de capacidade em instalações portuárias Justificativa: Adequação do modelo aos documentos públicos e multimodalidade, inclusive estudos de Agências Reguladoras que suportam renovações de ferrovias, planos mestres, estudos de mercado e outros Deixar claro quais que as capacidades portuárias utilizadas no modelo são teóricas ou se levam em consideração as restrições atuais, inclusive no que diz respeito a gargalos logísticos, acessos terrestres e marítimos, e região de hinterlândia. 6) Incluir demanda industrial induzida do Porto do Açú Justificativa: Análise do TCU no processo de concessão da FNS, que orientou a ANTT a compreender demandas induzidas nos horizontes futuros de simulação.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019902	NUBIA APARECIDA ISAIAS GUIMARAES	Contribuições anexas	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019903	NUBIA APARECIDA ISAIAS GUIMARAES	Contribuições anexas	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019904	BÁRBARA CAVALCANTI ROSA	Pedimos para DESCONSIDERAR a CP-019760, e considerar a seguinte: Incluir a EF118 no Cenário 1 Justificativas: Está listada nas prioridades do PPI; Porto do Açú operacional; Existe carga rodoviária expressiva em sua extensão. Considerar no PNL a possibilidade de se incluir o projeto do RAMAL SUL da EFVM no trecho Cariacica – Ubu/ES, que depende de uma avaliação técnica e de viabilidade econômico-financeira como investimento adicional pela ANTT na Concessão da EFVM, sendo que, neste caso, a implantação da EF-118 se daria a partir daí, em continuidade ao ramal ferroviário da EFVM.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
CP-019907	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	PERCEPÇÕES QUE PODEM SER CONSIDERADAS AINDA ANTES DO SEU LANÇAMENTO OFICIAL: 1) O Relatório Executivo do PNL não aborda minimamente os novos projetos ou investimentos em expansão de TUP, mas descreve ao final que há, ainda, a identificação de um potencial corredor a ser estudado pontualmente e tratado entre o Rio de Janeiro/RJ e Campos dos Goytacazes/RJ. Esse trecho apresenta um volume de OGSM e de GL que, em se confirmando o seu potencial para o cenário futuro, podem ensejar uma maior atenção pelo PSTT (Plano Setorial de Transporte Terrestre). Neste caso, o PNL se refere ao Porto do Açú que já está em pleno funcionamento, batendo, ano após ano, recordes de movimentação e que se projeta para ser o maior complexo portuário do Brasil. Um projeto desta magnitude merece atenção total dos planejadores sob pena de terem sido preteridos os principais produtos brasileiros de exportação. 2) Além da Região de Campos dos Goytacazes, TUP já anunciados pela ANTAq e outros em plena expansão, dispostos desde a região Norte até a Região Sul não foram considerados. Acreditamos que estes estarão contemplados nos planos setoriais, pois não faria sentido ignorá-los dada a sua importância na cadeia de suprimentos, principalmente a de alimentos. 3) O PNL não pode deixar de contemplar a melhoria da navegação na Barra Norte do Rio Amazonas por sua significativa importância para o atendimento aos Estados que são servidos pelo Rio Amazonas e seus afluentes, além do expressivo escoamento de minérios e grãos por aquele Delta;	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019908	ATP - Associação de Terminais Portuários Privados	<p>PERCEPÇÕES QUE PODEM SER CONSIDERADAS AINDA ANTES DO SEU LANÇAMENTO OFICIAL (CONTINUAÇÃO):</p> <p>4) Não se discute a expertise técnica para a programação de modelos matemáticos que trazem valores monetários para o presente e levam esses mesmos valores ao futuro, mas chama a atenção que o ano base para cálculo do modelo é de 2013 por NFe oriundas de um convênio celebrado com Receita Federal. Entendemos que estas foram as ferramentas possíveis, mas a Nota Fiscal poderá fornecer mais de um Conhecimento de Transporte em diferentes modais ou não identificar o uso de mais de um modal. Outro ponto importante é que o momento político e cambial de 2013 era outro que não é o mesmo de 2017 e muito menos aquele de 2021 que servirá às projeções de 2025;</p> <p>5) É válido salientar que as projeções para aeroportos e dutovias são diferentes como aponta o próprio Relatório: “A projeção para os modos dutoviário e aeroviário foram baseadas em métodos estatísticos de séries temporais. Para o modo aeroviário, projetou-se o volume de carga aérea em relação à variação do Produto Interno Bruto (PIB) estadual. Foram feitas projeções específicas para os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Amazonas e Pernambuco devido ao protagonismo desses estados na movimentação de carga aérea no Brasil.” Não ficou claro se os modos aeroviários e dutoviários utilizaram as NFe de 2013. As dutovias são imperiosas ao transporte de combustíveis, seus valores (custos e quantidades) transbordam nos portos e nas suas capacidades estáticas e operacionais</p> <p>6) Possivelmente os cálculos portuários estarão previstos no plano setorial, mas no Relatório Executivo não esclarece se os cálculos do PNL – Plano Nacional de Logística Portuária estão compatíveis com o mesmo modelo matemático que embasou o PNL, à primeira vista parece que não;</p>	<p>4) Ressaltamos que o modelo não utiliza e nem deve utilizar as informações de escolha modal como um restritor inicial de modalidade (uma pré-divisão modal). Esse tipo de modelo, que era estado da arte na década de 1970, tem se demonstrado desastroso em planos de escala nacional, pois enviesa os cenários futuros por ter um efeito de coerção da divisão modal.</p> <p>Uma vez que o modelo esteja calibrado, conforme apresentado no bojo do relatório, a divisão modal e a característica de tipologia de cargas e origens e destinos atendidos no modelo será igual à observada no mundo real. Por isso o relatório apresenta, ostensivamente, a comparação entre o cenário 2017 e os dados oficiais da ANTAQ e da ANTT, demonstrando que, mesmo sem uma divisão modal pré-concebida, o modelo é capaz de mimetizar o comportamento observado em 2017.</p> <p>Essa premissa garante que, dadas as alterações dos cenários futuros, as cargas sejam livres para escolher novas infraestruturas sem ficarem presas por um modelo de pré-seleção arbitrária.</p> <p>5) Toda a matriz de origem e destino foi estruturada a partir das Notas Fiscais eletrônicas, fazendo todas as ponderações necessárias para que o comportamento dutoviário observado fosse adequadamente mimetizado pelos modelos de simulação e projeção.</p> <p>6) As capacidades portuárias nos cenários futuros são uma entrada no modelo, não cabendo ao Plano Nacional de Logística recalcular, nesse momento, tais parâmetros. Assim, para os cenários indicados no corpo do texto, as capacidades portuárias indicadas pelo PNL foram integralmente absorvidas pelo PNL.</p>

<p>CP-019909</p>	<p>ATP - Associação de Terminais Portuários Privados</p>	<p>PERCEPÇÕES QUE PODEM SER CONSIDERADAS AINDA ANTES DO SEU LANÇAMENTO OFICIAL (CONTINUAÇÃO):</p> <p>7) Do mesmo modo, não ficou claro se os dados e cálculos do BR do Mar possuem as mesmas bases de dados das NFe de 2013. Outra questão importante é que alterações no Projeto de Lei poderão alterar sensivelmente os cálculos projetados da Cabotagem;</p> <p>8) Na página 110, o PNL aponta um volume de carga geral containerizável entre os estados de Santa Catarina e Sergipe. Avalia-se se o Estado do Sergipe possui algum investimento portuário previsto para a Cabotagem;</p> <p>9) O PNL, por certo, se apresenta muito generalista e não aponta as intervenções necessárias, bem como não apresenta cálculos sobre a saturação das capacidades tanto das ferrovias, como dos portos, por exemplo. Seria adequado apontar os principais pontos de saturação que justificam os projetos Ferroviários e de Cabotagem;</p> <p>10) O PNL poderia incluir, por exemplo as obras de dragagem nos canais dos portos. Essa intervenção altera sobremaneira a velocidade dos fluxos e capacidades das cargas e seus modais de transporte, inclusive direcionam qual navio tipo a ser escalado em cada porto. Ideal inserir estas intervenções no plano setorial.</p> <p>11) Que o Programa Pro Brasil, avaliado na modelagem, não garante a escolha dos investimentos propostos;</p>	<p>7) Conforme apresentado no relatório, as estimativas do impacto do Projeto de Lei 4199/2020 foram dadas pelo Artigo Técnico 02 do Observatório Nacional de Logística – ONTL. Como é observável tanto pelo Projeto de Lei quanto pelo referido artigo, as alterações propostas impactam os custos e eficiência do transporte de cabotagem, não tendo qualquer relação com as matrizes de origem e destino e, menos ainda, com as notas fiscais eletrônicas de 2013.</p> <p>8) Os resultados apresentados estão agrupados por “grupo de carga”. Assim, conforme apresentado no relatório, o aumento do volume de cargas pode ter sido dado por um ou mais produtos componentes do referido grupo.</p> <p>9) Conforme apresentado, tanto no relatório quanto nas apresentações e webinars do PNL, esse não é o objetivo do plano, justamente para que ele não se torne uma mera lista de obras e que tenha que ser feito caso as políticas públicas sejam alteradas. O Plano Nacional de Logística apresenta-se como um Plano de Estado, indicado os corredores que precisam ser enfrentados para uma melhor dinâmica logística do país, ficando a cargo dos Planos Setoriais (que são menores, melhor detalhados no campo focal e de atualização mais célere), detalhar como enfrentar cada situação específica de maneira integrada por todos os modais. Isso permite, ainda, que o PNL fuja de uma visão excessivamente simplista e passível de caros equívocos de observar “o que está saturado” e passe para uma visão holística e sistêmica de “como abordaremos os problemas nacionais”. Nem sempre a solução de uma rodovia saturada em um determinado estado é construir uma nova pista ou uma ferrovia paralela, como poderia sugerir esse tipo de visão rasa de solução. Por vezes, permitir outros caminhos mais adequados, atingindo outros portos e canais de escoamento resolve o problema, maximizando a eficiência de toda a cadeia logística.</p> <p>10) As obras de dragagem, assim como obras de sinalização e demais obras, foram consideradas nos investimentos para os horizontes futuros, conforme indicado no relatório.</p> <p>11) Nenhuma ação do Plano Nacional de Logística garante nenhum dos investimentos testados, especialmente por não ser escopo do plano, assim como indicado pelo Ministro durante o webinar de apresentação do Plano. As obras, hora testadas, servem para que sejam observados os impactos daquilo planejado no futuro projetado. No decurso dos planos setoriais, os desafios e soluções testadas no PNL serão melhor detalhadas, confrontadas com outras soluções logísticas multimodais e passarão por uma Análise de Custo Benefício para, somente depois, passarem a constar de um plano de ação de investimento privado, um de PPPs e outro de ação pura do estado.</p>
------------------	--	---	---

<p>CP-019911</p>	<p>ROBERTO CARLOS EVENCIO DE OLIVEIRA DA SILVA</p>	<p>Analisando os estudos do Plano Nacional de Logística 2035, percebe-se que no Paraná foi considerado apenas o projeto da estrada de ferro EF-484 que é um projeto desatualizado, que considerava apenas a ligação do município de Cascavel-PR ao município de Dourados-MS. Este projeto em tese não atenderia as necessidades de movimentação de cargas da região, pois os trens carregados na região oeste teriam que enfrentar os gargalos ferroviários existentes na serra da esperança e na serra do mar, além de cruzar as regiões mais populosas do município de Curitiba.</p> <p>O Governo do Paraná, buscando ampliar a infraestrutura ferroviária disponível no Estado, com traçado moderno, mais seguro e com baixo custo operacional, contratou em 2020 o estudo de viabilidade técnica, econômica, ambiental e jurídica (EVTEAJ) para o projeto da Nova Ferroeste. Estes estudos estão em andamento com previsão de conclusão em 2021.</p> <p>O projeto de expansão da Ferroeste (EF-277), qualificado no PPI pelo decreto 10.487/2020, incorpora as informações dos estudos da EF-484, e amplia a extensão da ferrovia conectando o município de Maracaju-MS à Cascavel-PR, cria um ramal conectando Cascavel a Foz do Iguaçu-PR, e uma nova ligação de Guarapuava-PR ao porto de Paranaguá-PR.</p> <p>Cabe destacar ainda que um projeto desta dimensão, que se aproxima de 1.300 km ligando Maracaju ao Porto de Paranaguá, tende a transformar a movimentação de cargas do Estado do Paraná e do Mato Grosso do Sul, além de influenciar nos países vizinhos Paraguai e Argentina.</p> <p>Logo, tendo em vista a importância do projeto Nova Ferroeste para a movimentação de cargas pelo modal ferroviário no Estado do Paraná, considero fundamental a inclusão deste projeto, com o traçado proposto conectando Maracaju-MS ao Porto de Paranaguá na concepção dos cenários futuros do Plano Nacional de Logística, tendo em vista que para o cenário 2035 é possível que esta nova ferrovia já esteja em plena operação.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>A Nova Ferroeste foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.</p>
------------------	--	--	--

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019913	FLAVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES	Que seja alterada no PNL a denominação de "hidrovias" para VIAS NAVEGÁVEIS, considerando a grande inexistência de corpos hídricos que sejam perenes para determinado comboio tipo, dotadas de estações maregráficas, sinalização, balizamento e monitoramento de fluxo, a exemplo das Hidrovias.	Sugestão aceita/absorvida.
CP-019914	FLAVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES	Que seja aprimorada a politica publica no sentido de permitir a implantação e/ou a exploração da infraestrutura por concessão, delegação ou permissão, de forma a integrar os diferentes modais de transporte dos corredores logísticos (rodovia, ferrovia e via navegável), visando a eliminação dos gargalos e as dificuldades na integração entre modais de transporte.	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-019915	FLAVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES	Que sejam consideradas nas macro e micro análises do PNL as infraestruturas que não estão contempladas no Plano Setorial Portuário (PSP) e Plano Setor Hidroviário (PDH) com o intuito de garantir a competitividade de mercado junto as demais cenários já estudados	REPETIDO
CP-019917	FLAVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES	Que seja aprimorado o arcabouço jurídico no sentido de que o operador dos sistemas hidrelétricos seja o responsável pela operação e manutenção das obras de arte especiais (pontes) e sistemas de transposição existentes (eclusas) no entorno dos reservatórios das usinas hidrelétricas, assim como, de garantir que as vazões defluentes mínimas sejam satisfatórias para navegação perene da via navegável, evitando a interrupção ou restrição da navegação nos períodos de estiagem.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019918	FLAVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES	Considerando a existência de baixa profundidade na foz do Rio Amazonas, principal via navegável de acesso aos portos de Manaus, Santarém, Macapá, Trombetas, Juruti e Itacoatiara, da ordem de 11,70m, aduzindo que esta restrição física está fora do limite das águas jurisdicionais interiores, é imperativo que seja identificado qual ente da federação deve ser o protagonista para realização de estudos e monitoramento do chamado "Arco Lamoso", no sentido de que seja encontrada uma solução para o aprofundamento do calado existente, tornando os portos do Arco Amazônico mais competitivos no cenário internacional.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-019919	DELMO MANOEL PINHO	Fundamental o processo de elaboração do PNL considerar as Carteiras Estaduais e consultar os entes federativos. O Estado do Rio de Janeiro foi consultado em maio/2020 e, através do Ofício SETRANS nº 187/2020, enviou os projetos prioritários em andamento. Entretanto, como não há fluxo de cargas nos projetos futuros não se consegue identificar se tais projetos RJ foram considerados e simulados. Um exemplo importante é a EF-118, que não foi considerada. Pedimos o atendimento ao que consta no Ofício em anexo.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
CP-019920	DELMO MANOEL PINHO	Os trechos ferroviários Angra - Barra Mansa (Linha Angra dos Reis - Eng. Bhering) e Visconde de Itaboraí - Campos dos Goytacazes (Linha Visconde de Itaboraí - Vitória), Concessão da FCA, não tiveram movimentação de carga em 2017, conforme pode ser visto na Declaração de Rede ANTT 2017, em anexo. Assim, não deveriam estar ativos no Cenário 2017.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019921	DELMO MANOEL PINHO	No Cenário 2017 os mapas, mais especificamente CGC, CGNC, OGSMS apresentam um considerável volume de carga rodoviária no Eixo Rio-Vitória, o que justifica a simulação de uma conexão ferroviária, nesse caso a EF-118, Rio-Vitória, a fim de ampliar a participação da ferrovia na matriz de carga nacional visando reduzir custos logísticos. Essa situação já havia sido identificada no Projeto Sudeste Competitivo, de 2015, desenvolvido pela Confederação Nacional da Indústria/CNI. Incluir nos cenários futuros.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
CP-019922	FLAVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES	A ferrovia Norte-Sul deveria se chamar Nordeste-Sul enquanto não houver uma interligação com a região Norte do Brasil. É fundamental que seja previsto no PNL a implantação do trecho Açailândia- Barcarena, permitindo que os portos de Vila do Conde sejam integrados a matriz ferroviária nacional.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que o trecho Açailândia-Barcarena da FNS foi considerado nos cenários 6 e 8.
CP-019923	DELMO MANOEL PINHO	O Cenário 1 leva em conta a manutenção e finalização dos empreendimentos de infraestrutura em execução e com orçamento previsto no PPA 2019-2023 bem como a implementação dos empreendimentos de parcerias já qualificados no PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). Nesse caso, há a necessidade de inclusão da Ferrovia EF-118, qualificada no PPI, conforme Resolução Nº 47 de 6/7/2018, em anexo. É necessário que o Cenário 1 seja ajustado com essa inclusão. Inclusive, no Cenário 2017 é indicado um volume considerável de carga que essa ferrovia poderá absorver.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
CP-019924	DELMO MANOEL PINHO	O Cenário 1 leva em conta a manutenção e finalização dos empreendimentos de infraestrutura em execução e com orçamento previsto no PPA 2019-2023 bem como a implementação dos empreendimentos de parcerias já qualificados no PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). Nesse caso, há a necessidade de inclusão da Ferrovia EF-118, qualificada no PPI, conforme Resolução Nº 47 de 6/7/2018, em anexo.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019925	ELIANA FRANÇA DOS SANTOS ZACCA	Necessidade de contratação de estudos sobre dragagem e demais melhorias, para viabilizar o aprofundamento dos canais de navegação e da bacia de evolução/áreas de fundeio, pois, com o vertiginoso crescimento da navegação neste sistema é urgente a tomada dessas providências, tendo em vista que este Sistema, provavelmente, será um dos maiores entrepostos mundiais de exportação de grãos.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-019926	DELMO MANOEL PINHO	O Cenário 1 considera a reativação de trechos inativos da FCA, no caso do Estado do Rio de Janeiro e sua zona de influência, são elencados os trechos Angra dos Reis (RJ) - Barra Mansa (RJ), Três Rios (RJ) - Recreio (MG) - Campos dos Goytacazes (RJ) e Visconde de Itaboraí (RJ) -Vitória (ES). Entretanto, os mesmos trechos estão em avaliação para devolução, conforme Caderno de Passivos da Audiência Pública ANTT nº 12/2020, em anexo. Avaliar situação a fim de que os Planos Governamentais estejam alinhados e o Estado possa saber o futuro dos referidos trechos.	Adotou-se como premissa a ativação desses trechos para avaliação do potencial dos mesmos.
CP-019928	DELMO MANOEL PINHO	Para os Portos, o PNL indica que foram consideradas todas as evoluções previstas nos arrendamentos portuários, as concessões e desestatizações previstas, o que gera um impacto significativo nas capacidades dos portos-cidade em cenários futuros. Não foi comentado o que foi considerado de crescimentos para os Portos e Terminais de Uso Privado. No caso do Porto do Açú, a SETRANS/RJ enviou, através do Ofício SETRANS nº 187/2020, em anexo, a projeção de crescimento do Porto do Açú em suas 4 fases: 2014-2020, 2021-2022, 2023-2027, 2028-2032. Entretanto, pelos mapas, não se consegue vislumbrar incremento de carga para o Porto do Açú além do existente no Cenário 2017.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019929	DELMO MANOEL PINHO	No item 7 é indicado que no tocante do escoamento das cargas de GSA, as infraestruturas ficam bastante dependentes, em todos os cenários, do conjunto de ferrovias denominado de conjunto ferroviário central, formado pela FICO, FIOL, Ferrogrão e FNS, tendo como estrutura complementar a Rumo Malha Norte. Não é identificado incremento de carga no Corredor Centro-Leste, formado pelas ferrovias FCA, EFVM e não ficou clara se esta situação se deve à limitação de capacidade do Porto de Tubarão, apresentada na documentação das Audiências Públicas da EFVM e da FCA. Nesse sentido, faz-se mais importante ainda a simulação do Tramo Norte da EF-118, interligando o Porto do Açú à EFVM e FCA, com grande potencial de alavancagem de uma nova rota de produção e de escoamento do agronegócio, ampliando significativamente a capacidade do Corredor Centro-Leste e melhor atendendo áreas do Noroeste de Minas Gerais e Leste Goiás, que se apresentam como uma nova fronteira agrícola segundo estudos da EMBRAPA.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.
CP-019930	FLAVIO TOBIAS ACATAUASSU NUNES	Que seja previsto ou retomado a implantação de porto público em Marabá. De pouco adiantará os esforços para viabilizar a navegação do rio Tocantins no período de estiagem, através do derrocamento do Pedral do Lourenço e da operacionalização das Eclusas de Tucuruí, se não forem direcionadas ações para a implantação de um porto público em Marabá, concomitantemente com a realização de obras de dragagem em pontos críticos do rio, tanto a montante quanto a jusante da barragem.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019931	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Ampliar / duplicar as Ligações do Oeste ao Leste de SC (BR-282/BR-470)	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-019932	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Implantação de um corredor paralelo a BR-101 em todo o Estado de SC, com contornos viários de Penha até Gov. Celso Ramos para fluidez da mesma, pois está totalmente inoperável para o Setor de TRC.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019933	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Brasil como os demais países sofre com a falta de mão de obra nos transportes, portanto, é necessário a criação de um programa nacional de valorização da profissão do motorista.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-019936	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	O PL não trouxe nenhuma inovação, continuará nas mãos dos grandes armadores, que no Brasil são apenas 4... é necessário atrair o transporte rodoviário de cargas para o projeto, senão, não teremos grandes resultados... o Transportador precisa ter acesso a navegação de cabotagem de forma simples e desburocratizada	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-019937	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Desenvolver e implantar terminais aéreos de cargas em todos os Estados para incentivar e aumentar uso desse modal	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor aeroviário.
CP-019938	SILVIO DOS SANTOS	A figura 43, página 112, do Cenário 1 apresenta a rede ferroviária em Santa Catarina com carregamento de carga numa linha desativada há 20 anos, entre Mafra-SC até Erechim-RS, enquanto a linha existente da Rumo Malha Sul, entre Mafra-SC e Vacaria-RS está com pouco carregamento. Na calibração do modelo esse erro deverá ser corrigido.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019939	ALAN CRISTIANO ZIMMERMANN	Desenvolver um documento único para o transporte de mercadorias no Brasil, Ex. DTe, eliminando e desburocratizando todos os modais	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019940	SÉRGIO DIONISIO ESTERMINIO	<p>O PNL 2035 concentra suas análises sobre certos modais logísticos. Todavia, sugerimos a ampliação do estudo, incluindo o modal dutoviário. Trata-se inclusive de uma anotação que constou no PNL 2025.</p> <p>Enxergamos possibilidades para que o PNL avalie possíveis rotas para ampliação do modal dutoviário, bem como outros aperfeiçoamentos que poderiam ser desenvolvidos no âmbito do Governo Federal para que possam impulsioná-lo. Segundo dados do próprio PNL, os combustíveis líquidos possuem participação relevante no rol de cargas transportadas. A inclusão do modal dutoviário tende a permitir que o país trabalhe menor nesse sentido.</p> <p>Além de poder propiciar mais eficiência, sustentabilidade, segurança e ser ambientalmente menos poluente que os demais, o modal dutoviário tende a ganhar mais peso com a possível abertura do mercado de refino a novos agentes.</p>	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-019943	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>O PNL indica que “a matriz proveniente das Nfe busca representar a totalidade de mercadorias movimentadas entre os municípios brasileiros e entre eles e o mercado exterior. Os dados são utilizados para as simulações de cenários futuros.”</p> <p>Nesse sentido:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Para a projeção da demanda para 2035, o PNL considerou eventos extraordinários ocorridos após 2017 (cenário base)? Se sim, quais eventos foram considerados e em quais anos? - Serão disponibilizadas as metodologias para definição da MOD e da Projeção de Demanda? 	As projeções das matrizes O/D do PNL 2035 são baseadas nos cenários macroeconômicos projetados pelo IPEA conforme o Decreto nº 10.531/2020, que estabelece parâmetros para os planos federais. Será publicado um caderno metodológico do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019944	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Julga-se importante e necessário para um melhor entendimento, explicitar o que compõe a rede de simulação por ativo.</p> <p>- 21.244km de ferrovias – qual a extensão de cada e quais malhas foram consideradas?</p> <p>- 79 Portos-Cidades – quais são e quais instalações portuárias compõem cada Porto-Cidade definido?</p>	<p>Será disponibilizada uma plataforma georreferenciada via <i>web</i> para consultas específicas dos atributos e valores referentes aos cenários simulados no PNL 2035, com a possibilidade de <i>zoom</i>, habilitação de camadas e identificação das infraestruturas.</p>
CP-019946	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>O PNL informa que a “alocação da demanda na rede passou por um processo de calibração, que consiste na adequação e ajustes dos resultados da alocação do modelo funcional de simulação integrada, tomando como valores de referência dados reais de movimentação nas rodovias (provenientes do Plano Nacional de Contagem de Tráfego – PNCT) e dados referentes ao comportamento geral da distribuição de cargas nos modos de transporte de grande capacidade (dados agregados do transporte ferroviário e de movimentação nos portos).”</p> <p>Nesse sentido:</p> <p>- Será disponibilizada a metodologia utilizada para a modelagem de transporte e a respectiva alocação da demanda por modal?</p>	<p>O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos procedimentos utilizados.</p>
CP-019947	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Importante esclarecer quais os corredores logísticos considerados.</p>	<p>Todos os corredores logísticos foram considerados nas simulações.</p>
CP-019948	RÔMULO CALZAVARA DE SOUSA	<p>A inclusão expressa da EF-118 no Cenário 1 – Projetos em Andamento e em todos os demais cenários do PNL-2035,</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019949	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF: Incluir a apresentação da métrica considerada para o cálculo de cada indicador.</p> <p>Justificativa: A métrica é importante para um maior entendimento do indicador e verificação de sua correlação com objetivo/elemento de representação ao qual ele pretende avaliar/representar.</p>	O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice explicando o cálculo dos indicadores, incluindo o relacionado às emissões.
CP-019950	SILVIO DOS SANTOS	O Cenário 3, CGC, na figura 46, página 122, não aparece o alto volume de contêineres que são movimentados nos Portos Catarinenses de Itapoá, Navegantes e Itajaí, que em 2020 atingiram 22.902.300 t, representando o 2º polo portuário do Brasil, depois do Porto de Santos. Os portos catarinenses além do próprio Estado de Santa Catarina movimentam cargas do Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso do Sul e Goiás. Acredito que esse alto volume hoje transportado por rodovia, viabilizará a ligação ferroviária com a linha da Rumo Malha Sul que atende apenas São Francisco do Sul.	Foram testados cenários em que aparecem ligações ferroviárias. Maiores aprofundamentos para determinação de soluções e potencialidades serão realizados no Plano Setorial de Transportes Terrestres.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019951	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF (Cenário 1): identificar até que período (mês/ano) são os empreendimentos de parcerias qualificados no PPI, que fez parte deste Cenário 1 de projetos em andamento, para contemplar as prorrogações antecipadas de concessões ferroviárias qualificadas no PPI até esse período de corte. Além disso, deve ser levado em conta em alguns dos cenários prospectivos as infra estruturas logísticas previstas nas prorrogações antecipadas.</p> <p>- Quais projetos em andamento foram considerados por modo de transporte? - Quais os anos previstos para a entrada de cada projeto na matriz de infraestrutura? - Esclarecer se os investimentos de expansão de capacidade previstos nos Contratos de Parceria foram considerados na matriz de infraestrutura</p> <p>Justificativa ANTF: a partir da informação de até quando (mês/ano) foi realizado o corte para projetos qualificados no PPI, pode-se entender quais prorrogações antecipadas de concessões ferroviárias foram contempladas neste e nos outros cenários.</p>	<p>Sugestão aceita/absorvida.</p> <p>O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.</p>
CP-019952	ANTONIO DE PADUA TEIXEIRA	<p>No ano de 2020 a região de Luziânia/Cristalina/Unaí exportou mais de dois milhões e meio de toneladas de graneis agrícolas. Mesmo contando com uma ferrovia ociosa na região nada disto foi transportado por ela, sendo utilizado somente o transporte rodoviário. Ainda em Goiás, mesmo dispondo de uma ferrovia, o município de Catalão importou em 2020 mais de um milhão e meio de toneladas de insumos para fertilizantes utilizando somente o meio rodoviário. O PNL propõe corrigir esta distorção?</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019953	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF (Cenário 2): identificar até que período (mês/ano) são os empreendimentos de parcerias qualificados no PPI, que fez parte deste Cenário 2, para contemplar as prorrogações antecipadas de concessões ferroviárias qualificadas no PPI até esse período de corte, conforme Justificativa ANTF apresentada no Cenário 1.</p> <p>Faz-se interessante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elencar quais empreendimentos previstos foram avaliados (2.700) e quais foram considerados (1.800), categorizando por modal e por iniciativa (federal, estadual ou municipal). - Elencar quais os anos previstos para a entrada de cada empreendimento na matriz de infraestrutura. 	<p>Sugestão aceita/absorvida.</p> <p>O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.</p>
CP-019954	ELIANA FRANÇA DOS SANTOS ZACCA	<p>(Sistema Portuário de Santarém/PA - Licitação de terminais de fertilizantes) Há vários anos, a comunidade do Agro vem chamando a atenção sobre o atraso nessas licitações, pois os custos nas rotas atuais de abastecimento estão onerando a competitividade das cadeias produtivas de soja/milho em sua hinterlândia, e a rota da BR-163 está a caminho de se tornar a mais importante na exportação de grãos.</p> <p>O funcionamento desses terminais será importante para utilizar os fretes de retorno das carretas transportadoras de grãos, barateando esses custos, pois, atualmente, a maior parte do suprimento de fertilizantes está sendo feito a partir dos portos de Santos e Paranaguá, com distâncias superiores a 2.000km. Adicionalmente, há que se melhorar o congestionado acesso viário aos diversos terminais desse Sistema.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019955	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF (Cenário 3): identificar até que período (mês/ano) são os empreendimentos de parcerias qualificados no PPI, que fez parte deste Cenário 3, para contemplar as prorrogações antecipadas de concessões ferroviárias qualificadas no PPI até esse período de corte, conforme Justificativa ANTF apresentada no Cenário 1.</p> <p>Sugestão ANTF (Cenário 4): identificar até que período (mês/ano) são os empreendimentos de parcerias qualificados no PPI, que fez parte deste Cenário 4, para contemplar as prorrogações antecipadas de concessões ferroviárias qualificadas no PPI até esse período de corte, conforme Justificativa ANTF apresentada no Cenário 1.</p> <p>Sugestão ANTF (Cenário 5): identificar até que período (mês/ano) são os empreendimentos de parcerias qualificados no PPI, que fez parte deste Cenário 5, para contemplar as prorrogações antecipadas de concessões ferroviárias qualificadas no PPI até esse período de corte, conforme Justificativa ANTF apresentada no Cenário 1.</p>	Sugestão aceita/absorvida.
CP-019956	FERNANDO SIMÕES PAES	Sugestão ANTF: informar se todos os cenários consideram a manutenção e finalização dos empreendimentos de infraestrutura em execução e com orçamento previsto no PPA 2019-2023.	Sugestão aceita/absorvida.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019957	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF: Incluir como proposto anteriormente nos Cenários 1 a 5 as prorrogações antecipadas das concessões ferroviárias qualificadas no PPI.</p> <p>Justificativa ANTF: A partir do Programa de Investimentos em Logística - PIL do Governo Federal, lançado em junho de 2015, iniciou-se os trabalhos e regulamentados procedimentos para a prorrogação antecipada dos contratos ferroviários, tendo sido integrada ao PPI e também a Carteira de Projetos Privados de ferrovias do MInfra.</p>	As adequações foram consideradas conforme as informações mais atuais sobre cada empreendimento.
CP-019959	RÔMULO CALZAVARA DE SOUSA	Incluir nas Projeções das Matrizes de carga para o ano de 2035 a industrialização do Complexo do Porto de Açu e a demanda por ele gerada no longo, médio e curto prazo, especialmente a partir da implantação da EF-118.	As projeções das matrizes O/D do PNL 2035 são baseadas nos cenários macroeconômicos projetados pelo IPEA conforme o Decreto nº 10.531/2020 que estabelece parâmetros para os planos federais.
CP-019960	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF: É possível considerar como inovação alguns aspectos tecnológicos/operacionais que estão sendo implementados pelo setor ferroviário que impactam positivamente no ganho de capacidade, redução de custos e tempo total de viagem da carga, por exemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uso de double dack no transporte ferroviário, aumentando a capacidade de movimentação de contêineres; - aumento do comboio ferroviário a partir do incremento de mais vagões a composição ferroviária em uma mesma viagem; - renovação da frota de locomotivas prevista nos processos de renovação antecipada e seu consequente impacto na eficiência energética e redução de poluentes. 	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019961	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF: Incluir como proposto anteriormente no Cenário 1 as prorrogações antecipadas das concessões ferroviárias até a data de corte da qualificação no PPI, definida neste PNL 2035.</p> <p>Justificativa ANTF: Este Cenário 1 apesar de indicar ser focado em projetos em andamento, é importante considerar as projeções já existentes para os projetos das prorrogações antecipadas já qualificadas no PPI, da mesma forma como contemplou a FICO, Ferrogrão e reativação de trechos da RMO e RMS usando suas projeções mesmo que não estejam em andamento as obras.</p>	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019963	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>Sugestão ANTF: A transferência de carga (e até de pessoas) para modos de transporte considerados mais seguros poderia ser considerado como um aspecto para a avaliação do indicador de segurança, não restringindo esse apenas ao modo rodoviário.</p>	O impacto da transferência de demanda é captado pelo modelo, visto que a intermodalidade considerada no PNL garante a interação entre os modos conforme as tendências e atributos dos modelos de simulação de cenários futuros. Logo, esse impacto também é representado no Índice de Segurança Rodoviária.
CP-019964	RÔMULO CALZAVARA DE SOUSA	<p>Analisando o cenário utilizado, verificamos que ele não considerou o escoamento de grãos via Porto do Açu, em especial milho e soja, através do transporte rodoviário. Conforme estudo em anexo, o Porto do Açu pode ser considerado como melhor solução econômica para a exportação de 755 mil toneladas (safra 2019/2020), sendo possível ampliar em mais 597 mil toneladas (safra 2019/2020) quando inserido os custos de fila no Porto de Santos.</p>	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-019965	FERNANDO SIMÕES PAES	<p>O PNL indica que “uma vez publicado Relatório Executivo final do PNL 2035 e seus anexos, serão desenvolvidos e divulgados os Cadernos do PNL”. As seguintes publicações serão submetidas à participação social?</p>	O Plano Nacional de Logística tem passado pelo crivo público há mais de um ano, tendo todas as suas etapas (premissas e construção do modelo, resultados prévios e resultados finais) apresentadas em webinars com a ampla participação pública e sempre com a devida resposta às manifestações. Assim, o relatório final será apresentado após a presente consulta pública, sem previsão de novas consultas para essa publicação, o que não impede a participação popular para novos cenários através dos canais do Ministério da Infraestrutura.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019966	RÔMULO CALZAVARA DE SOUSA	De acordo com os estudos técnicos e documentos jurídicos aprovados para a renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória Minas – EFVM, fica claro o equívoco no PNL 2035 ao não considerar em seus cenários futuros a restrição de demanda de granéis sólidos no Porto de Vitória, ou seja não condiz com os estudos detalhados aprovados por este Ministério e pelo TCU para a celebração da renovação antecipada da EFVM	Os documentos das renovações antecipadas apresentam ditames e estruturas para as ferrovias. As capacidades dos portos, assim como os produtos que tais portos transportam, estão diretamente relacionados com o planejamento portuário. Assim não houve e não haverá qualquer restrição de movimentação portuária a menos que seja indicado pelo próprio porto. Principalmente pois, caso uma determinada carga não seja atendida por “vontade da ferrovia” nada impede que ela use aquele mesmo porto e faça o deslocamento através do transporte rodoviário.
CP-019972	DAVID JOSHUA KREPEL GOLDBERG	A contribuição apresenta uma apreciação geral dos principais avanços do PNL 2035 e propõe aprimoramentos para sua utilização mais efetiva na formulação de políticas públicas setoriais, incluindo a priorização e seleção dos empreendimentos a serem implementados, e a adoção de indicadores que aprimorem esse processo.	<p>O Cenário 9 identifica o conjunto de empreendimentos e ações que configurariam uma situação com desembolso módico e impactos estratégicos mais significativos nos objetivos da PNT. Conforme o Guia de orientações para o planejamento tático setorial de transportes, aprovado pela PORTARIA Nº792, DE 1º DE JULHO DE 2021, DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, a análise de custo-benefício dos projetos de infraestrutura é prevista para o nível tático do Planejamento Integrado de Transportes, etapa em que serão priorizados os investimentos.</p> <p>Como o modelo trata das viagens de forma anualizada (dessazonalizada), para essa versão os armazéns foram observados de forma indireta, através das viagens “intermediárias”. Para as próximas versões devem ser observados modelos sazonalizados e com a presença e análise mais aprofundada dos armazéns.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019989	GUSTAVO GONCALVES BORGES	<p>O PNL 2035 identifica e apresenta os problemas que o país possui em relação às infraestruturas de transportes. Dentre as questões levantadas, cujo objetivo é serem minimizadas pelo plano, estão:</p> <ul style="list-style-type: none">• O desbalanceamento da Matriz de Transportes;• Os altos custos de transportes em relação a outros países;• A falta de alternativas de transportes, devido à priorização do modal rodoviário;• Cultura de planejamento que prioriza o transporte em si e não as necessidades da demanda;• Falta de conexões e dificuldade da intermodalidade;• Investimentos públicos e privados sobrepostos, conflitantes ou desconectados. <p>O PLN 2035 pretende apresentar o planejamento de maneira integrada, por meio do uso de Big Data na elaboração e análise da MOD, de maneira a priorizar a intermodalidade e a eficiência em rede.</p> <p>A FIESP acredita na importância de melhorar a integração dos transportes de forma a garantir a multimodalidade do sistema de forma a ampliar a eficiência e a qualidade da movimentação de bens pelo país. Sendo assim, concorda com o esforço da EPL no sentido de criar e desenvolver um plano que oriente os projetos e investimentos de maneira a priorizar as necessidades da demanda, a sustentabilidade, a eficiência e a celeridade na execução de projetos e obras.</p>	Agradecemos a contribuição.

CP-019991	GUSTAVO GONCALVES BORGES	<p>A FIESP acredita que, em acréscimo ao apresentado, dois pontos fundamentais que devem ser explicitados e perseguidos pelo PNL 2035:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redução da burocracia • Aumento da Transparência <p>o Integração entre sistemas de órgãos públicos, diretivos ou fiscalizadores, de maneira a reduzir o número de documentos e tempo despendido necessários para o transporte multimodal</p> <p>o Nas informações e processos de maneira a evitar duplicidade de documentos, ações e pagamentos realizados pelos usuários;</p> <p>o Na distribuição de competências nos órgãos relacionados, de maneira a reduzir o tempo de análises de documentos e outras questões;</p> <p>o Na criação de ambiente para aumentar a segurança jurídica de planos, projetos, execuções, operações e usos do sistema;</p> <p>o Na capacitação, uso de tecnologias modernas e fortalecimento de agências reguladoras e órgãos fiscalizadores;</p> <p>o No conceito de qualidade total que deve ser a tônica para a aplicação do PNL 2035, bem como para a fiscalização, manutenção, acesso e operação do sistema. O PNL 2035 também apresenta a possibilidade de uso de fundos existentes como instrumentos financeiros ou fiscal. Cita como exemplos o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), os quais são considerados como “ações efetivas de desenvolvimento de setores do transporte por meio de fomento”. No entanto, o plano não orienta como os fundos podem ser acessados, sob quais condições e para atender quais diretrizes. É preciso que haja essa informação, ainda que em um anexo ou documento a parte, de maneira a atender aos princípios de transparência e ganhos de eficiência. Além disso, há a necessidade de apresentação de estudos que demonstrem a efetividade da existência desses fundos, bem como os resultados trazidos desde a criação. Isso se deve ao fato de não termos mais um “imposto disfarçado”, ineficiente e que não contribuirá de maneira efetiva à redução de custos e aos ganhos de produtividade sugeridos pelo PNL 2035.</p>	<p>Sugestão aceita/absorvida.</p> <p>Foram incluídos: integração entre sistemas; incremento de segurança jurídica; transparência de informações e processos nas iniciativas de governança, gestão e operação; e capacitação para o uso de novas tecnologias nas iniciativas de pessoas.</p> <p>Em relação ao FMM, ao FNAC e a outros instrumentos de fomento que venham a ser propostos, o detalhamento do acesso, condições e diretrizes de atendimento são objeto de planejamento em nível tático, portanto integram os Planos Setoriais Táticos.</p>
-----------	-----------------------------	--	---

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019992	GUSTAVO GONCALVES BORGES	A FIESP considera positiva a utilização dos gargalos logísticos que foram identificados no PNL 2025 como referência e qualificação para os novos projetos, bem como as informações das análises realizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Dessa maneira, há a necessidade da apresentação de uma cartilha orientativa com as informações que devem ser apresentadas na elaboração e apresentação de projetos de infraestrutura de transportes, de maneira a serem evitadas a formação de novos gargalos. Os embargos de processos de concessão, bem como de obras por deficiência e projetos ruins devem ser minimizados por um plano que se pretende orientador e direcionador.	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-019994	GUSTAVO GONCALVES BORGES	A FIESP considera correta a utilização do ano-base de 2017, da maneira como foi justificada no documento. Além disso, considera acertada a utilização de Big Data de notas fiscais eletrônicas da Secretaria da Receita Federal, com cruzamento de informações de outras bases de dados. No entanto, o PNL 2035 não apresenta a justificativa de usar as informações de 2013. Uma vez que o ano-base para os estudos é 2017, não está claro o porquê da utilização dos dados para a elaboração da MOD de 2013 (e projeção para 2017). As mesmas explicações para o uso de 2017 são aplicáveis para o uso desses dados. Sendo assim, há a necessidade de atualização ou esclarecimento do uso dos dados.	Os dados das Notas Fiscais Eletrônicas do ano de 2013 eram os disponíveis para o Ministério da Infraestrutura e EPL realizarem o trabalho do PNL 2035. Há tratativas junto à Receita Federal e Ministério da Economia para aquisição de nova base de dados atualizada, porém, dependente de orçamento e ações institucionais.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019996	GUSTAVO GONCALVES BORGES	<p>Outro ponto a ser esclarecido na metodologia são as fontes de dados utilizadas para a MOD e as projeções de dutos. De acordo com o próprio documento, a matriz foi “construída com a união de diferentes fontes de dados (...)”.</p> <p>Em relação à MOD de pessoas, a FIESP também considera correta a utilização dos dados dos dispositivos de telefonia móvel, respeitados os princípios da LGPD. No entanto, o documento não esclarece o tamanho da amostra utilizada, mas afirma que os dados foram tratados e expandidos. A transparência na informação da amostra se dá no sentido de evitarmos resultados extremos.</p>	O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	1 – Como o PNL pretende direcionar os projetos a serem qualificados e, conseqüentemente, estudados pelo governo?	A explicação do fluxo de instrumentos de planejamento, do nível estratégico até a estruturação de projetos após o desenvolvimento dos Planos Setoriais Táticos, consta no item 1.1 do Relatório.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	2 – O item 1.2 do relatório trata, entre outros, da questão do Relevô. Como foram consideradas as diferenças de desempenho dos veículos, em especial os de carga, em relevos diferentes?	A questão do relevô, apontada no item 1.2 do relatório, foi utilizada com objetivo de exemplificar o desafio técnico do planejamento de transportes em escala nacional. A calibração do modelo de simulação foi realizada a partir de dados operacionais reais que já refletem as características geográficas de cada infraestrutura.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	3 – Sugerimos incluir no relatório as evidências numéricas de comparação da produção real vs inferência origem NFe.	Detalhar mais essa explicação ou indicar a seção do relatório onde essa explicação está completa.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	4 – Sugerimos incluir as capacidades consideradas por modais e por trechos específicos. Ter essa informação disponível é imprescindível para que se possa analisar a relação “capacidade x demanda” considerada pelo Plano.	As relações entre capacidade e demanda são objeto de planejamento em nível tático, portanto integram os Planos Setoriais Táticos.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	5 – Entendemos ser importante explicar melhor a escolha do zoneamento por município.	O zoneamento por município foi escolhido para garantir maior granularidade dos fluxos e, conseqüentemente, aumentar a abrangência e precisão das alocações nas infraestruturas intermunicipais.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	6 - Os problemas de capacidade da malha “gargalos” não foram apresentados. Na nossa avaliação os principais gargalos do sistema devem ser evidenciados e incluídos no relatório. Sugerimos incluir análises referentes aos principais gargalos e apresentar todas as análises por modal de transporte.	As relações entre capacidade e demanda são objeto de planejamento em nível tático, portanto integram os Planos Setoriais Táticos.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	8 - Solicitamos esclarecer a elaboração da matriz, pois não está explicada detalhadamente. Ou seja, não está evidente quais taxas e valores foram usados para a transformação de valores das notas em toneladas por produto. Também não foi realizada a correção desses valores com relação ao local de origem/destino dos produtos, uma vez que esses podem estar referenciados ao local da sede da empresa e não do local onde o produto se encontra	O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	9 - A calibração feita diretamente na matriz precisa ser melhor explicada. Realizar a calibração usando os pontos de contagem PNCT, como referência para aproximar os volumes alocados, sem demonstrar quantas interações foram feitas ou qual o percentual de mudança com relação a matriz original, não apresenta grau de aderência.	O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	10 - Em um plano dessa magnitude, o processo de calibração precisa ser demonstrado em sua totalidade e com precisão.	O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	11 - Necessário indicar os critérios das mudanças de comportamento da matriz de transporte, para o setor dutoviário, hidroviário e o ferroviário, que passou de, aproximadamente, 15% da matriz de 2015 para 21,5% referente ao ano de 2017.	A interpretação de que a matriz de transporte ferroviário aumentou de 15% em 2015 para 21,5% em 2017 é equivocada. Conforme explicado na seção 4.3 do relatório, os dados da estimativa do PNL 2025 foram revistos com a nova metodologia utilizada no PNL 2035.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	12 - Sugerimos incluir a relação dos projetos e seus respectivos anos de operação, relação por produto, e carga considerada em TU.	O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	13 - Na Figura da página 32 é demonstrado que houve uma avaliação mercadológica. Poderia ser incluído o modo como foi feita a validação do mercado, e como foi executada a avaliação.	Acredito que isso pode ser explicado no relatório. Se já estiver, podemos indicar o capítulo ou página aqui na resposta.
CP-019997	MIRIAN SOUSA BEZERRA	14 - A abordagem de passageiros está pouco detalhada. Devido a importância do assunto, sugerimos criar um capítulo sobre o tema.	O texto foi revisado para a publicação da versão final do PNL 2035
CP-020016	RODRIGO AUGUSTO FALATO	De acordo com o texto apresentado: "Os grupos de carga foram necessários para as definições dos veículos-tipo, dos custos de transporte e transbordo e das capacidades imputadas na rede de transporte do modelo de simulação do PNL. Cada um dos 38 macroprodutos possui uma matriz origem-destino específica, cujos fluxos resultantes de sua alocação nos modelos de simulação do PNL foram observados separadamente, permitindo assim um maior nível de detalhamento na análise dos fluxos alocados, quando necessário." Entende-se, portanto, que os grupos de transporte e os macroprodutos foram classificações criadas para agrupar produtos com características similares que utilizam e compartilham as infraestruturas e os ativos de transporte. Neste sentido, como contribuição para o trabalho, segue em anexo, a classificação em cadeias de produto da Indústria Química desenvolvida no âmbito do Estudo Estratégico de Logística da Abiquim para enriquecimento e aumento da acurácia destas classificações, importantes para o resultado final deste documento e dos próximos planos setoriais.	O nível de agregação atualmente utilizado para o PNL 2035 já passou por diferentes etapas de trabalho até a atual apresentação de resultados. A reavaliação dos grupos implicaria na execução de todo o trabalho de projeção, calibração, alocação, análises e cálculos dos indicadores, o que conflita com o prazo disponível para a conclusão do PNL 2035. A definição dos grupos de produtos, porém, foi embasada em critérios objetivos, que serão apresentados de forma mais detalhada nos cadernos metodológicos a serem publicados posteriormente.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020017	GUSTAVO GONCALVES BORGES	<p>A CEA tem o objetivo de “caracterizar a visão estratégica, sistêmica e intermodal do plano, evidenciando o conjunto de infraestruturas que possuem maior capacidade de impactar nos indicadores estratégicos nacionais”. Além disso, avalia o fluxo de cargas e pessoas pelo país com intuito de orientar o transporte em rede, considerando as malhas rodoviária, ferroviária e aquaviária (interior e cabotagem), bem como portos e aeroportos.</p> <p>A FIESP salienta a relevância do sistema de transportes enquanto rede, no sentido de fomentar a multimodalidade. No entanto, considerar as infraestruturas sem considerar os processos e entidades de apoio, pode fazer com que o plano não seja executado plenamente. Há que se acrescentar as estruturas de movimentação como otimização de desembarços, cobranças eficientes de tarifas, fiscalizações rápidas e eficientes, com corpo técnico qualificado e suficiente. Nesse processo, há a necessidade de observar a regulação aplicada a estes agentes, bem como dos portos secos, que constituem mais um gargalo. Sendo assim, há que se elaborar um capítulo, anexo ou documento a parte, apresentando estudos e soluções propostas, aplicáveis, para a otimização das diretrizes.</p>	<p>Entendemos que a proposta está de acordo com os preceitos utilizados no Planejamento Integrado de Transportes (PIT), instituído pela Portaria do Ministério da Infraestrutura Nº 123/2020. Tais aspectos são objetos de planejamento em nível tático, portanto integram os Planos Setoriais Táticos, que incluem, além de uma avaliação de aspectos operacionais detalhados de cada infraestrutura, outras iniciativas de caráter regulatório, políticas públicas e outros, como detalhado na seção 2.1.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020018	RODRIGO AUGUSTO FALATO	Considerando que os players do mercado, majoritariamente, possuem como objetivo principal de suas Estratégias de Logística a minimização dos custos totais (logísticos + tributários) mediante atendimento dos níveis de serviços e demais regras operacionais, sugere-se demonstrar como este comportamento é replicado no modelo de simulação apresentado para melhor compreensão dos resultados. A Abiquim, através dessa oportunidade, aproveita para anexar os resultados do mapeamento de fluxos históricos da Indústria Química nos modais de transporte. Este levantamento foi realizado através de dados públicos (Comexstat, ANTT e ANTAQ) e dados de empresas do setor e são detalhados pelas principais cadeias de produto do setor. De certo, fornecem uma visão detalhada dos fluxos que compõem o supply chain da indústria química brasileira e podem ser utilizadas no enriquecimento deste trabalho e na elaboração dos planos setoriais que serão desenvolvidos posteriormente. Cabe destacar que este material já foi disponibilizado através do acordo de cooperação técnica entre a ABIQIUM e a EPL.	O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.
CP-020019	RODRIGO AUGUSTO FALATO	Com o objetivo de contribuir com este documento e futuros estudos técnicos, a Abiquim envia anexo um material com a metodologia de projeção para a Movimentação Logística de Produtos Químicos, já no cenário pós pandemia e desenvolvido no âmbito da sua Agenda Estratégica de Logística da Indústria Química.	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.
CP-020020	GUSTAVO GONCALVES BORGES	A FIESP acrescenta a necessidade de incluir cenários disruptivos, a partir do desenvolvimento de novas tecnologias. É necessário acrescentar infraestruturas elétricas e de internet das coisas (IoT) em, pelo menos, um dos cenários. As mudanças estão ocorrendo em outros países e, inevitavelmente, chegarão ao Brasil. Essas alterações ocorrem de maneira rápida e, por isso, devem ser consideradas.	O Cenário 5 trata de tecnologias disruptivas, conforme estudo e avaliação de perspectivas de implantação no cenário nacional. As simulações desse cenário foram atualizadas para a versão final do PNL 2036

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020022	RODRIGO AUGUSTO FALATO	A Abiquim, através dessa oportunidade, aproveita para anexar os resultados do mapeamento de fluxos históricos da Indústria Química nos modais de transporte. Este levantamento foi realizado através de dados públicos (Comexstat, ANTT e ANTAQ) e dados de empresas do setor e são detalhados pelas principais cadeias de produto do setor. De certo, fornecem uma visão detalhada dos fluxos que compõem o supply chain da indústria química brasileira e podem ser utilizadas no enriquecimento deste trabalho e na elaboração dos planos setoriais que serão desenvolvidos posteriormente. Destaca-se ainda que no material disponibilizado foram incorporadas as metodologias de projeções logística na estimativa de movimentação por modal x cadeia x infraestrutura em 2030.	Agradecemos a contribuição para os estudos futuros.
CP-020023	GUSTAVO GONCALVES BORGES	Os tópicos apresentados no PNL 2035 são basilares no sentido de retomar um projeto de longo prazo para a infraestrutura de transportes. Os Planos Plurianuais (PPA) deverão usá-lo como referência no sentido de continuar projetos e obras definidos por governos anteriores e de avanço em novas infraestruturas. O objetivo de evitar mais desperdício de recursos públicos e privados é fundamental tanto no que se refere à celeridade das obras, como no aumento da eficiência e redução de custos. Desse modo, quanto mais claro e detalhado for o PNL 2035, maior a probabilidade de atingir o objetivo de ser um instrumento diretivo para a infraestrutura.	REPETIDO
CP-020024	GUSTAVO GONCALVES BORGES	Os tópicos apresentados no PNL 2035 são basilares no sentido de retomar um projeto de longo prazo para a infraestrutura de transportes. Os Planos Plurianuais (PPA) deverão usá-lo como referência no sentido de continuar projetos e obras definidos por governos anteriores e de avanço em novas infraestruturas. O objetivo de evitar mais desperdício de recursos públicos e privados é fundamental tanto no que se refere à celeridade das obras, como no aumento da eficiência e redução de custos. Desse modo, quanto mais claro e detalhado for o PNL 2035, maior a probabilidade de atingir o objetivo de ser um instrumento diretivo para a infraestrutura.	Entendemos que a proposta está de acordo com os preceitos utilizados no Planejamento Integrado de Transportes (PIT), instituído pela Portaria do Ministério da Infraestrutura Nº 123/2020. Tais aspectos são objetos de planejamento em nível tático, portanto integram os Planos Setoriais Táticos, que incluem, além de uma avaliação de aspectos operacionais detalhados de cada infraestrutura, outras iniciativas de caráter regulatório, políticas públicas e outros, como detalhado na seção 2.1.



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020025	GUSTAVO GONCALVES BORGES	Os tópicos apresentados no PNL 2035 são basilares no sentido de retomar um projeto de longo prazo para a infraestrutura de transportes. Os Planos Plurianuais (PPA) deverão usá-lo como referência no sentido de continuar projetos e obras definidos por governos anteriores e de avanço em novas infraestruturas. O objetivo de evitar mais desperdício de recursos públicos e privados é fundamental tanto no que se refere à celeridade das obras, como no aumento da eficiência e redução de custos. Desse modo, quanto mais claro e detalhado for o PNL 2035, maior a probabilidade de atingir o objetivo de ser um instrumento diretivo para a infraestrutura.	REPETIDO

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020026	RODRIGO AUGUSTO FALATO	<p>De acordo com o documento: “Em paralelo ao processo de planejamento, há uma série de empreendimentos e iniciativas em diferentes fases de estudo, projeto ou implantação nas esferas federal e estaduais, assim como contratos de concessões já assinados que possuem previsão de intervenções ao longo do horizonte deste plano. Para que sejam contemplados no plano, e compatibilizados nos cenários futuros, o MInfra e a EPL realizaram consultas e solicitações à todos os Estados e ao Distrito Federal, à todos os Ministérios que tratam diretamente ou indiretamente de intervenções em infraestruturas de transporte, além de levantamento junto às entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura (Agências Reguladoras e Estatais), no intuito de levantar dados sobre os empreendimentos e intervenções em andamento, programadas, ou previstas.” (...) Os levantamentos e reuniões realizadas resultaram em um banco de dados com mais de 2.700 empreendimentos ou intervenções em infraestruturas de transporte que foram analisadas para selecionar quais são cabíveis para incorporação no PNL”(…) “Após essa análise, foram selecionados mais de 1.800 empreendimentos ou intervenções que fazem parte dos cenários do PNL. O número absoluto pode ainda crescer, após o procedimento de Consulta Pública em tela, conforme contribuições recebidas”</p> <p>Como o próprio texto sugere, há uma grande gama de investimentos contidos no âmbito do PPI e no “rol de projetos previstos ou planejados em outros instrumentos do Governo Federal”. A seleção destes 1.800 investimentos em um universo mapeado de 2.700 tem relação direta com os resultados apontados nos cenários. Além disso, o texto prevê a possibilidade da incorporação de novos investimentos nesta seleção, a partir de contribuições desta consulta pública. Sob este prisma, dada a complexidade, completude e importância do levantamento realizado, recomenda-se que seja incluída na documentação a relação dos investimentos considerados, com suas capacidades e prazos de</p>	<p>O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020027	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 29 - não foram consideradas as iniciativas do Programa de Arrendamentos Portuários (PAP). Sugere-se que sejam contempladas as ações do PAP.	Conforme descrito no texto, as iniciativas citadas são exemplos.
CP-020029	RODRIGO AUGUSTO FALATO	<p>Sob este prisma, dada a complexidade, completude e importância do levantamento realizado, recomenda-se que seja incluída na documentação a relação dos investimentos considerados, com suas capacidades e prazos de implementação. Entende-se que, com esta divulgação, será possível: (i) Contribuir com indicações de novos investimentos não considerados na análise (previsto pelo próprio documento); (ii) saber quais são os investimentos considerados nos cenários afim de entender os resultados dos cenários propostos; (iii) utilizar o entendimento do Governo Federal para a calibragem de modelos e estudos técnicos desenvolvidos nas várias esferas de pesquisa do país.</p> <p>Esta solicitação está, ainda, em linha com a missão da EPL de apoiar o desenvolvimento da infraestrutura de transportes e de ser parceira estratégica do planejamento e desenvolvimento da infraestrutura brasileira. O levantamento, se disponibilizado, será de grande valia neste desenvolvimento e na compreensão do PNL.</p>	O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice contendo os empreendimentos considerados em cada cenário.
CP-020030	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 35-36: A MOD tomou como base os documentos fiscais para o transporte de cargas. É inegável que essa referência é uma boa escolha como fonte de informações para o transporte de cargas de forma geral. No entanto, essa escolha possui uma fragilidade quando consideramos o transporte de mercadorias, especialmente na Região Norte. Isso porque as cargas transportadas para o abastecimento das localidades amazônicas são usualmente carregadas em pontos de atracação rudimentares sem qualquer controle fiscal do Estado, o que reflete na base de dados obtida junto à RFB. Diante dessa particularidade, sugere-se que seja utilizada metodologia mais coerente à realidade do modal aquaviário.	A base de dados de Notas Fiscais independe do controle local, visto que a emissão do documento ocorre na geração do transporte. Os fluxos de transporte mapeados com os dados das Notas Fiscais são significativos inclusive na região Norte do país, indicando tais fluxos.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020031	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	<p>pág. 46-47: o texto não deixa claro como foram obtidos os dados de telefonia móvel para estimar o transporte hidroviário de passageiros. Como foi obtido a quantidade de pessoas transportadas no hidroviário? Os dados do modo hidroviário parecem subestimados, talvez em função da questão da qualidade do sinal de telefonia móvel na região Amazônica. Segundo o estudo “Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica” (disponível em http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/27594?guid=4775b8daa2a75ffc229c&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2ffistar%3fguid%3d4775b8daa2a75ffc229c%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d27594%2327594&i=2), em 2017, foram 9.780.324 de passageiros no transporte longitudinal (passageiros e misto) na Região Amazônica. A ausência do detalhamento das informações obtidas com a metodologia de telefonia móvel prejudica a análise da matriz O/D de passageiros e eventuais contribuições para essa Audiência Pública. Sugere-se a revisão da metodologia para dimensionamento dos fluxos dos passageiros para o transporte Aquaviário e divulgação da análise mais detalhada.</p>	<p>O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020033	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 46-47: o texto não deixa claro como foram obtidos os dados de telefonia móvel para estimar o transporte hidroviário de passageiros. Como foi obtido a quantidade de pessoas transportadas no hidroviário? Os dados do modo hidroviário parecem subestimados, talvez em função da questão da qualidade do sinal de telefonia móvel na região Amazônica. Segundo o estudo “Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica” (disponível em http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/27594?guid=4775b8daa2a75ffc229c&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2fflistar%3fguid%3d4775b8daa2a75ffc229c%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d27594%2327594&i=2), em 2017, foram 9.780.324 de passageiros no transporte longitudinal (passageiros e misto) na Região Amazônica. A ausência do detalhamento das informações obtidas com a metodologia de telefonia móvel prejudica a análise da matriz O/D de passageiros e eventuais contribuições para essa Audiência Pública. Sugere-se a revisão da metodologia para dimensionamento dos fluxos dos passageiros para o transporte Aquaviário e divulgação da análise mais detalhada.	REPETIDO
CP-020041	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 47: o termo transporte interurbano de passageiros é usualmente utilizado para representar o transporte dentro dos limites de um mesmo Estado. Importante registrar uma ressalva que neste relatório não estão inclusos os deslocamentos semi-urbanos na matriz.	Conforme detalhado na seção 4.1.2 do PNL 2035, o transporte interurbano é aquele que ocorre entre UTPs (Unidades Territoriais de Planejamento que compreendem conjuntos de municípios que buscam representar as aglomerações urbanas e arranjos populacionais brasileiros) com o intuito de representar estritamente as viagens entre municípios não relacionadas às atividades cotidianas urbanas da população.
CP-020042	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 47: Identificar nos quadros 2 e 3 o período considerado para movimentação/número de viagens indicados.	Sugestão aceita/absorvida.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020043	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	<p>pág. 55: Detalhar como foi obtida a rede do transporte Aquaviário e respectiva fonte da informação.</p> <p>- pag. 56: A Figura 16 não considera as travessias que também são parte da infraestrutura de transporte aquaviário, conforme Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV). Na simulação dos caminhos logísticos, as travessias em diretriz de rodovias funcionam como impedâncias para o transporte rodoviário, pois acrescentam tempo de deslocamento e custo ao transporte. Em simulações simples, é possível ver que se fossem adicionadas pontes em algumas localidades há mudança na rota mais atrativa. Considerando esse gargalo logístico, como o governo poderá saber onde seria importante a construção de uma ponte para promover um eixo logístico estratégico? Pelo exposto, as travessias em diretriz de rodovia precisam ser consideradas na análise para que o PNL possa conduzir o plano setorial aos pontos onde a construção de ponte deve ser priorizada. Ademais, a malha hidroviária não está considerando todos os trechos navegados do país (principalmente na Região Amazônica). Segundo o estudo "Vias Economicamente Navegadas - 2018", que considera cargas e passageiros, disponível em http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/27611?guid=4775b8daa2a75ffc229c&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2fresultar%3fguid%3d4775b8daa2a75ffc229c%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d27611%2327611&i=2, em 2018 foram 18.616 km de vias interiores comercialmente navegadas. Assim, sugere-se também que seja revista a matriz base do subsistema hidroviário, tomando como referência (ao menos uma aproximação) os valores calculados pela ANTAQ. Outra questão: o fluxo de transporte aquaviário não possui ligação direta com Boa Vista, como representado no mapa, fazendo um transbordo rodoviário em Caracará-RR.</p>	<p>A rede de transporte aquaviário utilizada no PNL 2035, no que tange à navegação interior, foi revista para a versão final. As fontes de informação são tratadas na documentação final.</p> <p>As travessias de rios são consideradas no modelo de simulação com links específicos com atributos de "balsas". O modelo adotado considera impedâncias para esse tipo de deslocamento.</p> <p>O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração. No caderno metodológico referente à calibração, modelagem e simulação de cenários, serão especificados os atributos considerados em cada tipo de link. A identificação de pontos de saturação, cálculo de níveis de serviço e análises de novas propostas de atendimento são objeto de planejamento em nível tático, portanto integram os Planos Setoriais Táticos, elaborados com os dados e cenários simulados no PNL 2035.</p> <p>O acesso hidroviário a Boa Vista foi revisto na reestruturação da rede aquaviária para a versão final do PNL 2035.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020044	RODRIGO AUGUSTO FALATO	<p>O texto apresentado considera importantes mudanças no arcabouço legal que delineiam as diretrizes do transporte por cabotagem no Brasil. Do ponto de vista da Abiquim, o conteúdo do P.L. deve ser avaliado em sua integralidade, pois o mesmo abrange tópicos bastante independentes. De modo geral, traz avanços importantes para ampliar a oferta de navios na cabotagem, seja através de (i) embarcações de subsidiárias integrais estrangeiras; (ii) com a alteração nas regras para definição de uma EBN; e (iii) com a criação um novo player, a "Empresa Brasileira de Investimento na Navegação". Além disso, promove a redução de custos através de (i) alteração de tributos incidentes na navegação; e (ii) ampliação do acesso aos recursos do AFRMM; entre outros. Por outro lado, pontos considerados críticos e que merecerão atenção durante o processo de trâmite no Congresso e Senado são a subjetividade dos critérios para concessão de autorização para empresas integrarem o programa, além de particularidades exigidas que podem não ser adequadas às operações de todos os tipos logísticos. Além disso, algumas definições foram reservadas a "Ato do Poder Executivo Federal" a ser publicado a posteriori, além de manifestações também posteriores da Agência Reguladora, o que traz insegurança para o processo. Em anexo, seguem as avaliações da ABIQUIM em relação ao projeto de lei. Além disso, de acordo com o documento (pág. 103): "A estimativa do impacto do BR do Mar foi estimada pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL e pode ser consultado no seguinte endereço: https://ontl.epl.gov.br/wpcontent/uploads/2021/03/importancia-da-navegacao-de-cabotagem.pdf". A consulta no entanto, resulta na mensagem: "A pode ter sido removido, renomeado ou não existia " Tendo em vista que este resultado tem impacto direto nos Cenários 4 e 6, recomenda-se que o problema de acesso ao link seja solucionado ou que o estudo seja adicionado ao documento em formato de apêndice.</p>	<p>O intuito do PNL não é discutir especificamente o Programa BR do Mar, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, e sim, avaliar os possíveis impactos do programa conforme a atual proposta. O documento referenciado pode ser consultado em: https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2021/03/importancia-da-navegacao-de-cabotagem.pdf O endereço foi corrigido no relatório.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020045	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	<p>pág. 60: a malha hidroviária não está considerando todos os trechos navegados do país (principalmente na Região Amazônica). Segundo o estudo “Vias Economicamente Navegadas - 2018”, que considera cargas e passageiros, disponível em http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/27611?guid=4775b8daa2a75ffc229c&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2feditar%3fguid%3d4775b8daa2a75ffc229c%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d27611%2327611&i=2, em 2018 foram 18.616 km de vias interiores comercialmente navegadas. Sugere-se que seja revista a matriz base do subsistema hidroviário, tomando como referência (ao menos uma aproximação) os valores calculados pela ANTAQ. Outra questão: o fluxo de transporte aquaviário não possui ligação direta com Boa Vista, como representado no mapa, fazendo um transbordo rodoviário em Caracaraí-RR. Não se observou destaque ao rio Trombetas que possui fluxo considerável de bauxita na Região Norte na Figura 19.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p>
CP-020046	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	<p>pag. 60: De se refletir, ainda, que foram considerados somente os trechos que já são navegados. Para que o Plano tivesse o potencial de alterar a realidade a partir de investimentos a serem realizados, não ter em conta as hidrovias que deixaram de ser navegadas ou aquelas que se pretende expandir (ex.: São Francisco; Tocantins; Parnaíba), pode ser prejudicial ao interesse nacional. Friso que o PNL deve identificar as necessidades existentes para apontar oportunidades futuras, conforme Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 123, de 21 de agosto de 2020. Não obstante, o Plano não considera esse déficit já existente na malha hidroviária. Por óbvio, o resultado para 2035, não poderia ser diferente do apresentado: nenhum crescimento do modal hidroviário seria observado.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020047	RODRIGO AUGUSTO FALATO	<p>Considerando que os players do mercado, majoritariamente, possuem como objetivo principal de suas Estratégias de Logística a minimização dos custos totais (logísticos + tributários) mediante atendimento dos níveis de serviços e demais regras operacionais, sugere-se demonstrar como este comportamento é replicado no modelo de simulação apresentado para melhor compreensão dos resultados. Isto porque é importante a divulgação de como foi configurado o modelo no tocante da alocação de fluxos de carga nos projetos em andamento e com inauguração prevista durante o período estudado (até 2035). Analisando o conteúdo do relatório percebe-se, ainda, que nos resultados de cada cenário os novos empreendimentos reequilibram a matriz de transportes nacional capturando cargas de diferentes tipos logísticos. O trabalho desenvolvido para seleção e modelagem todos os empreendimentos em um modelo de simulação nacional certamente demandou grande conhecimento e esforço. Por isso, acredita-se que os resultados poderiam ser apresentados com maior detalhamento, pois seria de grande contribuição para a sociedade, servindo como referência para estudos técnicos atuais e futuros. Sugere-se para este detalhamento, que sejam explicitadas as capacidades e cronogramas de implementação dos investimentos como parte da explicação de premissas e qual a previsão de captura desses ativos no horizonte do estudo como parte da explicação dos resultados. Ademais, seria de grande valia para sociedade o entendimento de quais investimentos complementares aos modelados seriam necessários para absorver o crescimento da demanda por transporte projetada afim de eliminar gargalos atuais e futuros.</p>	<p>O texto foi revisado para a publicação da versão final do PNL 2035.</p> <p>Serão disponibilizados: uma plataforma georreferenciada via web para consultas específicas dos atributos e valores referentes aos cenários simulados no PNL 2035, com a possibilidade de zoom, habilitação de camadas e identificação das infraestruturas; e um apêndice de empreendimentos considerados em cada cenário.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020048	RODRIGO AUGUSTO FALATO	Sabendo que a concepção de cenários é uma excelente alternativa para simulação de diferentes panoramas e identificação de riscos em qualquer projeto, considera-se que o cenário transformador deve ter um maior detalhamento das suas premissas para que possa haver maior clareza de seus resultados. Sob este prisma, pede-se um esclarecimento de quais e como seriam os “parâmetros econômicos reconfigurados, de acordo com um contexto Transformador” que compõem o Cenário 3.	Os parâmetros econômicos são os estabelecidos nos cenários macroeconômicos projetados pelo IPEA conforme o Decreto nº 10.531/2020.
CP-020049	RODRIGO AUGUSTO FALATO	De acordo com o texto: “cenário do BR do Mar apresenta todas as características observadas no modelo usado para o Cenário 2, com uma redução de custos da cabotagem da ordem de 15%, conforme estudo citado anteriormente, neste mesmo relatório. Tal diferenciação de custo é suficiente para fazer com que um volume considerável de cargas migre das rodovias que se desenvolvem na costa brasileira para os portos, usando a cabotagem como meio de deslocamento.” Sobre este tema, conforme já sinalizado, entende-se que a BR do Mar é um importante passo no desenvolvimento do modal da cabotagem. Entretanto, para que esta alternativa de transporte realmente seja amplamente utilizada, alguns itens devem ser observados. A Agenda Estratégica de Logística da Indústria Química, desenvolvida pela Abiquim, possui pleitos relacionados ao tema que podem ser utilizados na construção deste ambiente favorável e desejado para o uso modal.	O intuito do PNL não é discutir especificamente o Programa BR do Mar, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, e sim, avaliar os possíveis impactos do programa conforme a atual proposta.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020055	RODRIGO AUGUSTO FALATO	<p>Nota-se como um dos principais objetivos do Ministério da Infraestrutura o estabelecimento de uma matriz de transportes “racional”, fruto do equilíbrio da utilização dos modais de acordo com suas características. É notório, no entanto, que para o estabelecimento deste equilíbrio da matriz, investimentos em infraestrutura e revisões regulatórias devem ser implementados. Neste sentido, entendendo a complexidade e importância do mapeamento de gargalos logísticos e do estabelecimento de um arcabouço regulatório eficiente, a Abiquim realizou um estudo para avaliar quais seriam as intervenções necessárias no âmbito da logística da Indústria Química. A metodologia utilizada neste estudo foi o cruzamento dos fluxos realizados e futuros projetados do setor, com a qualidade e oferta de infraestrutura disponível no país. Este contraste foi responsável por apontar os gargalos que influem sobre o setor e impedem o estabelecimento de uma logística eficiente e integrada. Além disso, foram estudadas e apontadas as principais regulações que influem sobre o setor e sobre os ativos de infraestrutura em geral e seus potenciais de aprimoramento.</p> <p>O resultado deste estudo foi a elaboração de um Caderno de Pleitos de Infraestrutura e Regulação sobre os modais aquaviários, ferroviários, rodoviários e sobre comércio exterior e transporte de produtos perigosos. Além disso, utilizou-se o mapeamento de fluxos para o cálculo da matriz de transporte atual da indústria e, de posse dos pleitos destacados, projetou-se a matriz recomendada e esperada na hipótese de atendimento destes pleitos. A matriz de transporte atual e recomendada, bem como o caderno de pleitos destacado estão disponibilizados em anexo e podem ser utilizadas como fonte enriquecimento do presente estudo e na elaboração futura dos planos setoriais.</p>	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020057	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 60: a Figura 19 apresenta um outro problema que é indicar tanto terminais privados como portos públicos com a mesma representação iconográfica no mapa dando a falsa impressão de que em determinados locais (ex.: hidrovia do Tietê) possuem portos públicos. Idem para a Figura 20 (pág. 61). Assim, sugere-se a adequação das aludidas Figuras.	No PNL 2035, utilizou-se o conceito de porto-cidade e, assim, as zonas portuárias e terminais pertencentes a um mesmo município foram agregadas. Foram contemplados no modelo 79 portos-cidade com instalações portuárias ativas. Buscou-se garantir as especificidades em cada caso analisado, considerando impedâncias específicas tanto para o porto-cidade, quanto para a classe de carga movimentada.
CP-020058	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 61: seria apropriado diferenciar portos públicos e privados e detalhar melhor a escolha pelos 79 indicados, uma vez que existem atualmente 198 Terminais de uso privado, 42 estações de transbordo de carga no país (ver https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZWnkYzYzMzAtMjI0LTI0LTk0LWUyYmVjNDI1ODAwNDgzliwidCI6IjhlNTdmNzI3LTBINWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNi9&pageName=ReportSection).	No PNL 2035, utilizou-se o conceito de porto-cidade e, assim, as zonas portuárias e terminais pertencentes a um mesmo município foram agregadas. Foram contemplados no modelo 79 portos-cidade com instalações portuárias ativas. Buscou-se garantir as especificidades em cada caso analisado, considerando impedâncias específicas tanto para o porto-cidade, quanto para a classe de carga movimentada.
CP-020059	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 85: A Camada Estratégica de Análise não só não considera expansão da malha, como toma uma extensão de hidrovias inferior ao que já utilizamos atualmente. Para piorar, a metodologia adotada simula apenas cenários com o atual planejamento. Porém, as intervenções previstas nas hidrovias atualmente são tímidas. Isso significa que as projeções para 2035 não enxergam as deficiências já existentes para o modal e o PNL não busca superá-las no longo prazo. Como se vê, não há qualquer expectativa de ampliação da participação do modal hidroviário. Considerando o aumento de produção estimado, como se espera escoar essa carga pela rede hidroviária atual?	As camadas estratégicas de análise são atualizadas para cada cenário. Assim, a camada estratégica de análise do cenário 1 é a camada estratégica de análise do cenário base acrescido das obras realizadas conforme previsto no cenário 1 e assim sucessivamente. As vias navegáveis brasileiras foram desenhadas de forma aderente com os documentos oficiais das vias comercialmente navegadas no Brasil, sendo revisto e ampliado para considerar os IP4, após a consulta pública. Todavia, ainda que uma via seja navegável, o modelo não apresentará nenhum resultado para ela caso não haja a previsão explícita de terminais no referido corpo hídrico. Todas as obras, de manutenção, ampliação, sinalização, dragagem, derrocamento, etc., das vias navegáveis assim como dos terminais (públicos e privados) previstos ou com qualquer tipo de trâmite oficial dentro do Ministério da Infraestrutura e seus órgãos vinculados foram consideradas dentro do modelo.
CP-020060	RODRIGO AUGUSTO FALATO	A composição de uma nova matriz de transportes para a Indústria Química representaria: Economia de combustível de 818 mil m ³ a.a. Potencial de mitigação de CO ₂ : 2,14 milhões ton a.a.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020061	RODRIGO AUGUSTO FALATO	<p>De acordo com o texto: “Nos granéis líquidos, observa-se um grande potencial para transporte petroquímicos entre a Bahia e os estados do sudeste, em especial São Paulo e Rio de Janeiro, assim como para produtos químicos que, por seu comportamento enquadram-se para o presente modelo como cargas gerais. Assim, é necessária uma observação acerca das capacidades dos portos e da análise do transporte por cabotagem para que haja um equilíbrio na forma de transporte. Mudando a abordagem de grupos de produtos para modos e obras pontuais, é possível observar no modelo, em todos os cenários, que existe um potencial de transporte entre as capitais das Regiões Sul e Sudeste (com exceção de Minas Gerais) para cargas gerais pela cabotagem, a ser estudado e confirmado. Embora as cargas gerais experimentem um custo do tempo mais elevado, o que inicialmente leva seu transporte para o modo rodoviário, o barateamento dos custos portuários dos Cenários 5 e 6, assim como o barateamento do custo de cabotagem visto nos Cenários 4 e 6, mostra um potencial de atração para algumas cargas desse grupo de produtos que, em se confirmando no Plano Setorial, podem ser explorados como potencial latente.”</p> <p>Neste contexto, cabe contribuir com a análise desenvolvida no âmbito da Agenda Estratégica de Logística Abiquim acerca dos investimentos necessários para solução de gargalos já existentes nos portos e nas demais infraestruturas de transporte. O objetivo destas análises é, com base nas condições operacionais atuais e projetadas, sinalizar quais devem ser os investimentos prioritários para a viabilização da mudança de modal de potencial latente destacada no texto. Em anexo, seguem destacados o caderno de pleitos relacionados aos Portos de Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS) cujo atendimento é condição necessária para a exploração do potencial destacado.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020065	RODRIGO AUGUSTO FALATO	A Abiquim, através dessa oportunidade, aproveita para anexar os resultados do mapeamento de fluxos históricos da Indústria Química nos modais de transporte. Este levantamento foi realizado através de dados públicos (Comexstat, ANTT e ANTAQ) e dados de empresas do setor e são detalhados pelas principais cadeias de produto do setor. De certo, fornecem uma visão detalhada dos fluxos que compõem o supply chain da indústria química brasileira e podem ser utilizadas no enriquecimento deste trabalho e na elaboração dos planos setoriais que serão desenvolvidos posteriormente. Destaca-se ainda que no material disponibilizado foram incorporadas as metodologias de projeções logística na estimativa de movimentação por modal x cadeia x infraestrutura em 2030.	REPETIDO
CP-020064	DAQ-DNIT	Com intuito de aperfeiçoar o Plano Nacional de Logística – 2035 a Diretoria Aquaviária do DNIT solicitou às unidades gerenciais relacionadas ao modal aquaviário o estudo e possíveis contribuições para este planejamento. Todas as contribuições coletadas por essa diretoria estão anexas nesta consulta. Espera-se que esses relatos contribuam para um planejamento logístico integrado, eficiente e que permita o célere desenvolvimento nacional. Informo que as contribuições também serão encaminhadas via Ofício. Encaminhamos o link abaixo em função da limitação de tamanho do arquivo: https://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/2Ds4kiderrWrWLg	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020066	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 97: Sugere-se que sejam apresentados os gráficos mencionados sobre estimativa de demanda do transporte interurbano de passageiros, pois estes não constam do relatório disponibilizado em audiência pública.	O gráfico com as taxas de crescimento do volume das pessoas transportadas na origem-destino interurbana de pessoas entre 2017 e 2035, por modo de transporte, consta na Seção 5.1.2 do relatório executivo. A divisão modal permite inferir a parcela de demanda referente ao transporte de passageiros (aéreo, ônibus, ferroviário e hidroviário) do transporte particular por automóvel.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020081	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 107: Mesmo as embarcações autônomas ainda são uma realidade muito distante na Europa, quem dirá no Brasil. Essa matéria é objeto de avaliação ainda naqueles países. De modo que, considerando o horizonte do PNL e os custos de substituição da frota, não se vislumbram impactos significativos da tecnologia no planejamento de investimentos ao setor. Mais significativo e não lembrado, são as metas de redução de emissão de poluentes por embarcações estabelecidas pela IMO, que possuem o mesmo horizonte que o PNL. O setor está preocupado com essas alterações na frota e não propriamente o investimento em embarcações não tripuladas.	REPETIDO
CP-020082	LEONARDO TAVARES RIBEIRO	<p>CONTRIBUIÇÃO DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN):</p> <p>A Ferrovia Rio-Vitória (EF-118) terá 580 km, completando a conexão ferroviária entre os estados do Sudeste.. Será conectada à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e à Ferrovia Minas-Rio-São Paulo (MRS). Melhorará o acesso a portos importantes, como Açú, Macaé e Forno (no Rio de Janeiro) e Porto Central (no Espírito Santo).</p> <p>Será essencial para a logística de escoamento do agronegócio brasileiro, que passará a ter disponível, como rota de exportação ferroviária, o Corredor Centro-Leste (GO/MG/ES/RJ). Ademais, acessará o Porto do Açú, maior complexo portuário privado em operação no país e capaz de operar cargas diversificadas, como minério de ferro, derivados de petróleo, combustíveis, grãos e contêineres.</p> <p>Desse modo, é necessário que o Plano Nacional de Logística (PNL) 2035 contemple a implantação da EF-118. Destaca-se que o ativo é, inclusive, uma das prioridades elencadas no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020083	LEODEGAR DA CUNHA TISCOSKI	Este documento contém uma proposta para a infraestrutura de transportes do estado de Santa Catarina, considerando intervenções e estudos nos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, a fim de contribuir para a consolidação e aprimoramento do Plano Nacional de Logística – PNL 2035 – que se encontra em fase de consulta pública. As sugestões elencadas foram elaboradas no âmbito da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, através de estudos e análises desenvolvidos pelas Diretorias de Planejamento e Integração de Transportes. Cabe destacar que, para a estruturação deste documento, as propostas foram divididas por modal de transporte.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020085	ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Portuários	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, entidade que representa o interesse da pluralidade de empresas detentoras de instalações portuárias dentro e fora dos portos organizados no Brasil, operando a mais diversa gama de cargas e situadas em vários estados brasileiros e, portanto, inegavelmente legítima para representar as instalações portuárias, vem, respeitosamente, à presença de V. Sa., apresentar suas contribuições à Consulta Pública sobre o Plano Nacional de Logística.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020086	ANTONIO CARLOS BANDEIRA GUIMARÃES NETO	<p>SC tem atualmente 2 malhas ferroviárias: Ferrovia Sul Catarinense, operada pela FTC, ligando Criciúma (região carbonífera) até o Porto de IBB; e Malha Sul (RUMO), entrando no estado por Mafra e se dividindo em 3 ramais: Porto de SFS, Tronco Principal Sul (cortando SC e ligando até Porto Alegre) e Ferrovia do Contestado (SP-RG), que está desativada e sem previsão de reativação. As malhas da RUMO e FTC não estão ligadas, fazendo com que o Porto de IBB não tenha conexão com a Malha Sul. O Complexo Portuário de Itajaí (ITJ/NVT) por sua vez está 100% isolado de ferrovias.</p> <p>Os 3 complexos portuários do estado (SFS, ITJ/NVT e IBB) movimentam hoje mais cargas (entre GSM, GSA, CGC e CGNC) que PNG e RIG, ficando atrás somente de Santos. O estado, que é considerado um hub logístico, tem uma movimentação ferroviária concentrada no corredor PR-SFS (embarque de GSA) e no abastecimento de GSM de Criciúma para a Termelétrica Jorge Lacerda via FTC. O movimento no Tronco Sul é irrisório e precisa ser melhor aproveitado o ativo existente.</p> <p>Para potencializar a movimentação ferroviária em SC, o estado precisa garantir a ligação dos 3 complexos portuários à Malha Sul e estender um ramal até a região Oeste, grande produtor de aves e suínos que necessita de melhores condições logísticas para receber seu principal insumo (milho) do Centro-Oeste. Para isso, precisam ser incluídos nos CENÁRIOS FUTUROS o CFSC (Chapecó x Itajaí, passando pelo Tronco Sul) e a Ferrovia Litorânea (ligando SFS a Imbituba, passando por Itajaí). Ambos os projetos já vem sendo tratados há mais de 20 anos e já tiveram seus EVTEAs realizados pelo MINFRA. Serão 800 km de ferrovias dando condições de movimentação de CGC e CGNC no MI (escoamento da indústria catarinense para outras regiões), movimentação de CGC pelos portos de IOA, NVT, ITJ e IBB para atendimento ao SE e Centro-Oeste, escoamento de GSM e GSA de outras regiões (PR, Centro-Oeste, Sudeste) pelo Porto de IBB e recebimento de GSA pela agroindústria catarinense.</p>	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020088	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	<p>O cenário 1 considera que toda carga de granel sólido será atraída para as ferrovias projetadas. Não há variação de TKU para o modal hidroviário. Recomenda-se que na avaliação dos cenários, sejam consideradas as concessões de hidrovias que já tiveram estudo de pré-viabilidade concluído e impactarão sobretudo no eixo logístico do arco norte.</p>	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020089	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	Cenário 2: Não se identificou no relatório o escoamento de minério pela Hidrovia do Paraguai. (pág. 116, Figura 44) Sugere-se a inclusão desse fluxo de carga na Figura 44. Observa-se ainda que o único aumento de movimentação hidroviário advém da reativação da hidrovia do Tocantins, cujo sucesso é associado apenas à ativação da FNS. O estudo negligência com isso outras cargas potenciais da localidade, como o minério de ferro que não será escoado integralmente pela ferrovia. Sugere-se que seja simulada a atratividade dessa carga e o aumento de demanda quando se efetivar o derrocamento do Pedral do Lourenço.	O minério de ferro está classificado no grupo GSM, como trata o quadro 1 do relatório executivo, e não OGSM, como trata a Figura 44 da versão pré-Consulta Pública. O fluxo de Minério de Ferro pelo Rio Paraguai está bem representado no modelo utilizado no PNL, como demonstram as figuras dos Cenários simulados referentes a GSM no Apêndice III. Em relação à sugestão de que o estudo "negligencia outras cargas potenciais" para a hidrovia do Tocantins, esclarecemos que a matriz de produtos transportados contempla todas as cargas transportadas e comercializadas no território nacional e de/para mercados do exterior. Além disso, o modelo de simulação não pré-define nenhum modo de transporte, conforme explicado na metodologia do PNL 2035. Não há, então, possibilidade de negligenciar nenhuma carga potencial. Os resultados apresentados são efeitos puros da alocação da demanda futura considerando todas as intervenções previstas para todos os modos e os respectivos atributos operacionais de cada infraestrutura e serviços de transporte.
CP-020090	TYAGO RIBEIRO HOFFMANN	Governo do Estado do Espírito Santo, após análise do Relatório Preliminar da Consulta Pública do PNL 2035, bem como após apreciar a manifestação da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo –FINDES, entende que, muito embora o Relatório esteja muito bem estruturado e tenha abordado a totalidade dos temas que são necessários ao debate sobre a construção do PNL, a efetivação das propostas e conclusões elencadas pode trazer grandes prejuízos ao ES, nem como a toda Região Sudeste Brasileira, embaraçando a integração da região com o sistema logístico nacional.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-020091	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	Cenário 3: Sugere-se reformular a assertiva de que as cargas gerais preferem os modos ferroviário e rodoviário em detrimento do Aquaviário por priorizarem o caminho mais rápido do que o mais barato, a não ser que sejam inseridos dados que confirmem essa afirmação. Além disso, o cenário 3 não apresenta investimentos em hidrovias, apresentando a mesma conclusão que o Cenário 2. - Quais são os investimentos que o cenário 3 a mais do que o 2?	A afirmação citada é baseada nos resultados da simulação no PNL 2035. O Cenário 3, como tratado na descrição dos Cenários resumida no Quadro 10 do Relatório Executivo, não abrange novos investimentos em relação ao Cenário 2. O que os diferencia é o cenário macroeconômico transformador considerado no Cenário 3.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020092	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 107: As embarcações autônomas são uma realidade muito distante na Europa, quem dirá no Brasil. Sua regulamentação é atualmente objeto de análise em alguns poucos países europeus, como a Alemanha. Considerando o horizonte do PNL e os custos de substituição da frota, não se vislumbram impactos significativos da tecnologia no planejamento de investimentos ao setor. Mais significativas e não lembradas, são as metas do Acordo de Paris ou as de redução de emissão de poluentes por embarcações estabelecidas pela IMO, que possuem horizonte próximo ao PNL. O que se observa no setor naval é uma preocupação maior com essas alterações que impactarão na frota do que o investimento em embarcações não tripuladas. Assim, sugere-se que essa tecnologia seja desconsiderada. Sugere-se ainda que sejam publicados os detalhes a respeito dos impactos estimados pelo uso de novas tecnologias e como os valores foram calculados.	Foi acrescido um apêndice à versão final do PNL 2035 detalhando as tecnologias estudadas, bem como seus impactos. Sobre as embarcações autônomas, não encontramos na bibliografia tendências objetivas que indiquem a possibilidade dessa transformação na indústria nacional.
CP-020093	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	Cenário 5: Sugere-se explicitar de modo detalhado como foi calculada a redução de emissão de CO2, bem como quais parâmetros foram considerados nas inovações tecnológicas para impactar na malha de transportes. Sugere-se ainda a divulgação da metodologia adotada para ranquear a importância de cada um deles nos impactos do Cenário 5. O documento não apresenta informações suficientes para contribuição na audiência pública. Ademais, a única referência no texto citada sobre o que seriam as novas tecnologias confunde “serviços” com “infraestrutura”. Não foi possível identificar de que maneira os novos modelos de negócio citados poderiam afetar a logística de transporte nacional, tendo em vista relacionarem-se com o transporte urbano predominantemente.	O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice explicando o cálculo dos indicadores, incluindo o relacionado às emissões. Estão detalhados na versão final os parâmetros e tecnologias estudadas para o Cenário 5. Não há ranqueamento de importância nas tecnologias estudadas e o foco do estudo dessas tecnologias é o impacto no transporte interurbano de cargas ou pessoas, não o transporte urbano, pois não é objeto de análise do PNL.
CP-020094	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	Cenário 6: Por que todos os cenários juntos são tão melhores que os demais? Não há tanta mudança assim entre os cenários anteriores.	Uma “melhora” em alguns indicadores pode ser fruto da superposição de efeitos, por exemplo, uma matriz de origem e destino maior, conforme previsto no cenário de economia transformadora, associado à redução dos custos portuários do cenário de novas tecnologias e à redução de custos da cabotagem observado no cenário do BR do Mar, se superpõem formando um cenário extremamente positivo para o transporte via cabotagem, mesmo para o transporte entre portos bastante próximos.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020095	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 128: O relatório considera que “A navegação interior de cabotagem é considerada neste PNL como cabotagem, e a navegação interior para o transporte de longo curso é desconsiderado do cálculo”. Sobre isso é importante ponderar que se estivermos pensando em termos de investimento em infraestrutura, tanto a cabotagem quanto o longo curso em vias interiores, dependem da disponibilidade de infraestrutura hidroviária para a navegação plena e segura. Considerando, que o PNL servirá para o planejamento de investimentos na infraestrutura de transporte, recomenda-se fazer uma reflexão sobre essa questão e de que maneira isso afeta o uso das hidrovias. Uma coisa são os tipos de serviços de transporte, outra são as infraestruturas. Essa diferenciação precisa estar bem clara. - Segundo o relatório, o melhor cenário para as hidrovias seria o Cenário 3.	A afirmação citada foi realizada com fins de esclarecer a terminologia adotada e não limita ou conflita os resultados para a modelagem do transporte aquaviário. Os capítulos 1, 2 e 3 do documento explanam como o PNL 2035 está inserido no contexto do Planejamento Integrado de Transportes.
CP-020096	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	Sustentabilidade ambiental – O documento não esclarece o que seriam essas ‘inovações tecnológicas’ propriamente e de que maneira elas impactam em cada um dos modais. Idem como teria sido calculada a redução de CO2. Seria a redução decorrente da substituição da frota por uma menos poluente? Ou a redução calculada a partir do reequilíbrio da participação de cada modal na matriz de transportes? – Ao que parece seria a segunda alternativa (vide rodapé da pág. 130). No entanto, falta referência teórica para esses cálculos. - Indicadores: que pesos foram atribuídos a cada um desses indicadores para a construção de um índice global comparativo entre os cenários? E, como esses pesos foram escolhidos e calibrados? Há um gráfico sobre isso?	O PNL 2035 contempla a publicação de um apêndice explicando o cálculo dos indicadores, incluindo o relacionado às emissões. Não há um índice global e nem pesos estabelecidos entre os indicadores, visto que a Política Nacional de Transportes - PNT, na qual são baseados, não indica importância de um objetivo perante outro. Estão detalhados na versão final os parâmetros e tecnologias estudadas para o Cenário 5.
CP-020098	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág. 135: atendimento às demandas de defesa e segurança nacional - o PNL considerou apenas os deslocamentos terrestres. No entanto, como o Plano pretende suprir a necessidade da Região Norte, responsável por grande parte das fronteiras brasileiras e praticamente sem acessos terrestres? O principal gargalo logístico das Forças Armadas atualmente encontra-se na Região Amazônica. Para essa análise, recomenda-se investigar não apenas em termos do tempo de deslocamento, mas também, da oferta de infraestrutura onde estão localizados os destacamentos militares na Região Norte, onde a ausência de infraestrutura logística é o gargalo a ser vencido.	A recomendação será discutida com o Ministério da Defesa, assim como o indicador utilizado nessa versão do PNL o foi, para que, caso julgue-se adequado, seja melhorado e aprofundado nas próximas versões do plano.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020099	MARIO CEZAR DE AGUIAR	<p>Santa Catarina representa 3,4% da população em 1,1% do território nacional, mas contribui imensamente para a geração de emprego e renda no País. Em 2020 gerou em impostos federais R\$ 69,8 bilhões, tendo recebido em retorno apenas R\$ 7,4 bilhões, espelhando a precariedade da nossa infraestrutura de transporte, em todos os modos.</p> <p>Esta realidade ameaça a competitividade de uma indústria que representa o maior PIB per capita da ind. da transformação, e a 2ª maior participação no PIB no País. Sem contar a destacada atividade na área de serviços (destaque do turismo) e comércio.</p> <p>Por isto, a dedicação da FIESC para inserir nosso Estado no contexto logístico nacional, contribuindo para o Plano Nacional de Logística, ao qual anexamos 11 propostas.</p> <p>Porém, e após análise da proposta preliminar que se destaca pela inserção das cargas de valor, constatamos que as simulações consideram planos anteriores e os programas PIL, PPA e Pró Brasil, nos quais o Estado não foi contemplado, pelas características de seu arranjo produtivo.</p> <p>Para se ter noção das implicações desta constatação, quando se incorpora as cargas de valor nos corredores “pré-definidos”, toda a carga, aqui gerada é “desviada” para Paranaguá. Este resultado possui implicações socioeconômicas nefastas para um complexo portuário consolidado, e o que é pior, para vários municípios e regiões que sofrerão com migração de indústrias, gerando desemprego e instabilidade social.</p> <p>Este é só um exemplo, dentre outros, para justificar nossa preocupação. Neste sentido é que pedimos especial atenção para as peculiaridades do Estado procurando uma solução razoável para as questões aqui levantadas. Um plano deve ser embasado tecnicamente, e apontar oportunidades em um ambiente de precariedade fiscal. Certamente, e com a metodologia adequada, apresentaremos muitas potencialidades. Acreditamos ainda que o planejamento deve ser um veículo para desenvolvimento socioeconômico, e seu resultado nunca deve contrariar esta importante premissa.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020100	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	<p>Na Portaria nº 123, de 21 de agosto de 2020 temos que: Art. 4º O Plano Nacional de Logística será o referencial de planejamento para a identificação de necessidades e oportunidades presentes e futuras de oferta de capacidade dos subsistemas de transporte, recomendando estudos de novas infraestruturas e a melhoria em infraestruturas existentes no âmbito do Planejamento Setorial. Porém, a metodologia não identifica os problemas presentes no setor hidroviário. Só leva em conta o que há planejado atualmente. Esse levantamento das necessidades atuais do hidroviário não se confunde com o Plano Setorial Hidroviário. Conceitualmente, o Plano setorial deverá (art. 5º, § 1º): § 1º Os Planos Setoriais farão a conexão entre o Plano Nacional de Logística e as ações do Ministério da Infraestrutura, indicando as iniciativas que deverão ser estudadas em detalhe, seja para execução com recursos públicos ou por meio de parceria com a iniciativa privada.</p>	<p>A análise das necessidades do setor hidroviário, bem como dos outros setores, está apresentada no Capítulo 7 do relatório.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020102	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	<p>A Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo (Findes), realizou estudos que resultaram em propostas para eliminação de gargalos nas infraestruturas ferroviárias associadas aos Portos do Espírito Santo, conjunto que se convencionou denominar Arco Leste.</p> <p>O Espírito Santo tem novas estruturas portuárias em implantação que representam investimentos privados de cerca de R\$ 10 bilhões e capacitarão seus portos (Petrocity, Barra do Riacho, Imetame, Vitória, Capuaba, Ubu e Porto Central – o Arco Leste) a operarem 40 milhões de toneladas adicionais de produtos como petróleo, grânéis sólidos, incluindo os agrícolas, fertilizantes, gás natural e liquefeito, carga geral e containerizada, já a partir dos próximos três anos. Essas estruturas estão autorizadas por órgãos do próprio Governo Federal, como Antaq, Sep, Ibama, Marinha do Brasil, dentre outros.</p> <p>Urge que a infraestrutura de acesso rodoviária e ferroviária seja capacitada a alimentar e escoar, desses novos equipamentos estratégicos para o país, as cargas projetadas por seus empreendedores. O Corredor Centro Leste (FCA, EFVM e a EF 118 – de Vitória ao Rio) precisa ser adaptado para esse futuro imediato. Com o agronegócio e o comércio exterior crescendo a taxas superiores às previstas, são necessárias novas saídas (e entradas) estratégicas e a costa do ES apresenta soluções robustas para o atendimento dessas necessidades nos futuros próximo e distante. Mas elas precisam ser providas de ligações capazes de atender aos fluxos de mercadorias, cargas e pessoas vislumbrados.</p> <p>Os objetivos das contribuições da Findes: 1) mostrar que não foram considerados no PNL empreendimentos e estruturas, especialmente portuárias e ferroviárias, fundamentais para a logística nacional e 2) sugerir que, com sua inclusão, sejam novamente rodados os cenários analisados pelo plano, com a certeza de que os resultados serão significativamente alterados em benefício da logística brasileira, sempre carente de alternativas.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p> <p>Observa-se que a EF-118 foi considerada nas simulações dos cenários 6 e 8.</p>
CP-020103	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	<p>O PNL 2035 admite que a união de diferentes iniciativas e ações mais abrangentes podem ser atreladas a instrumentos de incentivo financeiro ou fiscal. Sugere-se que um deles seja o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), cuja prorrogação até 2025 está sendo pleiteada através de emenda do Dep. Hugo Leal (PSD/RJ) ao projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar).</p>	<p>Fora do escopo do PNL. A manifestação aborda questões regulatórias e prodimentais acerca de projeto de lei em discussão no Congresso e fora do escopo.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020104	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	A fim de evitar confusões entre corredores, sugere-se adotar a nomenclatura Corredor Centro Leste para a malha da FCA que conecta o Estado de Goiás aos portos do Espírito Santo, alterando a designação “Corredor Sudeste (Eixo Vitória)”, que consta na lista de corredores elencados na Versão 1.2 de 2017 do relatório “Corredores Logísticos Estratégicos do Minfra – Volume I – Complexo Soja e Milho”, citado no PNL 2035.	Como é uma citação, não cabe ao PNL alterar a nomenclatura utilizada em outro estudo.
CP-020105	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	O PNL precisa demonstrar com melhor detalhamento os motivos que levam à redução do percentual de cargas movimentadas na Região Sudeste na projeção até 2035.	Os resultados são decorrência da metodologia de projeção da matriz de transporte, explicada de forma sucinta no Capítulo 5. O PNL 2035 contempla a publicação de cadernos metodológicos contendo o detalhamento dos dados e conceitos que fundamentaram sua elaboração.
CP-020107	ANA PAULA DA SILVA	(Santa Catarina) O Plano Nacional De Logística Integrada – PNLI tem como objetivo elaborar estudos e organizar o planejamento estratégico para otimização e a movimentação de cargas com modos de transporte, utilizando: ferrovias, cabotagem, hidrovias, integrados a malha rodoviária regional de forma sinérgica e harmônica.	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-020108	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág 105: Sugere-se a retirada deste eixo, ou que seja reescrito com base em tecnologias que possuem relação mais próxima ao escopo do PNL. O e-commerce em transportes, veículos não tripulados, os novos modelos de negócio (como as plataformas de oferta de serviço) estão mais relacionados a impactos no transporte urbano. E, afetam sobretudo a regulação da atividade. A esse respeito, convém lembrar que algumas dessas atividades não estão regulamentadas, sendo algumas delas matérias não pacíficas na doutrina e jurisprudência. Alguns dos pontos destacados no relatório são controversos em todo o mundo. Diante disso, não se recomenda a inclusão de tema polêmico num documento de planejamento do governo, sob pena de fragilizar as ações relacionadas às inovações e a preservação do interesse público.	As tecnologias foram estudadas, incluindo uma análise da viabilidade de implantação no cenário nacional, considerando aspectos operacionais, econômicos e legais. Julgamos adequado deixar claro que tecnologias que são emergentes em todo o mundo foram estudadas, ainda que seus impactos não tenham sido considerados nos cenários futuros de acordo com a análise dos aspectos citados.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020109	JOSÉ GONÇALVES MOREIRA NETO	pág 106: Sugere-se que seja suprimida qualquer menção à plataformas de oferta de serviço de transporte, ou MAAS (mobility as a service), pois são modelos de exploração de serviço que exigem um debate regulatório e legal mais profundo. Esse é um tema controverso no mundo todo no que diz respeito à regulação e o debate ainda está incipiente no Brasil. Não é recomendável incluir matéria controversa num plano de governo. Ademais, o trecho a ser suprimido não agrega nada ao PNL, pois as tecnologias citadas correspondem, na verdade, a novos modelos de negócio que impactam apenas o transporte urbano, o qual não é objeto do PNL. A exceção são as plataformas de transporte intermunicipal/interestadual coletivo de passageiros, como a Buser, cujo serviço ainda não foi regulamentado plenamente na legislação brasileira. Citam-se ações na Justiça (ADI nº 5.549, impetrada pela Procuradoria Geral da República, e a ADI nº 6.270, requerida pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros – ANATRIP) e o PL nº 3.819/2020 que debatem a matéria. (último parágrafo da página 106).	O fato de não haver base regulatória definida não exclui a tendência de implementação de tais iniciativas mundo à fora. Ademais, apesar de tais mecanismos iniciarem seus escopos de atuação em transporte urbano, o fenômeno da "urberização" já ultrapassou em vários países, incluindo o Brasil, os limites municipais, sendo adequado, no mínimo, registrar o alerta à essa tendência no atual PNL.
CP-020110	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	A base de dados utilizada no PNL 2035 não contemplou os investimentos que foram realizados e os que estão sendo feitos e planejados pela iniciativa privada em infraestrutura portuária nem em melhorias de rodovias de acesso a partir dessa data. Portanto, para que a necessidade de investimentos em infraestrutura de transportes para o Brasil até 2035 seja perfeitamente identificada, entendemos ser necessária a atualização da base de dados com a inclusão dos empreendimentos privados para que os resultados do planejamento retratem a real situação logística do país. O detalhamento dos empreendimentos e projetos em implantação no Espírito Santo a serem considerados estão relacionados no anexo "Contribuição da Fines a Consulta Pública do PNL 2035 - Item 5.2".	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020112	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Avaliou-se que não foi identificadas informações do DNIT que poderiam subsidiar a calibração da matriz de transportes.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020115	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	Anexo	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Destaca-se que foram considerados a EF-118, trechos da EF-354, o Porto de IMETAME, o Porto Central, a desestatização das Codesa e os investimentos no Porto de Vila Velha.
CP-020117	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Inclusão Hidrovias do Estado Acre, que fazem interligação com estado do Amazonas e Fronteira com o Peru.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020119	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	Para uma comparação adequada dos cenários estudados, faz-se necessário levar em conta o custo de capital e sua amortização, isto é, é preciso analisar com profundidade a viabilidade econômica de cada projeto. Empreendimentos ferroviários implantados podem se tornar muito mais competitivos com extensões e melhorias menores do que grandes obras de implantação de projetos green field com seu alto risco natural.	Pelo seu caráter macro estratégico, o PNL não trata especificamente de empreendimentos isolados e, tampouco, dos impactos de intervenções específicas em infraestruturas. Porém, o que está planejado a curto prazo é contabilizado no indicador de desembolsos e, segundo a característica do impacto na infraestrutura, simulado no modelo integrado.
CP-020120	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Inclusão de ações específicas no Plano Nacional de Logística 2035 que visem garantir o desenvolvimento com todo potencial da Hidrovia do São Francisco.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. A Hidrovia do São Francisco foi considerada nos cenários 6 e 8.
CP-020123	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Inclusão da hidrovia do Rio Parnaíba, porto marítimo em um local estratégico como a Baía de Tutóia/MA, contemplação de cenários de transporte multimodal. Transporte dos grãos via dutos que visa um BY PASS das cargas evitando-se o tráfego de carretas carregadas na BR-235/PI na região da serra da confusão.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020124	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	A inserção da Hidrovia do São Francisco na malha de transporte do Corredor do São Francisco; Inclusão de empreendimento aquaviário na Bacia do Rio São Francisco no estado de Minas Gerais. Ações que julgamos ser de importância para o desempenho deste modal de transporte no estado de Minas Gerais.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. A Hidrovia do São Francisco foi considerada nos cenários 6 e 8.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020126	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	O estado de Mato Grosso do Sul é tangenciado em toda a sua extensão pelo Tramo Sul do Rio Paraguai (Corumbá-Porto Murtinho), que configura uma via economicamente navegável naturalmente instalada, perpassando outros 4 países. Sugerimos respeitosamente a apreciação do potencial logístico da Hidrovia do Rio Paraguai - HN-950 nos estudos do PLN.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020128	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	A operação e manutenção das eclusas de Tucuruí precisam ser contempladas para viabilizar a navegabilidade na Hidrovia do Tocantins-Araguaia. Inclusão das Hidrovias do Marajó, Tocantins/Araguaia, Tapajós, Guamá-Capim, Jari, Xingu e Rio Trombetas, das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 do Estado do Pará e do Programa Nacional de Recuperação, Operação, Manutenção e Gestão de Eclusas - PROECLUSAS.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020129	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Sugere o acompanhamento da conclusão do Tratado de ITAIPU - GT Anexo B.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020130	CLEBER ZUMKELLER SABONARO	Contribuições para o Plano Nacional de Logística - 2035	Após análise do documento enviado, não identificamos nenhuma contribuição. Acreditamos que pode ter ocorrido um erro no envio do arquivo.
CP-020131	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Reativação da navegação na Lagoa Mirim, compreendendo o canal do Sangradouro (extremo norte) e o canal de acesso ao porto de Santa Vitória do Palmar (extremo sul),	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020133	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Inclusão da perspectiva de construção do Corredor Ferroviário de Santa Catarina - "Ferrovia do Frango" nos estudos e cenários futuros do Plano Nacional de Logística - PNL 2035	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020134	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Inclusão das obras de eclusagem e transposição dos desníveis provocados pelas UHE de Estreito e UHE de Lajeado, o que permitirá mesmo que parcialmente (no período das águas altas) a ativação e a navegação em toda a extensão da hidrovia.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-020135	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Trechos potencialmente navegáveis sem portos, ou com apenas um porto, podem ser inseridos no modelo, investimentos em criação ou ampliação de trecho navegável de hidrovias como Tapajós-Teles Pires (a montante de Itaituba), Tocantins-Araguaia (a montante de Marabá), São Francisco e Parnaíba, que não foram incluídos nos cenários projetados, pela ausência de portos e cargas no cenário de calibração.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020136	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Não fora identificado um cenário que tivesse trabalhado com a remoção ou redução de possíveis gargalos, de forma a refletir ou absorver a capacidade máxima ou ótima das aquavias, e, com isso, orientar os investimentos de modernização ou ampliação da capacidade de movimentação.	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021.
CP-020137	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Inclusão do Programa Nacional de Recuperação, Operação, Manutenção e Gestão de Eclusas – PROECLUSAS.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020147	BARBARA LETICIA DA SILVA CORDEIRO DUARTE	Infraestrutura Logística	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.
CP-020159	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Estas são as contribuições da Diretoria Aquaviária do DNIT ao PNL	REPETIDO
CP-020162	RODRIGO MORAIS PORTUGUES DE SOUZA	Contribuições da Diretoria Aquaviária do DNIT ao PNL * Retificações Tabela de Hidrovias	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
E-MAIL	SEI_3953470 (BNDES_1)	Nota Informa nº 2/2021/CGNV-SNPTA/DNHI/SNPT - Contribuição enviada por e-mail 03/05/2021	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
E-MAIL	BNDES_2	Anexo	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-020580	MURILO LAUREANO PINTO	É indispensável a consulta, formal e em audiência pública, do maior especialista em logística brasileiro, o general Eduardo Pazuello, na formulação do plano.	Agradecemos a contribuição.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
E-MAIL	SEI_3953470 (BNDES_1)	Nota Informa nº 2/2021/CGNV-SNPTA/DNHI/SNPT - Contribuição enviada por e-mail 06/05/2021	REPETIDO
CP-021254	JOAO LUIS SANTOS MARQUES	COMPERJ - Conclusão da planta do Complexo Petroquímico no RJ. Construção de oleodutos para escoar a produção.	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.
CP-021269	JOAO LUIS SANTOS MARQUES	Modernização de linha férrea ligando RJ à SP, precisamente de Barra da Tijuca/RJ para anexo terminal barra funda/SP, com paradas em São Jose do Campos, Taubaté, Aparecida (ganho de passageiros aos finais de semana), Itatiaia (idem FDS), Resende, Volta Redonda, Baixada Fluminense e Barra da Tijuca. Utilização planejada também para transporte de cargas.	REPETIDO
CP-021291	JOAO LUIS SANTOS MARQUES	Modernização de linha férrea ligando RJ/Barra da Tijuca à SP/Term. Barra Funda. Trem de media velocidade (talvez ate 160km/h). Paradas em Baixada Fluminense - Volta Redonda - Resende - Itatiaia / Aparecida (ambas com provável fluxo de pessoas em FDS) - Taubaté - SJ.Campos. Uso compartilhado de cargas e pessoas. O transporte de cargas garantiria a amortização do investimento e o custo da viagem para pessoas seria atrativo. Redução do custo do frete se acentuaria quando a malha estiver conectada ao projeto paulista de trens intermunicipais., com terminais em Americana (N), Sorocaba (O) e Santos (S) de modo que todo o cinturão produtor possa dispor de acesso a 5 portos no percurso, Rio, Sepetiba, do Açú, São Sebastião e Santos..	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas aos cenários de simulação do PNL 2035.
CP-021377	JOÃO FAGUNDES MARÇAL	Pág 135. Há necessidade de incorporar ao PNL o deslocamento de tropas blindadas brasileiras, situadas em sua grande maioria na região sul para outras regiões do país por intermédio de ferrovia e portos. Portanto, há necessidade de compatibilização de gabaritos horizontais e verticais das ferrovias da Malha Sul e Malha Paulista para permitir que as tropas blindadas localizadas em Santa Maria, Cascavel e Ponta Grossa, acessem os portos de Paranaguá ou Rio Grande de modo a atenderem às Hipótese de Emprego do Ministério da Defesa ou até mesmo atender aos compromissos do Brasil junto à ONU.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021394	ROMEU DE FIGUEIREDO TEMPORAL	Construção, ampliação e recuperação da hidrovia do São Francisco - Corredor Multimodal da Hidrovia do Rio São Francisco, Trecho prioritário de 720 km entre Juazeiro/Petrolina e Bom Jesus da Lapa, local de intercessão com a FIO. Considerando as condições físicas amplamente favoráveis que o Rio São Francisco possui para o transporte de mercadorias (boa profundidade, largura média de 1.000m, baixa velocidade da correnteza e curvas suaves), o retorno da navegação comercial na Hidrovia, que se estende 1.371 quilômetros entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA)/Petrolina(PE), constitui-se em importante vetor logístico na comunicação entre o Sudeste e o Nordeste do País. Destaque-se que um comboio fluvial de 10.000t toneladas de capacidade equivale a 333 caminhões de 30 toneladas ou a 250 carretas de 40 toneladas, por viagem. Trata-se de um novo vetor logístico na comunicação entre o Sudeste e o Nordeste do País.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. A Hidrovia do São Francisco foi considerada nos cenários 6 e 8.
CP-021396	ROMEU DE FIGUEIREDO TEMPORAL	Corredor Multimodal da Hidrovia do Rio São Francisco, Trecho prioritário de 720 km entre Juazeiro/Petrolina e Bom Jesus da Lapa, local de intercessão com a FIO. Considerando as condições físicas amplamente favoráveis que o Rio São Francisco possui para o transporte de mercadorias (boa profundidade, largura média de 1.000m, baixa velocidade da correnteza e curvas suaves), o retorno da navegação comercial na Hidrovia, que se estende 1.371 quilômetros entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA)/Petrolina(PE), constitui-se em importante vetor logístico na comunicação entre o Sudeste e o Nordeste do País. Destaque-se que um comboio fluvial de 10.000t toneladas de capacidade equivale a 333 caminhões de 30 toneladas ou a 250 carretas de 40 toneladas, por viagem. Trata-se de um novo vetor logístico na comunicação entre o Sudeste e o Nordeste do País.	REPETIDO
CP-021404	VINICIUS TELLES FARAH	INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS - Como contribuição à Audiência Pública do PNL2035, o IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás apresenta os resultados de estudo desenvolvido em 2018, que consiste em uma priorização de investimentos necessários em infraestrutura logística para o downstream, com ou sem a expansão da malha dutoviária, visando o atendimento da demanda de combustíveis e biocombustíveis do país projetada para 2030. Adicionalmente, inclui uma análise conceitual dos gargalos dos portos brasileiros - principal ativo para competição no novo contexto do setor pós desinvestimento em refino - bem como o seu nível de criticidade, sobretudo no que se refere à infraestrutura marítima e de escoamento pelo modal ferroviário.	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor dutoviário.



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021447	SÉRGIO DIONISIO ESTERMINIO	<p>Segue complementação da sugestão de inclusão do modal dutoviário no PNL 2035, bem como nos demais estudos que sejam derivados deste. O modal dutoviário é um dos meios mais adequados para a logística de granéis líquidos, trazendo importantes contribuições para a sociedade, tais como eficiência, maior grau de segurança, podendo ajudar na redução de tráfego e redução na emissão de gases geradores de efeito estufa.</p> <p>No Brasil, há um enorme potencial para a expansão deste modal, e há também alguns desafios que podem ser apreciados pelo Ministério de Infraestrutura, e possivelmente, com o suporte e trabalho conjunto de outras áreas do Estado Brasileiro.</p> <p>Agradecemos a sua atenção e nos colocamos a disposição.</p>	<p>O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021.</p> <p>As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor dutoviário.</p>
CP-021490	DANIEL FURLAN AMARAL	<p>Prezado(a) senhor(a), Anexo as contribuições da ABIOVE para o Plano Nacional de Logística - PNL 2035. Cordialmente, Daniel Amaral Economista-Chefe da ABIOVE</p>	REPETIDO
CP-021492	MARIO CEZAR DE AGUIAR	<p>FIRSC - Devido a prorrogação do prazo para contribuições, e em complemento a Contribuição Número CP-020099, encaminhamos em anexo documento atualizado contendo 12 propostas detalhadas.</p>	<p>As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.</p>
CP-021507	ROGERIO DA SILVA RODRIGUES	<p>O porto do Litoral Norte do RS será o mais moderno da América Latina e um dos mais modernos do mundo com mobilidade e agilidade e o mais importante, com a mínima interferência na estrutura da comunidade local; Será também um dos maiores do Brasil, com calado de aproximadamente 19 metros, o que permite receber navios Post Pana-Max para grãos com 54 metros de largura e New Pana-max, para contêineres, com 51 metros de largura.</p>	Agradecemos a contribuição.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021519	ACACIO ROMEU RODRIGUES SANTOS	Tentamos sem sucesso anexar os arquivos em pdf "Diagnosticos de Assuntos Ferroviarios" e "Relatorio 2 - Estudo de Demanda", em complementação à contribuição CP 020110. No webinar sobre o PNL 2035, do qual participou ministro Tarcisio de Freitas, foi informado que seriam disponibilizados outros meios caso houvesse alguma dificuldade como a relatada. Solicitamos, pois, disponibilização de email ou outro meio para que possamos enviar os estudos que ancoram os argumentos apresentados nas contribuições anteriores da Findes.	Os canais de comunicação oficiais do MIMFRA e da EPL permaneceram abertos durante o processo de Consulta pública. Todas as contribuições endereçadas ao PNL foram avaliadas.
CP-021525	ROGERIO DA SILVA RODRIGUES	O Aeroporto Regional Da Serra- RS encontrasse na etapa em andamento, pois no exercício 2021 vigente estamos iniciando processo de licitação do Projeto de construção do equipamento, As etapas seguintes previstas são de construção e gestão do aeroporto todas já planejadas, sendo assim com o intuito de contribuir com as ações planejadas pelo Ministério da Infraestrutura e Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) pretendemos contribuir com sugestões relacionadas as estruturas adicionais necessárias para o equipamento; Exemplo : Vias de acesso, estradas, ruas e plano diretor da região de forma eficiente. As Necessidades e oportunidades estão vinculadas a conclusão deste equipamento, onde consigo traz um novo ciclo de demandas para região as quais entendemos que devem ser inseridas no PNL 2035 ; Rodovias de acesso federalizadas, tais como : Rota do Sol (Triplicação da atual ERS 453), Implementação de Porto Seco e Outros equipamentos de suporte .	O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021. As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor aeroviário.
CP-021528	ROGERIO DA SILVA RODRIGUES	Porto do Litoral Norte RS - também denominada Porto de Arroio do Sal , será um Terminal de Uso Privado (TUP) esta na etapa de estudos de viabilidade pelos investidores do projeto. Estrutura : Berço Granéis Sólidos (8 milhões de toneladas/ano de grãos sólido (42% da Soja produzida no RS em 2019); Berço Contêineres (500 mil TEUS/ano); Berço para operação de Gás Natural. Localização : Estudos realizados pela Marinha em 2019, definiram o local de implementação do Porto no Litoral Norte Gaúcho na Praia de Arroio Do Sal. Investimento Previsto : Aproximadamente US\$ 1 Bilhão de (Dólares) inicialmente;	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021529	ROGERIO DA SILVA RODRIGUES	Porto do Litoral Norte RS - também denominada Porto de Arroio do Sal , será um Terminal de Uso Privado (TUP) esta na etapa de estudos de viabilidade pelos investidores do projeto. Estrutura : Berço Granéis Sólidos (8 milhões de toneladas/ano de grãos sólido (42% da Soja produzida no RS em 2019); Berço Contêineres (500 mil TEUS/ano); Berço para operação de Gás Natural. Localização : Estudos realizados pela Marinha em 2019, definiram o local de implementação do Porto no Litoral Norte Gaúcho na Praia de Arroio Do Sal. Investimento Previsto : Aproximadamente US\$ 1 Bilhão de (Dólares) inicialmente;	REPETIDO
CP-021543	ROGERIO DA SILVA RODRIGUES	Em consonância com os cenários apresentados neste plano 2035, nossa mobilização por uma região, estado e país mais competitivo. propõem a inclusão neste dos projetos em fase de desenvolvimento relacionados ao projeto Trem Regional da Serra. Origem dos estudos efetuados pelo consorcio de prefeitos da região da Serra em 2017 (conforme informações em anexo).	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-021546	ROGERIO DA SILVA RODRIGUES	A Câmara Temática de Infraestrutura da Mobilização Por Caxias Do Sul têm por finalidade propor, apoiar e acompanhar ações para o desenvolvimento, melhoria da competitividade das atividades das cadeias produtivas da nossa região e cidade, identificando seus gargalos e buscando sua qualificação, modernização e financiamento a fim de implementar ações com foco na redução dos custos logísticos e facilitar os acessos pro um conjunto de equipamentos apresentados na apresentação em anexo.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas aos cenários de simulação do PNL 2035.
CP-021551	DANIEL FURLAN AMARAL	Prezado(a) senhor(a), Anexo as contribuições da ABIOVE para o Plano Nacional de Logística - PNL 2035. Solicitamos que seja considerada esta versão atualizada do arquivo para referência. Cordialmente, Daniel Amaral Economista-Chefe da ABIOVE	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021562	MONICA BEATRIZ MATTIA	O estudo anexo apresenta contribuições que visam qualificar a malha rodoviária da região do COREDE SERRA, pois a mesma apresenta-se altamente deficitária e com custos onerosos. A BR 116 e a BR 470 necessitam de elevados investimentos em duplicações, pois constituem corredores importantes para o transporte dos produtos produzidos pelo complexo e altamente diversificado parque industrial e agropecuário existentes e que atendem o mercado interno e externo. Há uma malha de rodovias estaduais conectadas às federais que, também, necessitam de elevados investimentos em terceiras pistas, duplicações e triplicação de um trecho. Há vários trechos com VDMs superiores a 20 mil veículos e outros com 30 mil veículos. Por isso, o estudo anexado busca maior inserção no PNL 2035.	As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas aos cenários de simulação do PNL 2035.
CP-021585	JAZIEL DE AGUIAR PEREIRA	BR-285 falta apenas 9,7 Km para formar um Corredor Bioceânico no Sul do Brasil. O trecho a ser pavimentado localiza-se entre os municípios de São José dos Ausentes – RS e Timbé do Sul – SC. No Sei/Dnit 5090621 página 148 há previsão técnica de VDM inicial de 2086. Um estudo econômico estima uma impulsão econômica em torno de R\$ 169,8 Milhões a R\$ 420,6 Milhões aos municípios lindeiros da rodovia. Em 2016 a Câmara de Vereadores de Bom Jesus fez um estudo econômico e estimou em R\$ 221,5 milhões os prejuízos anuais que o Brasil perde sem a conclusão da BR-285. Aproximadamente 39,4 milhões de km são feitos em outras rodovias. A pavimentação do trecho do RS está paralisada desde Ago/2010, o prejuízo acumulado dessa paralização gira em torno de R\$ 2,3 Bilhões. Caso algum dia a BR-285 entre em algum programa de concessão as lideranças da Região Serrana já estão reivindicando na contrapartida a implementação das obras de arte da BR-438 (conexão da BR-285 com a BR-282 entre São Joaquim - RS e Bom Jesus - RS), visando a conexão completa da região Norte do RS, Extremo Sul de SC, Serra Catarinense e Serra Gaúcha.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
CP-021588	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Em alinhamento a incorporação de inovações no sistema de transporte, a disponibilização de informações presentes em bancos de dados de órgão fiscais evitaria a parada em pontos de fiscalização dos órgãos fazendários estaduais nas divisas de Estados, possibilitando a diminuição do tempo médio da matriz origem destino além da provável racionalização dos custos operacionais dos órgãos envolvidos. Na impossibilidade de avanços tecnológicos, é prudente a unificação dos Postos das Secretárias Fazendárias dos dois Estados da divisa em apenas um local	As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021589	JAZIEL DE AGUIAR PEREIRA	<p>BR-438 Rota Caminhos da Neve, trecho de 54 km a ser pavimentado entre os municípios de Bom Jesus – RS e São Joaquim – SC, aproximadamente R\$ 160 Milhões. Interligará a Serra Catarinense a Serra Gaúcha, será uma das principais rotas turísticas do Brasil, unirá Gramado e Florianópolis pelo caminho mais curto. Impulsionará a economia de vários municípios onde já existem aproximadamente 605 empreendimentos de meios de hospedagem e 17 mil leitos. O Governo de SC fez um estudo (Sei/Dnit 5072432 na página 39), há projeção de um VMDA de 2082 veículos, o que representará uma impulsão econômica entre R\$ 339,1 a 419,8 Milhões aos municípios limieiros da BR-438. A rodovia estratégica para o escoamento da produção. São Joaquim é o maior produtor de maçã do Brasil e Vacaria o maior do RS, a distância entre esses municípios reduzirá. A exportação da fruta tem a tendência de embarcar pelo Porto de Imbituba e futuro Porto no Litoral Norte do RS, devido as melhores condições geométricas da Serra da Rocinha. Em SC as obras estão paralisadas desde 2018, o Exército executou 18 km em direção ao RS. O ponto mais crítico é a Ponte das Goiabeiras na divisa do RS e SC está interditada, amarrada e já caiu oito vezes. No Rio dos Touros os veículos ainda cruzam por dentro d'água. Devido a péssima infraestrutura, em 2013 fechou a Escola Estadual que havia na comunidade de Santo Inácio. A empresa que fazia a linha interestadual de transporte coletivo também abandonou os serviços. Em torno de 59% da comunidade habitava no distrito de Santo Inácio foi embora segundo o Censo do Ibge. O Governo do RS contratou o EVTEA, que foi compartilhado com o Dnit em 2019. Em 2020 o Dnit elaborou EVTEA Padrão englobando SC e RS. Recentemente os Governadores do RS e SC assinaram a manifestação favorável pedindo urgência na absorção. Caso algum dia a BR-285 entrar em algum programa de concessão, as lideranças da Região Serrana já estão reivindicando na contrapartida a implementação das obras de arte da BR-438.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas aos cenários de simulação do PNL 2035.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021590	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Sugestão de Parágrafos a serem incluídos. Tanto para a garantia de fluidez, que perpassa pelo direcionamento eficiente e rápida resolução de obstruções de fluxo, quanto a segurança, em sentido amplo, que abarca o enfrentamento a ilícitos contra pessoas e patrimônios e a prevenção de acidentes envolvendo os usuários dos modais de transporte, verifica-se a necessidade de aprimoramento do policiamento preventivo do sistema viário como um todo. Em que pese a atuação repressiva vigorar em boa parte dos modais de transporte, a atuação preventiva é pautada nas ações voltadas para o futuro, baseada no cenário atual e na análise do passado e depende de diversas informações para construção de cenários e tomada de decisão baseada em evidências.	Outras iniciativas voltadas para a segurança no transporte terrestre já estão descritas no Plano Setorial de Transportes Terrestres - Fase 1, recentemente publicado pelo Ministério da Infraestrutura, corroborando com a proposta.
CP-021591	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Sugestão de parágrafos a serem incluídos. Atualmente, o modal rodoviário possui a atuação da Polícia Rodoviária Federal no policiamento e fiscalização de rodovias federais, com a missão de promover a prosperidade da Nação garantindo segurança pública e mobilidade no Brasil. A atuação preventiva associada ao policiamento orientado por inteligência, se tornou um importante alicerce para a garantia da logística e abastecimento nacional, especialmente em momentos de crises, como a verificada em 2018 com a paralisação dos caminhoneiros.	Outras iniciativas voltadas para a segurança no transporte terrestre já estão descritas no Plano Setorial de Transportes Terrestres - Fase 1, recentemente publicado pelo Ministério da Infraestrutura, corroborando com a proposta.
CP-021592	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Sugestão de incluir o parágrafo abaixo. O aumento na diversificação dos modais de transporte de cargas e pessoas deve prever a garantia de segurança de todo o sistema de maneira integrada. Para isso, torna-se essencial a criação de uma rede de informações compostas por dados relevantes, respeitada a classificação do sigilo, das diversas agências envolvidas, como placas de veículos que passem nas praças de pedágios e controladores de velocidade, manifesto transporte de carga. Nesse cenário, ressalta-se a necessidade da atuação preventiva em todos as lacunas hoje existentes nas matrizes origem destino, principalmente nas zonas de transição entre os modais viário.	Outras iniciativas voltadas para a segurança no transporte terrestre já estão descritas no Plano Setorial de Transportes Terrestres - Fase 1, recentemente publicado pelo Ministério da Infraestrutura, corroborando com a proposta.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021594	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Sugestão de incluir o seguinte parágrafo Para o atingimento do objetivo de garantia da segurança, sugere-se a previsão expressa de mecanismos que assegurem a presença do estado nos mais diversos modais e em todas as regiões do país que se pretende atingir com o Plano Nacional de Logística 2035, de forma a se intensificar o policiamento em áreas aeroportuárias, portuárias e ferrovias.	Outras iniciativas voltadas para a segurança no transporte terrestre já estão descritas no Plano Setorial de Transportes Terrestres - Fase 1, recentemente publicado pelo Ministério da Infraestrutura, corroborando com a proposta.
CP-021596	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Sugestão de incluir o seguinte parágrafo Em consonância com a Lei nº 12.379/2011, sugere-se a previsão de alocação de recursos federais nas vias que compõem a rede de integração nacional, conforme enquadramento em um dos seguintes requisitos: I - promover a integração regional, interestadual e internacional; II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal; III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional.	O PNL abrange toda a infraestrutura de transportes relacionada com o transporte intermunicipal. Logo, seus resultados podem ser utilizados também para a avaliação de necessidades de infraestruturas estaduais, corroborando com a proposta.
CP-021597	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Sugerimos incluir os seguintes parágrafos Especificamente quanto à eficiência da matriz viária, a fluidez dos corredores logísticos está diretamente relacionada com a rápida desobstrução das rodovias, especialmente em ocorrências de acidentes de trânsito e panes mecânicas. Nesse contexto, foi aprovado recentemente pela Comissão do Programa de Parcerias de Investimento do Ministério da Economia o processo de concessão dos serviços de recolhimento e guarda de veículos em rodovias federais, o que refletirá em uma rápida liberação das vias e diminuição do tempo médio da matriz origem destino. Sugere-se a previsão de dispositivos que assegurem a priorização da concessão desses serviços pelos órgãos envolvidos.	Outras iniciativas voltadas para a segurança no transporte terrestre já estão descritas no Plano Setorial de Transportes Terrestres - Fase 1, recentemente publicado pelo Ministério da Infraestrutura, corroborando com a proposta.
CP-021598	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	Sugerimos a seguinte informação Em alinhamento a incorporação de inovações no sistema de transporte, a disponibilização de informações presentes em bancos de dados de órgão fiscais evitaria a parada em pontos de fiscalização dos órgãos fazendários estaduais nas divisas de Estados, possibilitando a diminuição do tempo médio da matriz origem destino além da provável racionalização dos custos operacionais dos órgãos envolvidos.	O uso de big data de informações dinâmicas de operações das rodovias é uma das tecnologias estudadas no PNL 2035 e consideradas como tendências para implantação até 2035 no Cenário 5.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021600	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	<p>Segue nossas considerações quanto a segurança Tanto para a garantia de fluidez, que perpassa pelo direcionamento eficiente e rápida resolução de obstruções de fluxo, quanto a segurança, em sentido amplo, que abarca o enfrentamento a ilícitos contra pessoas e patrimônios e a prevenção de acidentes envolvendo os usuários dos modais de transporte, verifica-se a necessidade de aprimoramento do policiamento preventivo do sistema viário como um todo.</p> <p>Em que pese a atuação repressiva vigorar em boa parte dos modais de transporte, a atuação preventiva é pautada nas ações voltadas para o futuro, baseada no cenário atual e na análise do passado e depende de diversas informações para construção de cenários e tomada de decisão baseada em evidências. Atualmente, o modal rodoviário possui a atuação da Polícia Rodoviária Federal no policiamento e fiscalização de rodovias federais, com a missão de promover a prosperidade da Nação garantindo segurança pública e mobilidade no Brasil. A atuação preventiva associada ao policiamento orientado por inteligência, se tornou um importante alicerce para a garantia da logística e abastecimento nacional, especialmente em momentos de crises, como a verificada em 2018 com a paralisação dos caminhoneiros.</p> <p>O aumento na diversificação dos modais de transporte de cargas e pessoas deve prever a garantia de segurança de todo o sistema de maneira integrada. Para isso, torna-se essencial a criação de uma rede de informações compostas por dados relevantes, respeitada a classificação do sigilo, das diversas agências envolvidas, como placas de veículos que passem nas praças de pedágios e controladores de velocidade, manifesto transporte de carga. Nesse cenário, ressalta-se a necessidade da atuação preventiva em todos as lacunas hoje existentes nas matrizes origem destino, principalmente nas zonas de transição entre os modais viário.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>



Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021601	JULIO CÉSAR DE MATTOS ZAMBON	<p>Segue mais considerações quanto a segurança. Para o atingimento do objetivo de garantia da segurança, sugere-se a previsão expressa de mecanismos que assegurem a presença do estado nos mais diversos modais e em todas as regiões do país que se pretende atingir com o Plano Nacional de Logística 2035, de forma a se intensificar o policiamento em áreas aeroportuárias, portuárias e ferrovias. Em consonância com a Lei nº 12.379/2011, sugere-se a previsão de alocação de recursos federais nas vias que compõem a rede de integração nacional, conforme enquadramento em um dos seguintes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none">I - promover a integração regional, interestadual e internacional;II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; eIV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional. <p>Especificamente quanto à eficiência da matriz viária, a fluidez dos corredores logísticos está diretamente relacionada com a rápida desobstrução das rodovias, especialmente em ocorrências de acidentes de trânsito e panes mecânicas. Nesse contexto, foi aprovado recentemente pela Comissão do Programa de Parcerias de Investimento do Ministério da Economia o processo de concessão dos serviços de recolhimento e guarda de veículos em rodovias federais, o que refletirá em uma rápida liberação das vias e diminuição do tempo médio da matriz origem destino. Sugere-se a previsão de dispositivos que assegurem a priorização da concessão desses serviços pelos órgãos envolvidos.</p>	<p>As sugestões apresentadas com o intuito de aperfeiçoamento foram analisadas e, quando pertinentes, incorporadas na versão final do Relatório Executivo do PNL.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021610	ERIVELTON PIRES GUEDES	rever metodologia de cálculo da divisão modal	<p>É absolutamente esperado que o volume de TKU do PNL seja maior que as estimativas de outros órgãos. Principalmente pois o PNL utiliza a melhor e mais abrangente fonte de dados possível: as notas fiscais eletrônicas, enquanto outros mecanismos se utilizam de “estimativas indiretas” ou de pesquisas com amostragem limitada em tamanho e espacialmente.</p> <p>Adicionalmente, quando comparamos os TKU obtidos pelo PNL com aqueles declarados pelos órgãos oficiais (ANTT e ANTAQ) os dados possuem uma distorção inferior a 5%. Desta feita há a plena segurança acerca dos dados apresentados.</p> <p>As fragilidades acerca do modelo anterior eram conhecidas pela equipe técnica da EPL, sendo esse um dos fatos que motivou as melhorias aqui apresentadas. No segundo semestre de 2021 será apresentado um caderno específico acerca do modelo de simulação onde essa e outras eventuais dúvidas poderão ser sanadas.</p>
CP-021612	MAURICIO BATISTA DA SILVA	<p>Considerar no PNL o Aeroporto Regional da Serra Gaúcha, a ser implantado em Caxias do Sul. O empreendimento é objeto de Termo de Compromisso firmado entre a União e o município no valor de R\$ 200 milhões. Atualmente, está em fase de projeto com previsão de implantação em 2023. O aeroporto terá papel importante no desenvolvimento da Serra Gaúcha, abrangendo 53 municípios e população superior a 1,2 milhões de habitantes. Terá pista de 2km e terminal de 4,7 mil m², com capacidade para 8 aeronaves simultâneas. Até o presente momento já foram investidos mais de R\$ 20 milhões em desapropriações e está com Licença Ambiental Prévia emitida pela FEPAM. Os municípios de Caxias do Sul e Gramado estão desenvolvendo o projeto da estrada que ligará as duas cidades, passando pelo aeroporto.</p> <p>Quando implantado, o aeroporto absorverá grande parte das viagens para a Serra Gaúcha, hoje concentrada através do Aeroporto de Porto Alegre, que corresponde à 6,5 milhões de pessoas/ano. Sua operação será delegada à iniciativa privada através de concessão.</p>	<p>O PNL 2035 apresenta um conjunto de necessidades a serem tratadas no âmbito dos planos setoriais que indicarão os investimentos a serem realizados, conforme estabelecido nas portarias nº 123/2020 e 792/2021.</p> <p>As sugestões apresentadas poderão ser aproveitadas em estudos futuros específicos contemplando o setor aeroviário.</p>

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
CP-021615	ERIVELTON PIRES GUEDES	No transporte marítimo tem surgido navios cada vez maiores, exigindo portos capacitados a recebê-los. Isto significa maior necessidade áreas de manobra, calado adequado e capacidade de movimentação das cargas. As condicoes atuais de nossos portos limitam estas operacoes, exigindo o fracionamento da carga por embarcacoes menores, aumentando o custo do transporte. Sugere-se assim verificar a compatibilizacao de alguns portos estratégicos, de forma a permitir a chegada de tais navios.	A sugestão não é objeto de planejamento em nível estratégico, sendo assim, não é escopo do PNL 2035.
CP-021617	JAZIEL DE AGUIAR PEREIRA	BR-2 Rota das Tropas, contempla parte do antigo traçado da BR-116, fica entre os municípios de Bom Jesus – RS e Caxias do Sul - RS. Na década de 1940 iniciaram a terraplanagem em Bom Jesus, pelas excelentes condições geométricas. Teríamos hoje um caminho bem mais curto e confortável entre Curitiba e Porto Alegre. Mas por interesses econômicos acabaram interrompendo a terraplanagem em Bom Jesus e mudaram o traçado. Passado alguns anos, lideranças dos Campos de Cima da Serra formaram um grupo de trabalho e articularam junto a uma empresa de geração de energia e o órgão ambiental para que fosse construída uma ponte, pois era compromisso assumido desde as primeiras Audiências Públicas da PCH. A demanda da comunidade foi atendida e construíram uma ponte de aproximadamente 130 metros no Rio das Antas. Embora a ponte já esteja concluída há mais de dois anos, a comunidade ainda não teve o direito de usufruir. Articulações estão sendo feitas para que o ocorra a liberação. Por essa razão ainda não temos uma estimativa de fluxo da BR-2 Rota das Tropas. Do ponto de vista geométrico é uma das melhores alternativas para resolver parte dos problemas da BR-116 entre Caxias do Sul e a Divisa com SC. Essa rodovia vai encurtar a distancia para o escoamento da produção da Serra Gaúcha em mais de 50 km considerando Caxias do Sul e o Porto de Imbituba como referências. Como a Rota do Sol tem tido frequentes congestionamentos, a BR-2 Rota das Tropas servirá também como alternativa. Além disso, haverá melhor qualidade de vida e desenvolvimento para as comunidades lindeiras como: Passo dos Varões; Governador; Rincão dos Tordilhos; Padra Lisa; Cazuya Ferreira; Mato Queimado e Décio Ramos. Também já foi solicitado para a empresa de geração de energia um EVTEA, a demanda não foi atendida. Pedimos a gentiliza que esse assunto seja analisado com carinho pelo Governo Federal pois precisamos encontrar uma forma de retomar a BR-2 Rota das Tropas para viabilizar o desenvolvimento dessa região.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.

Número	Contribuinte	Contribuição	Resposta EPL
E-MAIL	MINFRA	BR-267/MS Ponte Porto Murtinho/Carmelo Peralta, no cenário 7	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035. Observa-se que o PNL 2035 não abrange as redes de transportes de outros países, por isso a implantação da referida ponte não interfere nos fluxos internacionais.
E-MAIL	BNDES_3	Documento em WORD na pasta	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
E-MAIL	BNDES_4	Apresentação na pasta	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
E-MAIL	Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA)	Sugerindo alterações na logística de integração entre as regiões Centro-Oeste e Sul, com a possível implantação da "Ferrovia da Integração"	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
E-MAIL	ANUT	A ANUT, entidade representativa dos usuários da logística nacional, vem apresentar suas contribuições ao aperfeiçoamento deste importante Plano Governamental, visando a melhoria da eficiência, a redução de custo e o aumento de competitividade dos produtos brasileiros.	As contribuições foram avaliadas e analisadas conforme critérios apresentados neste Apêndice II. O Apêndice VII apresenta o quadro de empreendimentos simulados por cenário do PNL 2035.
SEI	50000.012773/2021-40	São sugeridas algumas mudanças pontuais no relatório que constam no documento anexo	As contribuições foram tratadas em reuniões específicas, por modo de transporte, entre EPL e MINFRA, com encaminhamentos registrados que impactaram em alterações nos cenários base e futuros.

Fonte: EPL (2021)