

Contribuição à Consulta Pública sobre o Diagnóstico do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050 – Parte III

Instituição: Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)

Representante: André Luís Ferreira e Mariana Ramos

Cargo/Função: Diretoria Executiva

E-mail de contato: andre@energiaeambiente.org.br e mariana@energiaeambiente.org.br

Data: 14/07/2025

1. Apresentação

O Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), organização da sociedade civil sem fins lucrativos com atuação na avaliação e formulação de políticas públicas nos setores de transporte e energia, reconhece a importância do processo participativo na construção do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050.

Na terceira etapa da Consulta Pública do PNL 2050, são apresentados os resultados referentes às matrizes origem-destino de transporte de pessoas, aos carregamentos gerados a partir dessas matrizes, aos indicadores associados e à delimitação dos corredores de integração territorial. Esses insumos desempenham papel fundamental na construção do diagnóstico e na projeção de cenários futuros para a mobilidade de pessoas no território nacional.

As contribuições técnicas apresentadas a seguir visam ampliar o entendimento sobre as metodologias adotadas, apontar lacunas nos dados e propor aprimoramentos que reforcem a robustez e a utilidade das análises na formulação do plano.

2. Contribuições Técnicas e Propostas

2.1. Matrizes Origem-Destino de Pessoas

Comentário:

As matrizes origem-destino de transporte de pessoas são um insumo fundamental para o diagnóstico e o planejamento de longo prazo da infraestrutura de transportes. No entanto, o material disponibilizado não apresenta informações suficientes sobre a metodologia de construção, projeção e validação das matrizes, nem esclarece a ausência de fluxos internacionais, mencionados como parte da abordagem metodológica.

Justificativa:

A ausência de informações detalhadas compromete uma avaliação fundamentada das matrizes utilizadas como base para as análises. Além disso, o plano prevê a projeção das matrizes para múltiplos anos horizonte, mas não há explicação sobre os critérios, variáveis e

modelos utilizados nesse processo. A ausência de fluxos internacionais, embora citados na Nota Introdutória, também não é explicada nos arquivos disponibilizados.

Propostas:

- **Disponibilizar a metodologia utilizada na construção das matrizes OD de transporte de pessoas para o cenário base 2023**, incluindo: a identificação das fontes primárias de dados utilizadas; a descrição do procedimento de divisão modal; e os critérios adotados para calibração e validação das matrizes.
- **Descrever a metodologia adotada para a projeção das matrizes OD de transporte de pessoas** nos anos horizonte de planejamento: 2025, 2030, 2035, 2040, 2045 e 2050.
- **Esclarecer a ausência de fluxos internacionais de passageiros nas matrizes OD disponibilizadas**, uma vez que a Nota Introdutória do diagnóstico menciona que os deslocamentos com origem ou destino em países estrangeiros seriam considerados.

2.2. Corredores de Integração Nacional

Comentário:

A delimitação dos corredores de integração territorial foi apresentada como parte das análises de fluxos internos entre as grandes regiões do país. No entanto, a identificação desses corredores não está refletida de forma completa na base de dados da rede de transporte.

Justificativa:

A ausência de um campo identificador dos corredores de integração territorial, de forma completa na base geográfica da rede de transporte, compromete a realização de análises desagregadas por tipo de corredor e dificulta a identificação de gargalos e oportunidades de melhoria na malha de transporte entre regiões. Essa limitação afeta diretamente o uso analítico da rede por pesquisadores, planejadores e formuladores de políticas públicas, restringindo o aproveitamento do dado como ferramenta de diagnóstico e planejamento intermodal.

Propostas:

- **Incluir na rede de transporte o identificador dos corredores de integração territorial**, uma vez que, na base de dados disponibilizada, essa informação só apresenta os links hidroviários, **não incluindo os links rodoviários**.

2.3. Indicadores de Transporte de Pessoas

Comentário:

O diagnóstico apresenta três indicadores relacionados ao transporte de pessoas, vinculados aos aspectos estratégicos de Acessibilidade e Segurança Operacional. No entanto, não foram encontradas informações metodológicas detalhadas sobre esses indicadores, bem como sobre as métricas associadas ao aspecto Matriz Racional. Também foi identificada possível

inconsistência nos valores apresentados para a macrorregião Centro-Oeste no indicador de distância média até o acesso aos corredores de integração territorial.

Justificativa:

A ausência de documentação técnica específica dificulta a avaliação fundamentada dos indicadores de transporte de pessoas e sua aplicabilidade. Além disso, a inexistência de um indicador que represente a divisão modal do transporte de pessoas nos corredores de integração territorial limita a análise da racionalidade da matriz para esse tipo de deslocamento.

Propostas:

- **Publicar uma nota técnica específica detalhando os três indicadores voltados ao transporte de pessoas**, sendo dois do aspecto Acessibilidade – *“Proporção de viagens com origem fora da área de influência de terminais”* e *“Distância média até acesso ao corredor de integração territorial”* - e um do aspecto Segurança Operacional – *“Índice de acidentes no transporte de pessoas”*.
- **Incluir, no aspecto Matriz Racional, um indicador que represente as proporções dos modos do transporte de pessoas nos corredores de integração territorial**, de forma equivalente ao indicador “Proporção dos modos por grupos de cargas” já existente para o transporte de mercadorias.
- **Revisar os valores apresentados para o indicador “Distância média até o acesso ao corredor de integração territorial”**, pois os dados divulgados indicam possível inconsistência, especialmente no que se refere aos resultados da macrorregião Centro-Oeste em comparação ao valor do Sistema como um todo.

3. Considerações Finais

A oportunidade de ampla participação social nas diversas etapas do PNL 2050 representa um avanço significativo em relação aos planos anteriores e deve ser reconhecida. No entanto, para que essa participação seja efetiva, é essencial que as metodologias e dados utilizados estejam mais amplamente acessíveis, de modo a possibilitar um debate qualificado e, assim, produzir contribuições relevantes para o aprimoramento do planejamento da infraestrutura de transportes no Brasil

Reiteramos nossa disposição para colaborar tecnicamente com o processo de construção do plano, contribuindo para que ele seja mais transparente e alinhado aos princípios do desenvolvimento sustentável.