

**SECRETARIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES**

**PLANO SETORIAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES**

**CONSULTA  
PÚBLICA**

**BRASÍLIA  
2021**

# **MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA**

## **MINISTRO DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA**

Tarcísio Gomes de Freitas

## **SECRETÁRIO EXECUTIVO**

Marcelo Sampaio da Cunha Filho

## **SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

Marcello da Costa Vieira

## **DIRETOR DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E PROJETOS ESPECIAIS**

Luciano Lourenço da Silva

## **COORDENADORA-GERAL DE PLANEJAMENTO E PROJETOS ESPECIAIS**

Katia Matsumoto Tancon

## **EQUIPE TÉCNICA**

Artur Monteiro Leitão Júnior

Davi Leite dos Santos

Francielle Avancini Fornacriari

Ricardo Toledo Borges

Vitória de Azevedo Albuquerque

**SECRETARIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES**

**PLANO SETORIAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES**

**CONSULTA  
PÚBLICA**

**BRASÍLIA  
2021**

# INTRODUÇÃO

O Plano Setorial de Transportes Terrestres – PSTT, enquanto o plano de nível tático para os modos de transportes terrestres no âmbito do Planejamento Integrado de Transportes, é responsável por delimitar, de forma assertiva, as iniciativas setoriais que, em curto e médio prazo, balizarão as ações e políticas públicas do Ministério da Infraestrutura e de suas respectivas entidades vinculadas quanto a estes modos de transporte.

Nesse contexto, ao longo do processo de desenvolvimento do Plano Setorial, foram convidados diversos órgãos e instituições do setor público federal, das demais unidades federativas, do setor acadêmico e da iniciativa privada para prestarem contribuições quanto às diretrizes que deveriam constar em um instrumento de planejamento de nível tático para os subsistemas federais de transporte rodoviário e ferroviário. A partir de tais contribuições, foram editadas as minutas das Iniciativas Táticas - consubstanciadas no relatório *Plano Setorial de Transportes Terrestres: Consulta Estruturada (2020)*.

Dada a importância das iniciativas táticas enquanto elementos de planificação setorial, e observando os princípios da transparência e da construção integrada e participativa do planejamento setorial, fez-se necessário auscultar os demais órgãos e instituições governamentais, a iniciativa privada, as instituições de ensino e a sociedade como um todo por meio de uma **Consulta Pública**, sob o propósito de captar as potenciais contribuições, comentários e considerações em relação às minutas postas, de modo que, à luz de tais comentários, foram consolidadas e definidas as diretrizes táticas setoriais.

## CONSULTA PÚBLICA

Nesse sentido, após a redação das minutas das Iniciativas Táticas a partir de um tratamento metodológico das contribuições exaradas pelas partes interessadas que responderam ao formulário eletrônico disponibilizado na etapa de Consulta Estruturada, tais iniciativas - cerne dos comandos táticos a serem convertidos nas políticas públicas setoriais - foram validados e legitimados nas esferas técnica e política pelas áreas competentes, sendo, então, lançados para avaliação ampla na etapa de Consulta Pública.

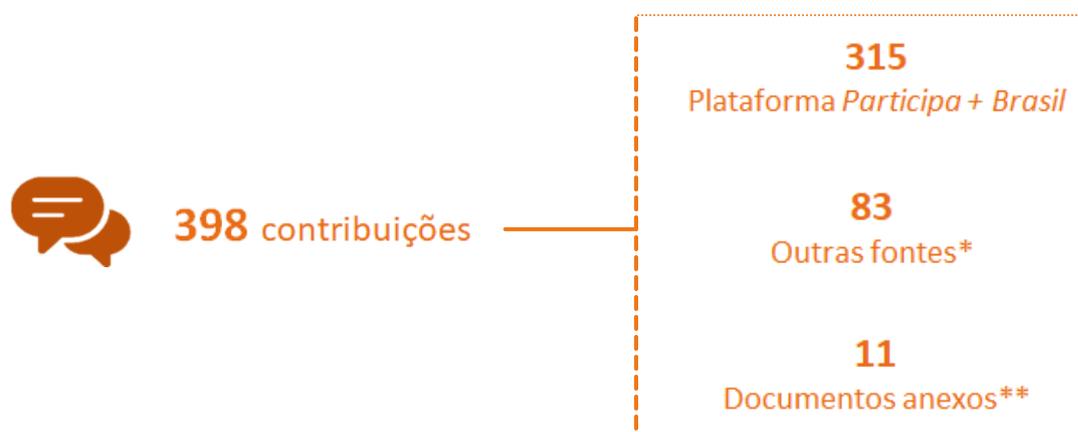
Esta consulta foi disponibilizada, com o apoio da Ouvidoria do Ministério da Infraestrutura, no portal eletrônico **Participa + Brasil**, da Presidência da República, de modo que as contribuições captadas foram analisadas e deferidas (ou não), ensejando potenciais alterações nas minutas postas. Deste processo, resultou o relatório *Plano Setorial de Transportes Terrestres: Consulta Pública*, o qual é ora apresentado.



# CONSULTA PÚBLICA: DADOS ESTATÍSTICOS

Por meio de uma ampla divulgação nas mídias sociais e no portal eletrônico oficial do Ministério da Infraestrutura, a Consulta Pública para validação e eventual complementação/alteração das minutas das Iniciativas Táticas foi disponibilizada na plataforma Partícipa + Brasil, da Presidência da República, no período de 10 de dezembro de 2020 a 29 de janeiro de 2021.

Sendo assim, ao final do período estipulado para a prestação das contribuições, obteve-se o seguinte quantitativo básico:



\* Foram também recebidas contribuições e considerações para as minutas de Iniciativas Táticas por outros meios, sobretudo por meio de Processo SEI, direcionado à unidade responsável pelo desenvolvimento do Plano Setorial, e e-mail institucional.

\*\* No âmbito de algumas contribuições exaradas pelos interessados por meio da plataforma, foram anexados documentos contendo várias proposições e/ou justificativas complementares.



Desse modo, observa-se que a maior parte (40,4%) das participações advieram do próprio setor público, seja por meio de outras unidades do Ministério da Infraestrutura ou de suas entidades vinculadas, seja como representação de outros ministérios.

Ademais, 33,3% das contribuições foram prestadas por cidadãos sem uma identificação necessariamente vinculada a alguma órgão ou instituição (pessoas físicas), ao passo que, complementarmente, 15,8% das contribuições advieram de representantes do Terceiro Setor (isto é, instituições da sociedade civil organizada) e 10,5% de pessoas que representavam instituições da iniciativa privada.

No âmbito dos assuntos (capítulos) abordados pelas minutas das Iniciativas Táticas, observa-se, conforme o gráfico (Gráfico 1), que as contribuições foram concentradas em alguns aspectos temáticos:

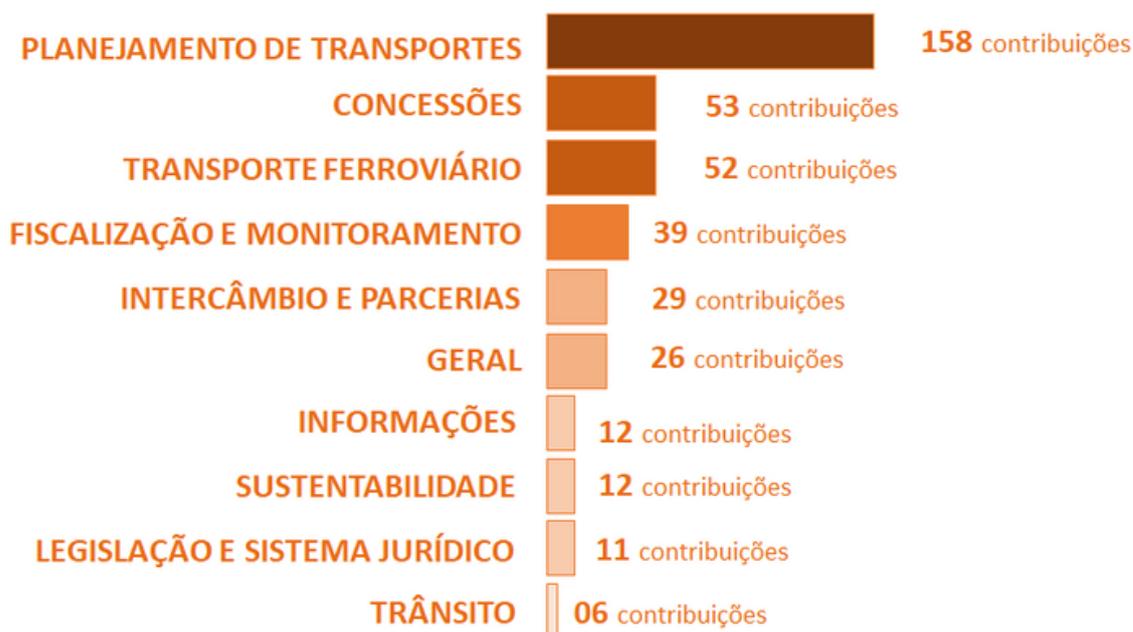


Gráfico 1: Contribuições da Consulta Pública por área temática

Ante as divisões temáticas expostas, percebe-se que o maior número de contribuições (39,7%) foi direcionado para as iniciativas referentes ao *planejamento de transportes*, na qual concentraram-se os assuntos referente aos critérios de investimentos e priorização, a corredores logísticos, à intermodalidade e a normativos e ambiente de negócios. Outras categorias temáticas também tiveram um expressivo número de contribuições, como as iniciativas referentes a *concessões* (13,3%) e ao *transporte ferroviário* (13%). Ademais, algumas contribuições não foram direcionadas a tópicos específicos, mas sim ao Plano Setorial como um todo, tendo, portanto, um espectro *geral* (6,5%).

Considerando apenas as contribuições prestadas por meio do sítio eletrônico (plataforma *Participa + Brasil*), e os seus respectivos registros geográficos de origem das manifestações, observa-se que houve uma concentração geográfica da origem das contribuições (Gráfico 2):

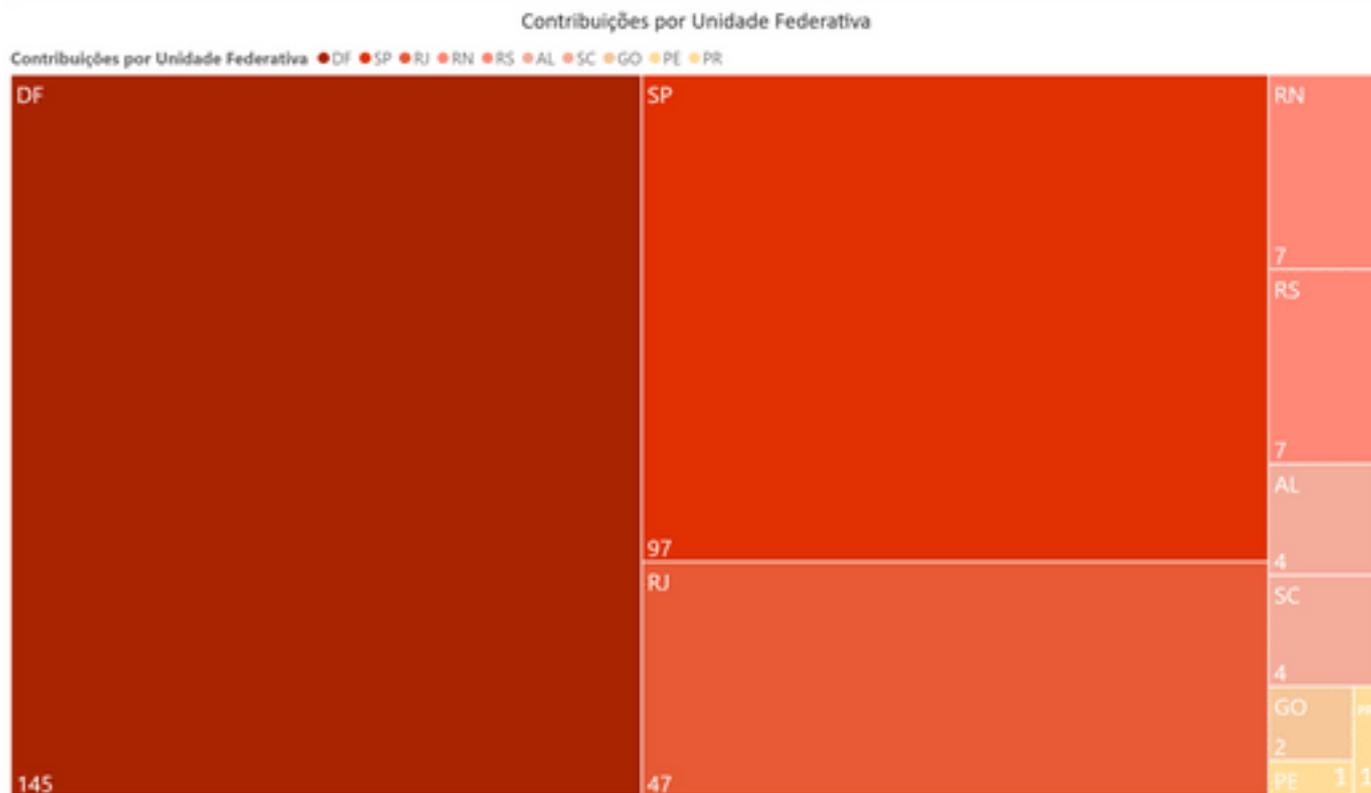


Gráfico 2: Contribuições por Unidades da Federação

A grande maioria das contribuições (145 das 315 exaradas por meio da referida plataforma, ou 46%) advieram do Distrito Federal, sede do Governo Federal e, conseqüentemente, de grande parte dos órgãos e instituições públicas. Nesse sentido, também se destacaram os estados de São Paulo (97 contribuições, ou 30,8%) e do Rio de Janeiro (47 contribuições, ou 14,9%).

Os outros estados assinalados como originários das contribuições prestadas, e os seus respectivos números de contribuições, foram: Rio Grande do Norte (7), Rio Grande do Sul (7), Alagoas (4), Santa Catarina (4), Goiás (2), Pernambuco (1) e Paraná (1).

# PERCURSO METODOLÓGICO

Em função do grande número de contribuições e da multiplicidade de fontes (contribuições na plataforma *Participa + Brasil* e por meio dos documentos anexos; em processos administrativos eletrônicos; e em correspondências eletrônicas institucionais), tornou-se necessário um tratamento metodológico das proposições exaradas, de modo a congregá-las a partir dos itens e/ou trechos das minutas das Iniciativas Táticas a serem afetadas pelas contribuições em comento.

**398**  
Contribuições brutas



1° filtro:  
Análise da pertinência  
formal e temática

**347**  
Contribuições aprovadas



2° filtro:  
Análise de mérito  
(técnico e político)

**112**  
Contribuições  
consideradas para  
alteração das minutas



**28**  
Iniciativas táticas  
alteradas



**48**  
Iniciativas Táticas validadas

## CONSULTA PÚBLICA

Das 398 contribuições brutas (considerando tanto as contribuições advindas da plataforma quanto as expostas por outros meios), um total de 51 (cinquenta e uma) foram recusadas em um primeiro momento (1º filtro) em função de não adequação formal e/ou temática, segundo a avaliação técnica, em relação ao caráter tático ou ao tema abordado na Iniciativa Tática vinculada. Assim, consideraram-se aprovadas 347 (trezentos e quarenta e sete) contribuições.

Esse primeiro filtro balizou o caráter (recusada ou aprovada) das respostas individuais conferidas aos interessados contribuintes na etapa de Consulta Pública por meio da Plataforma Participa + Brasil, da Presidência da República. Estas respostas, procedidas por meio da Ouvidoria do Ministério da Infraestrutura, consubstanciaram o **Apêndice 1**.

O **Apêndice 2**, por sua vez, apresenta a classificação das contribuições advindas de outros meios (processo administrativo, e-mail, ou documentos anexos à plataforma supracitada) quanto a este primeiro filtro.

Em um segundo momento (2º filtro), as contribuições aprovadas foram avaliadas sob o crivo técnico e político do mérito da proposição, de modo que 112 (cento e doze) contribuições foram aprovadas para ensejarem alterações nas minutas propostas.

Ao final do processo, à luz das alterações feitas conforme proposições textuais assertivas, concluiu-se a etapa de Consulta Pública a partir da validação e finalização das diretrizes setoriais para o Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT, congregadas nas **48 (quarenta e oito) Iniciativas Táticas**.

# INICIATIVAS TÁTICAS SETORIAIS

A seguir, à luz das contribuições advindas da etapa de Consulta Pública, apresentam-se as Iniciativas Táticas validadas e finais, configuradas como as diretrizes táticas setoriais do Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT.

Assim, ressalta-se que cada uma das **48 (quarenta e oito) Iniciativas Táticas** do Plano Setorial encontra-se classificada em um capítulo (área temática) e rotulada segundo o assunto específico que aborda. Ademais, cada uma das iniciativas também se encontra correlacionada a um ou mais Objetivo Tático Setorial, facilitando a conexão e coesão entre os objetivos e as iniciativas do Plano Setorial de Transportes Terrestres.



# INICIATIVAS TÁTICAS: ÍNDICE DE TEMAS

As Iniciativas Táticas foram classificadas em capítulos e seções para fins de melhor delineamento da variedade de temas abordados:

## PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

CRITÉRIOS PARA PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS

PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS A PARTIR DE  
CORREDORES LOGÍSTICOS

AUMENTO DA CAPACIDADE DE CORREDORES  
LOGÍSTICOS

INCENTIVO A SERVIÇOS INTERMODAIS

DIRETRIZES PARA FOMENTO E APERFEIÇOAMENTO DO  
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

MANUTENÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS NÃO  
PAVIMENTADAS

PADRONIZAÇÃO DA DEMANDA POR TRANSPORTE NOS  
PROJETOS

DISCIPLINAMENTO DE NORMATIVOS E DETERMINAÇÕES  
TÉCNICAS NOS EDITAIS

MECANISMOS DE APERFEIÇOAMENTO DO AMBIENTE DE  
NEGÓCIOS

SUBSÍDIO AO DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL



**CONCESSÕES**

ESTRUTURAÇÃO DOS NOVOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

MECANISMOS DE FINANCIAMENTO CRUZADO

MECANISMOS DE INCENTIVOS NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS

ALOCAÇÃO DE RISCOS

OUTORGA DE LONGO PRAZO PARA MANUTENÇÃO

COBRANÇA DE PEDÁGIOS PROPORCIONAIS NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS



**TRANSPORTE FERROVIÁRIO**

DIRETRIZES PARA DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

UTILIZAÇÃO DE RAMAIS DESATIVADOS OU SUBUTILIZADOS

AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA

MONITORAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

SINALIZAÇÃO E REDUÇÃO DOS CONFLITOS URBANOS

DESVINCULAÇÃO DA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA



**TRÂNSITO**

AGENDA REGULATÓRIA DENATRAN



SEGURANÇA VIÁRIA

**FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO**

SISTEMA NACIONAL DE MONITORAMENTO E VIGILÂNCIA

TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

FISCALIZAÇÃO DINÂMICA DE VEÍCULOS DE CARGA



TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

COOPERAÇÃO COM AS FORÇAS ARMADAS

**INTERCÂMBIO E PARCERIAS**

INTERCÂMBIO COM OUTROS ÓRGÃOS

ARTICULAÇÃO COM DEMAIS UNIDADES FEDERATIVAS

CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES E TRABALHADORES SETORIAIS

FÓRUM NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES



DESENVOLVIMENTO DE PORTAL ELETRÔNICO INTERATIVO

**INFORMAÇÕES**

UTILIZAÇÃO DE BIG DATA

DESENVOLVIMENTO DE RANKING QUALITATIVO DE RODOVIAS



## CONSULTA PÚBLICA

REVISÃO E PADRONIZAÇÃO DE NORMATIVOS JUNTO AOS ÓRGÃOS AMBIENTAIS

PADRONIZAÇÃO DOS PROGRAMAS AMBIENTAIS

TRANSFERÊNCIA DE OBRIGAÇÕES PARA CONDICIONANTES AMBIENTAIS

SUSTENTABILIDADE ENERGÉTICA

## SUSTENTABILIDADE

FINANCIAMENTO VERDE

CRÉDITOS DE CARBONO

ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL

MAPEAMENTO DE RISCO CLIMÁTICO



ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

## LEGISLAÇÃO E SISTEMA JURÍDICO

ALTERAÇÃO NA RELAÇÃO DAS VIAS TERRESTRES FEDERAIS NO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

CAPACITAÇÃO EM MÉTODOS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS



# 01.

## PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES

### I - CRITÉRIOS PARA A PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS

**Adotar critérios objetivos e transparentes para a consecução e priorização de investimentos de implantação, ampliação e adequação das malhas rodoviária e ferroviária federal, centrados no benefício aos usuários e no retorno social dos projetos, considerando:**

- a. a mitigação dos conflitos com as áreas urbanas, preferencialmente por meio de anéis viários, contornos ou variantes;
- b. a viabilidade de antecipação da obtenção das licenças ambientais e de instrução dos processos de desapropriação, de modo a mitigar o comprometimento à execução das obras, operação e/ou prestação de serviços nas vias;
- c. a adoção das alternativas de menor emissão de poluentes;
- d. o estabelecimento de rotas alternativas redundantes, quando possível, para fluxos mais expressivos, a fim de evitar a inexistência de opções viárias quando da interrupção do tráfego em função de acidentes/ incidentes e ocorrências de eventos de crise, emergência ou calamidade pública;
- e. o atendimento a regiões turísticas;
- f. o atendimento a áreas remotas;
- g. o atendimento a áreas economicamente deprimidas;
- h. a intensificação de investimentos em trechos críticos no que se refere à segurança viária;

## CONSULTA PÚBLICA

- i. a possibilidade de integração transfronteiriça e/ou com outros modos de transporte;
- j. o alinhamento aos instrumentos de planejamento setorial.

## OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II- PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS A PARTIR DE CORREDORES LOGÍSTICOS

Priorizar os investimentos setoriais a partir dos corredores logísticos identificados no Plano Nacional de Logística, considerando, na definição do escopo dos contratos de concessão ou de manutenção, a integração do eixo viário principal às suas respectivas vias federais alimentadoras e/ou pontos de conexão com outros modos de transporte, consoante uma visão territorial integrada e de eficiência logística.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - AUMENTO DA CAPACIDADE DE CORREDORES LOGÍSTICOS

**Promover o aumento da capacidade das vias de transportes terrestres integrantes de corredores logísticos identificados no âmbito do Plano Nacional de Logística, à luz das especificidades dos modos rodoviário e ferroviário, considerando:**

- a. a execução de investimentos de alterações físicas das vias e de melhoria dos acessos aos pontos de conexão intermodal;
- b. a identificação e consecução de melhorias na sinalização, operação e controle das vias;
- c. o fortalecimento das ações de fiscalização ao longo dos trechos críticos quanto à ocorrência de acidentes;
- d. a redução de interferências com os ambientes urbanos.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



#### IV - INCENTIVOS A SERVIÇOS INTERMODAIS

**Incentivar operações e serviços logísticos intermodais entre os subsistemas rodoviário e ferroviário, e destes com outros modos de transporte, considerando:**

- a. o fomento à implantação de Centros de Integração Logística em pontos estratégicos da malha;
- b. a utilização de equipamentos e processos inovadores de carregamento e transbordo de cargas;
- c. a padronização das cargas por meio de contêineres e/ou outras formas de unitização de cargas;
- d. o desenvolvimento de uma rede nacional voltada ao acompanhamento e mapeamento dos fluxos de transporte a partir de sistemas eletrônicos de leitura e identificação de veículos e cargas transportadas;
- e. o desenvolvimento de uma rede de centros de controle operacional descentralizados, com grande capilaridade territorial e qualificação profissional em gestão, planejamento e operação, bem como agilidade dos processos requeridos no âmbito do transporte de cargas;
- f. a simplificação de documentos de transporte de cargas.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## V - DIRETRIZES PARA FOMENTO E APERFEIÇOAMENTO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Estabelecer diretrizes voltadas ao fomento e aperfeiçoamento do transporte de passageiros nos modos de transportes terrestres.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VI - MANUTENÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS NÃO PAVIMENTADAS

Desenvolver ações de manutenção preventiva e corretiva para as rodovias federais não pavimentadas e envidar esforços para sua pavimentação, quando possível.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VII - PADRONIZAÇÃO DA DEMANDA POR TRANSPORTE NOS PROJETOS

Instituir mecanismos de padronização dos planos e projetos setoriais quanto às metodologias de definição da demanda por transporte a partir da obtenção e controle dinâmico de informações de transporte de cargas e passageiros, com vistas a subsidiar o planejamento e a prospecção de novos trechos viários, em consonância aos instrumentos de planejamento macrossetorial.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VIII - DISCIPLINAMENTO DE NORMATIVOS E DETERMINAÇÕES TÉCNICAS NOS EDITAIS

**Disciplinar, de modo mais claro e assertivo, os normativos e as determinações técnicas a serem seguidas nos editais de contratações dos investimentos em infraestruturas viárias, sobretudo quanto:**

- a. aos projetos de engenharia e serviços, inclusive considerando a utilização da metodologia Building Information Modeling - BIM;
- b. aos modelos de cronogramas e custos;
- c. às métricas de aceitação das entregas para efetuação dos pagamentos;
- d. à definição e delimitação da matriz de riscos, tornando os custos mais previsíveis e aumentando o leque de potenciais empresas contratadas;
- e. às normas de segurança operacional.

## OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## IX - MECANISMOS DE APERFEIÇOAMENTO DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS

**Definir critérios e mecanismos, no que couber, de aperfeiçoamento do ambiente de negócios vinculado ao planejamento dos transportes terrestres, considerando:**

- a. a ampliação da participação financeira de empresas e do capital internacional em projetos de transportes terrestres;
- b. a utilização de recursos provenientes de eventuais Acordos de leniência para a realização de obras de infraestrutura.
- c. a identificação de fontes de recursos de bancos de fomento e organismos multilaterais para o financiamento de projetos, inclusive os transfronteiriços;
- d. a definição, em articulação com a Receita Federal do Brasil, de critérios para certificação de empresas de transportes enquanto Operadores Econômicos Autorizados.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## X - SUBSÍDIO DO DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL

**Subsidiar a elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano e regional, em nível tático, ao longo das vias de transportes terrestres, considerando:**

- a. a implementação de arcabouço regulatório voltado à permissão de uso das faixas de domínio nas vias terrestres;
- b. o estabelecimento de programas de reassentamento, regularização fundiária e provisão de habitações de interesse social para os ocupantes das faixas de domínio elegíveis para participação;
- c. a uniformização das regras e políticas de gestão territorial das faixas de domínio e faixas non aedificandi, considerando as especificidades dos modos de transportes terrestres;
- d. a definição das faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais;
- e. o incentivo à implantação de polos de desenvolvimento tecnológico, envolvendo universidades, escolas técnicas e indústrias, relacionados à prospecção de inovações e à manutenção das vias terrestres;
- f. a garantia da manutenção do patrimônio histórico;
- g. o incentivo ao desenvolvimento de regiões turísticas;
- h. o incentivo à instalação e ao reconhecimento de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) ao longo das rodovias federais.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## 02. CONCESSÕES

### I - ESTRUTURAÇÃO DOS NOVOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

**Estabelecer, à luz das especificidades dos empreendimentos e dos modos de transporte terrestres, a estruturação dos novos contratos de concessão, considerando as seguintes variáveis:**

- a. a utilização gradual de tecnologias, procedimentos e inovações mais eficientes e ambientalmente sustentáveis;
- b. o estímulo à implementação de intervenções, em função da demanda, de inovações tecnológicas que resultem em benefícios aos usuários;
- c. a alocação de riscos entre o poder público e a empresa concessionária para fins de estabelecimento de uma matriz de riscos assertiva no âmbito dos investimentos;
- d. o estabelecimento de mecanismos contratuais propícios ao incentivo e execução de investimentos obrigatórios com ganhos de prazo e performance de execução;
- e. a instituição e o aprimoramento de mecanismos de monitoramento contínuo e permanente dos investimentos realizados durante a concessão;

## CONSULTA PÚBLICA

f. a previsão de ações legais cabíveis voltadas às intervenções de conservação, manutenção e adequação das vias quanto do eventual descumprimento dos contratos;

g. a instituição de mecanismos de incentivo de exploração de receitas acessórias por parte das empresas concessionárias.

## OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II - MECANISMOS DE FINANCIAMENTO CRUZADO

**Propor modelos e mecanismos de financiamento cruzado no âmbito das concessões de transportes terrestres, de modo a permitir:**

- a. investimentos, por parte da iniciativa privada, na melhoria, adequação de capacidade, operação e manutenção dos eixos rodoviários de menor atratividade;
- b. incentivos ao desenvolvimento regional dos ativos e da operação vinculados a programas de transporte ferroviário.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - MECANISMOS DE INCENTIVOS NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS

**Avaliar, no âmbito das concessões de rodovias e ferrovias federais, mecanismos de incentivos de reconhecimento das concessionárias com base:**

- a. na satisfação dos usuários;
- b. em indicadores de segurança viária;
- c. na adoção de inovações, incluindo novas tecnologias construtivas;
- d. na incorporação de práticas sustentáveis, desde a fase de projeto até a operação da via;
- e. no aumento da fluidez operacional das vias.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## IV - ALOCAÇÃO DE RISCOS

**Desenvolver metodologia de classificação e alocação de riscos entre o poder concedente e as empresas concessionárias.**

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## V - OUTORGA DE LONGO PRAZO PARA MANUTENÇÃO

Avaliar a implantação de programas de outorga de longo prazo à iniciativa privada dos serviços de conservação e manutenção das rodovias federais, considerando a viabilidade das modalidades de concessão e parceria público-privada.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VI - COBRANÇA DE PEDÁGIOS PROPORCIONAIS NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Estabelecer, no âmbito das concessões rodoviárias federais, mecanismos de cobrança de pedágios proporcionais aos trechos percorridos por meio da identificação eletrônica dos veículos.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## 03.

# TRANSPORTE FERROVIÁRIO

### I - DIRETRIZES PARA DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

**Estabelecer diretrizes para o desenvolvimento do transporte ferroviário de cargas e passageiros, considerando:**

- a. a identificação de potencialidades e mecanismos de transporte misto, de passageiros e cargas fracionadas, inclusive relacionadas ao serviço expresso de pequenas encomendas;
- b. a simplificação dos procedimentos regulatórios e exigências no âmbito da prestação dos serviços ferroviários com vistas à desburocratização;
- c. a possibilidade de padronização das bitolas para os novos projetos, desde que operacional e economicamente viável;
- d. a possibilidade de padronização dos sistemas de sinalização e de controle para os novos projetos;
- e. a instituição de processos de autorização para fins de expansão da malha ferroviária e melhoria e modernização de trechos já existentes;
- f. a permissão para utilização de receitas acessórias para fins de equacionamento financeiro para as operações ferroviárias.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

**Desenvolver o transporte ferroviário de passageiros, considerando, no mínimo, a realização de ações nas seguintes áreas temáticas:**

- a. integração com o planejamento regional e/ou urbano;
- b. planejamento de rotas de interligação entre cidades médias e cidades de grande porte/regiões metropolitanas;
- c. definição de fontes de receita para fins de equacionamento financeiro e sustentabilidade econômica das operações ferroviárias;
- d. análise dos dados estimativos de demanda e de externalidades para a viabilização dos projetos;
- e. definição de parâmetros operacionais com foco na satisfação dos usuários.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - UTILIZAÇÃO DE RAMAIS DESATIVADOS OU SUBUTILIZADOS

Identificar as potencialidades de utilização de ramais ferroviários desativados ou subutilizados para o transporte ferroviário de passageiros e cargas por meio de autorizações de short-lines.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## IV - AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA

Incentivar, segundo critérios técnicos, a autorização pública de linhas ferroviárias privadas de cargas ou passageiros, com vistas à geração do desenvolvimento sustentado do transporte ferroviário.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## V - MONITORAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Estabelecer mecanismos de monitoramento constante dos serviços de transporte ferroviário de passageiros a partir de indicadores de qualidade, performance e disponibilidade dos serviços, considerando a acessibilidade e a adequação aos portadores de necessidades especiais.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VI - SINALIZAÇÃO E REDUÇÃO DOS CONFLITOS URBANOS

Estabelecer programas junto às concessionárias das ferrovias voltados à redução dos conflitos urbanos e atualização e modernização da sinalização das passagens de nível das ferrovias nacionais, contribuindo para o aumento da capacidade, segurança e eficiência da malha ferroviária brasileira.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VII - DESVINCULAÇÃO DA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Promover discussões e estudos acerca da regulação do transporte ferroviário de cargas e passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura, com vistas à geração de uma maior competitividade ao setor ferroviário.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



# 04. TRÂNSITO

## I - AGENDA REGULATÓRIA DENATRAN

**Implementar a Agenda Regulatória do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, para fins de cumprimento de suas competências junto à Política Nacional de Trânsito e ao Programa Nacional de Trânsito, considerando, no mínimo, o desenvolvimento de ações nas seguintes áreas temáticas:**

- a. educação para o trânsito;
- b. mobilidade e engenharia;
- c. esforço legal;
- d. coleta e integração de dados.

## OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



# 05. FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

## I - SEGURANÇA VIÁRIA

**Aprimorar continuamente a segurança viária nas rodovias e ferrovias federais em todo o território nacional, considerando:**

- a. uma metodologia de definição e monitoramento contínuo de trechos críticos a partir da identificação e classificação das vias;
- b. a implementação das melhorias físicas e operacionais, inclusive de sinalização, em trechos com maiores índices de acidentes;
- c. a implantação de áreas de escape em trechos críticos quanto à ocorrência de acidentes, em rodovias concedidas ou não;
- d. a atualização de normas e manuais técnicos voltados para o projeto, regulação e operação das vias;
- e. a investigação das melhores práticas adotadas nos trechos que obtiveram redução significativa do número de vítimas, de forma a aplicá-las em trechos com características semelhantes;
- f. a implementação de programas e ações que visem ao estímulo e reforço do bom comportamento.

## OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II - SISTEMA NACIONAL DE MONITORAMENTO E VIGILÂNCIA

**Incentivar o desenvolvimento de um sistema nacional de monitoramento e vigilância dos subsistemas rodoviário e ferroviário, integrando os órgãos e instâncias competentes, inclusive do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando:**

- a. controle de tráfego, por meio de câmeras e equipamentos eletrônicos;
- b. registro integrado e detalhado da ocorrência de acidentes viários, explicitando as causas, localizações e gravidades dos eventos;
- c. prevenção e/ou atuação célere nos casos da ocorrência de acidentes ou incidentes;
- d. promoção de segurança contra roubo de cargas e veículos, além da ocorrência de atos ilícitos;
- e. compartilhamento de informações, quando possível.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

**Estabelecer protocolos para o transporte de produtos perigosos, bem como mecanismos de prevenção de acidentes com este tipo de carga no âmbito das operações de transporte terrestre, considerando:**

- a. a definição de um sistema de gestão para fins de identificação dos riscos e diminuição dos impactos socioambientais em função da ocorrência de eventuais acidentes/incidentes;
- b. a definição simplificada e o aperfeiçoamento dos regulamentos e penalidades em decorrência das infrações.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



#### IV - FISCALIZAÇÃO DINÂMICA DE VEÍCULOS DE CARGA

Estabelecer mecanismos de fiscalização dos veículos de carga na velocidade regulamentar das rodovias federais por meio de uma estruturação tecnológica voltada à leitura eletrônica dos dados do veículos e da operação de transportes, bem como à lavratura dos autos de infração, com foco na redução dos tempos de parada para inspeções.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## 06. INTERCÂMBIO E PARCERIAS

### I - TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

**Estabelecer parcerias com outros países, de modo a ampliar a interação e a comunicação no âmbito do transporte internacional de cargas, considerando:**

- a. a elaboração de estudos e projetos transfronteiriços, inclusive quanto à criação de corredores de exportação/importação e a integração bioceânica;
- b. a coordenação e cooperação com o planejamento dos órgãos competentes, nacionais e estrangeiros, responsáveis pela fiscalização, controle aduaneiro e segurança nacional para fins de geração de um funcionamento pleno e efetivo dos postos de fronteira;
- c. a integração e simplificação das barreiras burocráticas e o emprego de inovações tecnológicas com vistas à geração de maior fluidez nas operações de transportes com os países vizinhos;
- d. o estabelecimento de acordos de cooperação para o intercâmbio de expertises no desenvolvimento da infraestrutura viária terrestre;
- e. os intercâmbios econômicos e educacionais voltados à transferência de tecnologias;

## CONSULTA PÚBLICA

f. a integração da malha viária nacional com os países fronteiriços, quando possível;

g. o aprimoramento da gestão e da operação dos serviços de transporte rodoviário internacional, em articulação com os países fronteiriços.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II - COOPERAÇÃO COM AS FORÇAS ARMADAS

**Identificar, em articulação com as Forças Armadas, iniciativas de interesse para a segurança nacional quanto às políticas e ao planejamento dos transportes terrestres, considerando:**

- a. a identificação de corredores logísticos estratégicos voltados à segurança nacional;
- b. a adequação da infraestrutura viária para otimizar o transporte e o apoio logístico às tropas terrestres;
- c. a identificação de projetos viários voltados ao incremento da segurança nacional;
- d. o levantamento dos gargalos e necessidades físicas e operacionais, no âmbito das infraestruturas terrestres voltadas à defesa nacional;
- e. a identificação e preparação de rodovias federais estratégicas para utilização eventual em pousos de aeronaves militares;
- f. o estabelecimento de projetos transfronteiriços voltados à cooperação e integração em defesa no âmbito sul-americano.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - INTERCÂMBIO COM OUTROS ÓRGÃOS

**Promover o intercâmbio com órgãos e instituições do setor público, privado e acadêmico em prol do aprimoramento do planejamento, gestão, execução dos investimentos e do desenvolvimento científico-tecnológico de engenharia dos transportes terrestres, considerando:**

- a. o alinhamento das análises de projetos e soluções de engenharia;
- b. o estabelecimento da articulação e integração do planejamento setorial de transportes do governo federal com as demais instâncias federativas;
- c. o fortalecimento das capacidades, autonomia e competências das unidades regionalizadas das entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura;
- d. o estabelecimento de planos integrados de fiscalização e monitoramento das vias federais de transporte entre as instâncias competentes;
- e. o desenvolvimento de soluções integradas e mecanismos de diálogo junto aos órgãos ambientais e de controle, de forma a firmar entendimentos prévios que evitem paralisações e atrasos na execução dos empreendimentos;
- f. a aproximação com setores industriais e instituições nacionais e internacionais de pesquisa e desenvolvimento para a promoção da inovação tecnológica e informacional setorial;

## CONSULTA PÚBLICA

g. o desenvolvimento de ensaios e projetos piloto de engenharia de transportes terrestres em centros técnicos e universitários, corporativos ou não, sobretudo em projetos de construção, manutenção, operação, redução dos conflitos urbanos e conservação de contenções e obras de arte especiais nas rodovias e ferrovias federais;

h. a utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT das concessões federais para o estudo de novos equipamentos e materiais de construção, atualização de normas e manuais, além de tecnologias sustentáveis.

## OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



#### IV - ARTICULAÇÃO COM DEMAIS UNIDADES FEDERATIVAS

**Promover a integração e articulação com o planejamento de logística e transporte das demais unidades federativas, considerando:**

- a. o incentivo à execução, por parte dos demais entes federativos, de obras estratégicas e complementares aos eixos viários estratégicos federais a partir dos recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre as operações realizadas com combustíveis (CIDE-Combustíveis);
- b. o estabelecimento de acordos de cooperação técnica com as Unidades da Federação para fins de integração das bases de dados relacionadas à operação dos serviços de transportes terrestres;
- c. o estabelecimento de acordos para delegação aos entes federativos quanto às competências de gestão, regulação e fiscalização dos serviços do transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;
- d. a implementação de medidas e mecanismos de prestação de apoio técnico e transferência de tecnologia aos demais entes federativos com vistas ao desenvolvimento regional;
- e. a padronização, no que couber e respeitando as especificidades regionais, das normas e regulamentos de trânsito municipais à luz da legislação federal.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## V - CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES E TRABALHADORES SETORIAIS

Capacitar os servidores e os trabalhadores setoriais a partir de programas de intercâmbio funcional em entidades nacionais e internacionais de reconhecida capacidade em pesquisas, estudos, operações e prestações de serviços em transportes terrestres.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VI - FÓRUM NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Implementar o Fórum Nacional de Transportes Terrestres enquanto evento periódico voltado ao debate, intercâmbio e disseminação de boas práticas de gestão, inovações tecnológicas e segurança jurídica para o setor de transportes terrestres.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## 07. INFORMAÇÕES

### I - DESENVOLVIMENTO DE PORTAL ELETRÔNICO INFORMATIVO

**Desenvolver, por meio de parcerias, portal eletrônico (plataforma web e mobile) interativo dedicado à divulgação de informações georreferenciadas setoriais de forma integrada, transparente e tempestiva, contendo:**

- a. dados das condições físicas, de tráfego e climáticas da malha viária terrestre;
- b. localização das obras em andamento;
- c. identificação dos contratos de exploração das malhas rodoviária e ferroviária;
- d. localização das praças e preços das tarifas de pedágio;
- e. identificação dos contratos de manutenção;
- f. indicação dos trechos com maior incidência de acidentes e dados estatísticos das respectivas causas;
- g. painel dinâmico de informações de ocorrências nas vias;

## CONSULTA PÚBLICA

- h. aplicação de programação da viagem, incluindo rotas e paradas;
- i. aplicação de avaliação da infraestrutura viária e relato, por parte dos usuários, de ocorrência de eventos e acidentes;
- j. aplicação de contato emergencial com as concessionárias e/ou órgãos competentes para gestão das vias.

## OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II - UTILIZAÇÃO DE BIG DATA

Promover a coleta, análise e utilização de amplas bases de dados (big data), inclusive por meio de tecnologias de sensoriamento remoto, para o planejamento, fiscalização e monitoramento das obras, conservação do patrimônio, operações e manutenção das vias de transportes terrestres.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - DESENVOLVIMENTO DE RANKING QUALITATIVO DE RODOVIAS

Desenvolver e divulgar ranking qualitativo de rodovias federais integrantes de corredores logísticos, definido a partir de indicadores de desempenho logístico e pesquisas de satisfação junto aos usuários, com a identificação do grau de conforto, segurança e trafegabilidade das rodovias.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## 08. SUSTENTABILIDADE

### I - REVISÃO E PADRONIZAÇÃO DE NORMATIVOS JUNTO AOS ÓRGÃOS AMBIENTAIS

Articular, junto aos órgãos ambientais competentes, a simplificação, revisão e padronização dos normativos que tratam das questões ambientais no âmbito dos empreendimentos viários, com vistas a conferir maior previsibilidade e uniformização, quando possível, das condicionantes e programas ambientais.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II - PADRONIZAÇÃO DOS PROGRAMAS AMBIENTAIS

Promover, quando possível, a padronização dos programas ambientais relacionados aos empreendimentos de transportes terrestres com vistas à melhoria da previsibilidade ambiental na consecução dos investimentos setoriais.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - TRANSFERÊNCIA DE OBRIGAÇÕES PARA CONDICIONANTES AMBIENTAIS

Implementar modelos e mecanismos de transferência para as empresas contratadas, no que couber, das obrigações relativas ao cumprimento das condicionantes ambientais ensejadas para os empreendimentos viários públicos.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



#### IV - SUSTENTABILIDADE ENERGÉTICA

Incentivar o desenvolvimento de programas de melhoria da eficiência energética e a utilização de fontes renováveis de energia no setor de transportes terrestres.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## V - FINANCIAMENTO VERDE

Incentivar a certificação das empresas prestadoras de serviços no âmbito das ferrovias e rodovias federais com selos e/ou títulos verdes, de forma a credenciá-las para a obtenção de financiamentos internos e externos voltados à implantação, adequação e manutenção das vias segundo parâmetros sustentáveis nacional e internacionalmente reconhecidos.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VI - CRÉDITOS DE CARBONO

Estudar a viabilidade e modelo de obtenção de créditos de carbono para os transportes terrestres.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VII - ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL

**Consolidar o Índice de Desempenho Ambiental (IDA) enquanto metodologia de avaliação dos empreendimentos rodoviários e ferroviários, para fins de incentivo e reconhecimento da adoção das práticas sustentáveis no âmbito dos transportes terrestres.**

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## VIII - MAPEAMENTO DE RISCO CLIMÁTICO

**Incorporar mapeamento e análise de risco climático para as infraestruturas de transportes terrestres, com vistas ao desenvolvimento de infraestruturas resilientes.**

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



# 09. LEGISLAÇÃO E SISTEMA JURÍDICO

## I - ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Avaliar, apoiar e acompanhar a consecução de alterações legislativas para fins de geração de maior segurança jurídica setorial, considerando as modificações atreladas à simplificação e desburocratização do transporte rodoviário e ferroviário, de cargas e passageiros.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



## II - ALTERAÇÃO NA RELAÇÃO DAS VIAS TERRESTRES FEDERAIS NO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

**Promover alterações na relação descritiva das rodovias e ferrovias federais no âmbito do Sistema Nacional de Viação, considerando:**

- a. a manutenção sob a administração federal apenas das rodovias estratégicas e/ou que atendam aos critérios da Rede de Integração Nacional - RINTER;
- b. o aprimoramento do processo de transferência de bens patrimoniais rodoviários e ferroviários;
- c. a facilitação da desafetação para os municípios de rodovias que possuem características de vias locais.

### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



### III - CAPACITAÇÃO EM MÉTODOS DE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Estruturar e capacitar equipes em método de resolução de conflitos como formas alternativas às judiciais, de forma a possibilitar decisões mais rápidas e equânimes.

#### OBJETIVOS TÁTICOS RELACIONADOS



# CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a etapa da Consulta Pública, as minutas das Iniciativas Táticas completaram a sua trajetória de validação - em um primeiro momento de caráter técnica e política, consoante reuniões específicas com as unidades competentes, e, em um segundo momento, social, a partir das contribuições e complementações advindas da sociedade como um todo na presente etapa.

Desse modo, as minutas postas configuraram-se como as diretrizes táticas, adequadamente validadas e legitimadas pelos crivos do Governo, da Sociedade e do Mercado, para o desenvolvimento e a implementação das políticas públicas setoriais no âmbito dos subsistemas federais de transportes terrestres (rodoviário, ferroviário e trânsito). Isto quer dizer que os elementos ora postos nas quarenta e oito Iniciativas Táticas Setoriais pretendem delinear e nortear os rumos para os quais o setor de transportes terrestres vai se pautar para a consecução de ações no curto e médio prazos.

Portanto, as **Iniciativas Táticas** ora apresentadas compõem o primeiro marco do planejamento tático proposto, concluindo, de modo inédito, as definições das linhas diretivas da planificação do setor de transportes terrestres do Governo Federal.

Cumprido destacar ainda que esta etapa, concluída, configura-se apenas na primeira fase do **Plano Setorial de Transportes Terrestres - PSTT**, haja vista a necessidade de desenvolvimento de outros elementos para a completude do planejamento setorial, a saber:

- (i) a relação e classificação dos empreendimentos conforme **prioridade**;
- (ii) a **avaliação de impacto** das soluções apresentadas para tratamento das necessidades e potencialidades atuais e futuras;
- (iii) as propostas de infraestruturas para tratamento com **recursos públicos**;
- (iv) as propostas de infraestruturas voltadas à outorga e **parcerias com a iniciativa privada**; e
- (v) a metodologia de **monitoramento e avaliação** dos resultados do plano setorial.

Todas estas etapas serão cumpridas, conforme projetado no âmbito do Planejamento Integrado de Transportes, por meio do desenvolvimento de atividades no âmbito da **Fase 2** do PSTT.

# APÊNDICE I

As contribuições advindas da etapa de Consulta Pública passaram por um primeiro "filtro", no qual foram avaliadas consoante a perspectiva da adequação (ou não) formal e/ou temática, segundo análise técnica, em relação ao caráter tático ou ao tema abordado na Iniciativa Tática vinculada. Assim, esse primeiro filtro balizou as respostas individuais conferidas aos interessados contribuintes por intermédio da Ouvidoria do Ministério da Infraestrutura.

A seguir, apresentam-se as contribuições individuais, tais quais apresentadas por meio da **plataforma Participa + Brasil**, da Presidência da República, com as respectivas respostas de aprovação ou recusa no mencionado "filtro".

# APROVADA

As contribuições aprovadas foram aceitas, consoante a área técnica interna competente, para apreciação no âmbito da validação das Iniciativas Táticas setoriais, a fim de que, se oportuno, ensejassem modificações na minuta posta em consulta. As aprovações nesta etapa (1º filtro) justificam-se em decorrência da adequação e pertinência da contribuição ao nível tático proposto para as iniciativas táticas em comento (referenciadas nos parágrafos).

## **PARÁGRAFO 1:**

• CP-006228: “Inserir capítulo com princípios e diretrizes, contendo orientações de como alcançar os objetivos delimitados para o setor de transportes terrestres (sustentabilidade ambiental, redução de custo logístico, redução da burocracia, estímulo a intermodalidade e a interoperabilidade).”

## **PARÁGRAFO 5:**

• CP-004626: “Sugiro considerar como critério, o valor presente da série financeira, considerando um custo de equity adequado na data do estudo, do (1) investimento total a ser realizado (considerando alavancagem, reinvestimentos e gastos com manutenção) e (2) os ganhos de produtividade que tal investimento traga. Pode-se utilizar um duration de 30 anos, adequado a projetos de infraestrutura e utilizar como critérios de desempate o pay back e a quantidade de empregos gerados. Com relação ao item (2), deve ser padronizada uma metodologia, e os estudos devem ser sempre disponibilizados para consulta pública.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-004910: “Faltou abordar a segurança viária entre os critérios de priorização de investimento. Estando a segurança viária ligada diretamente ao princípio da PNT de Respeito à Vida.”
- CP-004915: “Acrescentar um item para a priorização de investimento à integração transfronteiriça, visando a melhoria dos serviços logísticos e de transportes prestados e, também, considerando os aspectos de defesa para a soberania do país.”
- CP-004921: “A integração dos modos de transportes proporciona maior eficiência logística, diminuição dos custos logísticos e maior facilidade para o deslocamento de pessoas. Devendo enfatizar que deve-se focar na integração dos modos de transportes para carga e pessoas.”
- CP-004926: “Utilizar os estudos dos CLE, realizados pelo MINFRA, com vista a priorizar os investimentos em transporte rodoviário. Os CLE mapeados referem-se as principais cargas transportadas no país, como também ao transporte de pessoas.”
- CP-005202: “Incluir pré-aprovação em segurança viária, evitando soluções e construções inadequadas.”
- CP-005206: “Prever integração local e regional dos modais, facilitando as viagens e a distribuição de cargas.”
- CP-005401: “Avaliar possibilidade de incluir a malha ferroviária também no caput do artigo, uma vez que o Plano é do modo terrestre e trânsito.”

- CP-005643: “Destaca-se que, a viabilidade individual de um projeto” não pressupõe a obrigatoriedade de disponibilização de recursos. Porém, é condição obrigatória para habilitação do projeto para fases seguintes. Uma vez que o estudo for elaborado, deverão ser inseridos os dados básicos em um Sistema de Informação da Gestão de Ativos, de modo que os Gestores possam analisar todo o portfólio de projetos, em conjunto, facilitando as decisões de investimento. Sugiro que a priorização leve em consideração também uma abordagem de risco da carteira de projetos do órgão.”
- CP-005793: “Importante que a priorização de priorização de investimentos de implantação, ampliação e adequação também da malha ferroviária tenham critério objetivos e transparentes.”
- CP-006055: “Incluir como critério a integração modal, priorizando projetos que tragam maior benefício ao corredor logístico como um todo.”
- CP-006142: “Sugestão de incluir o modal ferroviário, não somente o rodoviário, uma vez que o Plano Nacional de Transporte terrestre também engloba este modal.”
- CP-006226: “Inserir no texto a malha ferroviária federal, vez que os subitens referem-se ao transporte terrestre.”
- CP-006742: “O planejamento de transporte tem de priorizar, a partir de uma matriz de tempos interregionais máximos, a redução dos enormes tempos de viagem nos modais rodoviários e ferroviários, que constituem componentes essenciais para os custos logísticos. Um plano nacional de rede de autoestradas e ferrovias tem de emergir dessa matriz.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-007042: “Incluir no Capítulo Planejamento, Seção I, também o modo ferroviário.”
- CP-007357: “Incluir a malha ferroviária, dando dessa forma, integração com outro modal de transporte.”
- CP-007348: “O planejamento estratégico deve estruturar programas quinquenais de construção da rede condicionada a indicadores de tempo de viagem entre nós, micro, meso e macrorregiões, de acessibilidade e de conectividade, de forma a reduzir disparidades espaciais na qualidade da infraestrutura.”
- CP-007305: “A proposta aborda transportes terrestres, logo sugere-se incluir também a malha ferroviária. Em relação aos investimentos, sugere-se que os mesmos devem estar em consonância com os previstos pelo Ministério da Economia.”

### **PARÁGRAFO 6:**

- CP-005797: “Existem investimentos em ampliação de capacidade inviáveis de serem implementados devido à ocupação urbana nos limites da faixa de domínio ou na faixa limdeira das rodovias federais, como ocorre na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. É fundamental que a legislação permita a utilização federal em investimentos em contornos, variantes ou vias alternativas, mesmo estaduais ou municipais, para resolver o problema dos congestionamentos intensos.”
- CP-005838: “Alteração do item "a", tendo como objetivo a mitigação de riscos de tráfego e melhoria da trafegabilidade em regiões metropolitanas: - a mitigação dos conflitos em áreas urbanas conurbadas e regiões metropolitanas, preferencialmente por meio da implantação de anéis viários, contornos ou variantes alternativas.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-007302: “A proposta aborda transportes terrestres, logo sugere-se incluir também a malha ferroviária. Em relação aos investimentos, sugere-se que os mesmos devem estar em consonância com os previstos pelo Ministério da Economia.”
- CP-007303: “Sugere-se alteração da redação "por meio da construção de anéis ou contornos rodoviários e ferroviários", tendo em vista o recomendado pelo manual de obras do DNIT.”
- CP-007544: “A implantação de anéis viários que permitam que os veículos de carga, como carretas e caminhões, desbordem as cidades, principalmente as de porte médio e grande do interior do país, se reveste de grande importância para a segurança dos pedestres e dos motoristas locais, bem como reduz a perda de tempo nas travessias urbanas. Dois exemplos a serem considerados são em Picos-PI e Barreiras-BA, cidades em ritmo de crescimento urbano acelerado, com rodovias federais que as atravessam longitudinalmente por cerca de 15 km.”

### **PARÁGRAFO 7:**

- CP-005179: “Unificar as licenças ambientais para o transporte de cargas, visto que as empresas têm possuir licenças para apenas transitar por X ou Y rodovia em determinado Estado.”
- CP-005402: “A viabilidade de obtenção antecipada das licenças ambientais sem comprometimento à execução de obras ou operação;”
- CP-005839: “Viabilidade na obtenção antecipada das licenças ambientais, preferencialmente emitidas de forma declaratória por meio eletrônico.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-007267: “Viabilidade de liberação antecipada das áreas (desapropriações) para execução dos investimentos.”
- CP-007268: “Viabilidade de liberação antecipada das áreas (desapropriações) para execução dos investimentos.”
- CP-007545: “Os governos estaduais, mediante integração com as Superintendências Regionais do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT), devem facultar as licenças ambientais ao longo das rodovias federais cujos serviços de manutenção ou implantação foram licitadas para empresas ou realizadas em parceria com o Exército Brasileiro.”

### **PARÁGRAFO 8:**

- CP-005175: “Em curtas e médias distâncias dentro de perímetro urbano, necessidade urgente de melhorar a estrutura viária para os modais ativos que não emitem nenhum gás poluente.”
- CP-005338: “A quantidade de CO2 emitida por causa de redução de velocidade ou por lombadas, ou por falhas nas vias, ou simplesmente por passagens de linha deveria ser medida. Calculem o CO2 de retomada de velocidade e veja quanto há de prejuízo. Talvez alguma universidade pudesse estudar o assunto. Caminhões e ônibus deveriam preservar velocidade constante tanto quanto possível. Também influenciaria no custo Brasil, maior velocidade média (segura) menos custo de frete já que o tempo é parte desse custo.”
- CP-005175: “Alterar a redação do item “c” e substituir por: c. a adoção das alternativas de menor emissão de poluentes e maior eficiência energética;”

**PARÁGRAFO 9:**

- CP-004913: “Este item pode ser trabalhado juntamente com o item "a", relacionado aos contornos viários. Fiquei em dúvida quanto ao uso do termo 'redundante'."
  
- CP-005403: “Importante considerar efeitos decorrentes de mudanças do clima, como aqueles provenientes de aumento nos índices de pluviometria, ventos etc. Sugestão: o estabelecimento de rotas alternativas redundantes, quando possível, para fluxos mais expressivos, a fim de evitar a inexistência de opções viárias quando da interrupção do tráfego em função de acidentes/ incidentes e ocorrências de eventos de crise, **EVENTOS DECORRENTES DE MUDANÇAS DO CLIMA**, emergência ou calamidade pública;"
  
- CP-005646: “Considerando o objetivo de "CONSTRUIR INFRAESTRUTURAS RESILIENTES, PROMOVER A INDUSTRIALIZAÇÃO INCLUSIVA E SUSTENTÁVEL E FOMENTAR A INOVAÇÃO", sugiro a seguinte redação: ""a elevação da capacidade da infraestrutura de transporte resistir a desastres naturais, por meio de uma estrutura de resposta, ou contramedidas estruturais que minimizem os possíveis danos e aproveitem as oportunidades potenciais, fundamentada em uma abordagem baseada em riscos;" " Nesta temática, destaca-se a técnica de Tomada de Decisão em Cenário de Profunda Incerteza (Decision Making Under Deep Uncertainty), amplamente utilizada em projetos do Banco Mundial e instituições renomadas como a RAND Corporation. São exemplos de infraestruturas de respostas:
  - Constituição de Comissão Permanente de Risco;
  - Contratos de emergências (Guarda-Chuvas, Por demanda, entre outros);
  - Estrutura de comunicação (SMS / Frequência de Rádio / WhatsApp / Outros); [...]

[...]

- Implantação de sistemas de sinalização, de aviso e de alerta antecipado de ""emergências chuvas"", com sinalização de risco de interdição, de interdições parciais e/ou totais e de rotas alternativas; Implantação de rede de sensores de alertas de inundação em Obras de Arte Especiais (OAEs) estratégicas, assim como fazer uso das informações de demais redes de sensores existentes;
- Implantação de rede de sensores de estabilidade de taludes em trechos a serem selecionados por meio de análise de localização estratégica, assim como fazer uso das informações de demais redes de sensores existentes;
- Outros;"

#### **PARÁGRAFO 10:**

- CP-005056: “Venho reforçar a importância do critério de atendimento a rotas turísticas. Adicionalmente, informo que o Ministério do Turismo está identificando trechos rodoviários de interesse turístico com base nos códigos do Sistema Nacional de Viação (SNV) e nas 30 rotas turísticas estratégicas do Ministério. Pretende-se que esses trechos rodoviários de interesse turístico sejam formalizados/instituídos por meio de portaria ou decreto. Em 2022 está previsto também a elaboração do Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turística que aperfeiçoará a definição desses trechos rodoviários de interesse turístico. Solicita-se que sejam consideradas essas iniciativas do MTUR no PSTT.”
- CP-005791: “Alocar recursos das indenizações por devolução de trechos ferroviários na implantação de trens turísticos regionais, especialmente aqueles implantados nos trechos devolvidos.”

**PARÁGRAFO 11:**

- CP-004914: “Acrescentar a priorização de investimento relacionados ao transporte rodoviário para as áreas economicamente deprimidas. Sugestão: trocar áreas remotas por áreas de difícil acesso.”
  
- CP-005994: “Inserir Redução de acidentes e Avaliação benefício-custo ou critérios equivalentes.”
  
- CP-006089: “g. o atendimento a comunidades que permaneçam isoladas por períodos extensos em razão das condições climáticas sazonais;  
h. a eliminação de conflitos entre o transporte ferroviário de cargas e os sistemas sobre trilhos de transporte público de passageiros de caráter urbano;  
i. a promoção do desenvolvimento das redes de transporte público de passageiros sobre trilhos de caráter urbano, seja em abrangência mediante a ampliação das regiões atendidas e das redes existentes, seja em eficiência e modernização dos serviços existentes;  
j. A verificação de projetos e planejamento em andamento, no caso do Estado de São Paulo considerar o planejamento logístico que está ordenado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes – PDDT. E o planejamento da rede de transportes público de pessoas da RMSP que é orientado pelo Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU;  
k. Considerar os Planos que tratam do desenvolvimento urbano das Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo como o Plano de Ação da Macrometrópole – PAM e os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI; [...]

**PARÁGRAFO 11:**

[...]

l. Identificar na rede viária, a hierarquia do fluxo das cargas que são de passagem interestaduais e das cargas para o abastecimento local;

m. A delimitação da circulação de veículos de cargas e dos veículos de passageiros de forma mais clara, minimizando os conflitos e promovendo a segurança nos deslocamentos de pessoas nas rodovias, como a Raposo Tavares, Regis Bitencourt e Anchieta que fazem interface com as áreas de maior adensamento urbano.”

**PARÁGRAFO 14:**

• CP-004509: “Carecendo de levantamento de informações mais precisas, mas é sabido que as Concessionárias são autuadas pela ANTT por não cumprimento de obrigações. Que o valor de tais autuações sejam convertidas rapidamente, após seu trânsito em julgado, em melhorias para a rodovia, como implantação de viadutos, construção de novas Unidades Operacionais para a PRF, construção de acostamento e ampliação da largura dos existentes, por exemplo.”

• CP-005648: “Priorizar os investimentos setoriais a partir de corredores logísticos identificados no Plano Nacional de Logística, considerando, na definição do escopo dos contratos de concessão ou de manutenção, a integração do eixo viário principal às suas respectivas vias federais alimentadoras, OU DE OUTRAS ESFERAS ADMINISTRATIVAS, consoante uma visão territorial integrada e de eficiência logística.”

• CP-005764: “Levantar e verificar os corredores logísticos estratégicos para a soberania nacional e, nesse contexto, realizar os investimentos e as adequações necessárias. Isso poderá proporcionar rápida, eficiente e eficaz mobilização nos deslocamentos de tropas, suprimentos e viaturas, por exemplo.”

- CP-005798: “Incluir previsão de atuação junto a entes Estaduais e possibilidade de investimentos quando os corredores logísticos federais tiverem trechos estaduais de importância para o escoamento das cargas.”
- CP-005917: “Além de melhorar a infraestrutura já existente, estimular e ampliar a quantidade de portos secos com vistas a servir de interpostos, sobretudo nas regiões Norte e Nordeste do país. Pode dinamizar os serviços logísticos como despacho alfandegário, transbordo, armazenamento e consolidação de cargas, aumentando e melhorando a integração entre malha rodoviária, ferroviária e aérea.”
- CP-006091: “Adotar sistema de monitoramento e controle do início da cadeia até a entrega, através de tecnologias de rastreamento via satélite com sensores de localização em pontos estratégicos nas rodovias indicando o percurso e compartilhando em tempo real os processos logísticos; A reorganização do fluxo de veículos de carga conforme a hierarquia da rede viária e a adoção de intermodalidade gradativa com a geolocalização estratégica de infraestruturas para a armazenagem, carga, descarga e a distribuição.”
- CP-006229: “Priorizar os investimentos setoriais a partir de corredores logísticos identificados no Plano Nacional de Logística, considerando, na definição do escopo dos contratos de concessão ou de manutenção, a integração do eixo viário principal às suas respectivas vias federais alimentadoras e PONTOS DE CONEXÃO COM OUTROS MODAIS DE TRANSPORTE, consoante uma visão territorial integrada e de eficiência logística.”

- CP-006258: “Instituir um comitê gestor para cada corredor logístico identificado no Plano Nacional de Logística, objetivando a atuação conjunta das diversas esferas de governo (federal, estadual, municipal), além da parceria público privada, na priorização dos projetos com melhor relação custo benefício no ganho de eficiência logística global do corredor.”
- CP-006744: “Os projetos de grande vulto constituem um campo de iniciativa importante para a política pública. De um lado, eles possuem efeitos estruturantes sobre o espaço, o desenvolvimento territorial e o próprio crescimento econômico. De outro, eles podem trazer efeitos negativos sobre as finanças públicas e induzir a uma má alocação dos recursos escassos da sociedade. Outros impactos sociais e ambientais também são usados para justificar a cautela perante sua adoção acrítica e massiva. O presente artigo foca seus efeitos fiscais, analisando as limitações da avaliação corrente dos projetos, que via de regra não contrapõe as despesas às receitas fiscais decorrentes, embora tal contraposição já estar resolvida metodologicamente. Propõe-se aqui a introdução desse tipo de avaliação compulsória para projetos de grande vulto, mas permitindo um regime especial e privilegiado na gestão fiscal para aqueles que apresentem um balanço fiscal positivo. A metodologia de aferição dos impactos econômicos e fiscais, bem como do equilíbrio fiscal interno do projeto é esboçada, e elementos para uma reforma da Lei de Responsabilidade Fiscal são explanados. A conclusão avança extensões dessa reforma legal para permitir que projetos que possuem um balanço interno negativo possam se integrar a outros, de forma que o programa territorial conjunto resultante tenha um balanço positivo e possa igualmente se beneficiar do regime especial.”

## CONSULTA PÚBLICA

• CP-007307: “Sugere-se alteração do texto para: Priorizar os investimentos setoriais a partir de corredores logísticos identificados no Plano Nacional de Logística e Transportes, considerando, na definição do escopo dos contratos de concessão ou de manutenção, a integração dos eixos de transporte (ferroviário e rodoviário) principais às suas respectivas via alimentadoras, consoante uma visão territorial integrada e de eficiência logística.”

### **PARÁGRAFO 15:**

• CP-006135: “Inserir: Implantação de corredores logísticos, priorizando a intermodalidade e a infraestrutura já instalada, ainda que não seja de transportes terrestres.”

### **PARÁGRAFO 16:**

• CP-006745: “O planejamento de transportes terrestres deve adotar uma matriz de tempos inter-regionais e índices de acessibilidade e conectividade máximos.”

### **PARÁGRAFO 17:**

• CP-005800: “Incluir a adoção de Sistema de inteligente de Tráfego na operação da via.”

• CP-007349: “Recuperar a abordagem de eixos de integração e desenvolvimento prevendo, para cada eixo, programas de mobilização econômica com base nos potenciais instalados e instaláveis, e a consolidação de respectivos polos urbanos e econômicos.”

• CP-007308: “Sugere-se alteração no texto para: Promover o aumento de capacidade das vias, conforme o nível de serviço das vias, de transportes terrestres integrantes de corredores logísticos identificados no âmbito do Plano Nacional de Logística, à luz das especificidades dos modos rodoviário e ferroviário, considerando:”

**PARÁGRAFO 18:**

- CP-006242: “A identificação e consecução de melhorias na segurança viária.”

**PARÁGRAFO 20:**

- CP-004507: “Os trechos concentradores de acidentes devem ser ponto de atenção por parte da ANTT, cobrando da Concessionária e, se for necessário, liberar novos investimentos não previstos no PER, para que os índices de acidentes sejam reduzidos. Inicialmente, exigir investimentos de baixo custo. Caso não seja o suficiente, liberar o investimento de alto custo para solução do ponto concentrador de acidentes, com a devida contrapartida tarifária.”

**PARÁGRAFO 21:**

- CP-005404: “Inclui não apenas as áreas urbanas, mas as ocupações que ocorram ao longo das faixas de domínio das rodovias e ferrovias. Sugestão: a redução de interferências com os ambientes urbanos E OCUPAÇÕES LINDEIRAS.”
- CP-006092: “e. realizar diagnóstico da rede através de levantamento conjunto aos governos locais para identificar os pontos críticos e as necessidades prioritárias;  
f. estruturar a função das vias de escoamento, considerando a potencialização das vias com função troncal;  
g. estruturar as vias alimentadoras com, pontos de carga, descarga, apoio aos trabalhadores, armazenamento, infraestruturas de controle logístico;  
h. realizar estudos de viabilidade para identificar as potencialidades de novas ligações ou ampliação da secção viária;  
[...]

## CONSULTA PÚBLICA

[...]

“i. adotar indicadores, como o índice de acidentes, para identificar as prioridades dos trechos ou pontos da rede que necessitam de melhorias, investimentos, adequação na sinalização e no desenho geométrico da rodovia.”

- CP-006231: “A identificação e consecução de melhorias na trafegabilidade.”
- CP-006238: “investimento para melhoria dos acessos aos pontos de conexão intermodal.”

### **PARÁGRAFO 24:**

- CP-005296: “Incluir a cabotagem e aeroportos na malha de serviços intermodais com interação com os modais rodoviário e ferroviário.”
- CP-005647: “Sugiro incluir a intermodalidade com o aquaviário, aeroviário e dutoviário.”
- CP-006230: “Sugerimos considerar o conceito de multimodalidade (transporte multimodal de cargas) prevista na Lei 9.611/1998 e não ficar limitado apenas ao transporte intermodal.”
- CP-007359: “Incluir a intermodalidade com o aquaviário, portuário e aeroviário.”
- CP-007309: “Sugere-se alteração no texto para: Incentivar operações e serviços logísticos intermodais entre todos os subsistemas de transporte, estimulando a multimodalidade, considerando:”

### **PARÁGRAFO 25:**

- CP-006136: “A implantação de Centros de Integração Logística em pontos estratégicos da malha, considerando os subsistemas rodoviário e ferroviário, dentre outros já instalados;”

**PARÁGRAFO 27:**

- CP-005649: “c) a padronização e unitização das cargas por meio de contêineres E OUTRAS FORMAS DE UNITIZAÇÃO DE CARGAS.”

**PARÁGRAFO 28:**

- CP-004508: “Com certeza o acompanhamento da frota e das suas cargas é benéfico, pois permite que o gestor nacional consiga entender onde e quando será necessário investir os recursos públicos.”
- CP-005339: “Poderia se incentivar o embarcador a utilizar aplicativos de integração visando reduzir a quantidade de veículos rodando vazio. Entraves contratuais poderiam ser vencidos com incentivos com esse fim. A primeira ação deveria ser conhecer esse número, e se for significativo tomar ações nesse sentido. Reduz emissão, reduz custo de logística, melhora rentabilidade do contribuinte e reduz custo de uso das rodovias.”

**PARÁGRAFO 30:**

- CP-004945: “Está contemplado no item "29e" quando se considera: "agilidade dos processos requeridos no âmbito do transporte de cargas.”
- CP-005181: “Concentrar as exigências nos documentos para o TRC no MDF-e, uma vez que este possui todas informações relacionadas ao transporte de cargas em parceria com a SEFAZ Virtual + ANTT, ou seja, dados fiscais, tributários e de transportes num único documento já implementado no ambiente das empresas de transporte de cargas.”
- CP-005809: “Incluir a melhoria da eficiência do sistema do transportes multimodal, especialmente quando envolve os serviços de cabotagem.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-005995: “Incentivar no processo regulatório a maior inserção de carga geral na ferrovia – parte substancial da carga geral encontra-se nos corredores rodoviários de longa distância, alguns deles já atendidos por serviços ferroviários, como ligações SE-NE.”
- CP-006087: “g. o atendimento a comunidades que permaneçam isoladas por períodos extensos em razão das condições climáticas sazonais.
  - h. a eliminação de conflitos entre o transporte ferroviário de cargas e os sistemas sobre trilhos de transporte público de passageiros de caráter urbano.
  - i. a promoção do desenvolvimento das redes de transporte público de passageiros sobre trilhos de caráter urbano, seja em abrangência mediante a ampliação das regiões atendidas e das redes existentes, seja em eficiência e modernização dos serviços existentes.
  - j. A verificação de projetos e planejamento em andamento, no caso do Estado de São Paulo considerar o planejamento logístico que está ordenado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes – PDDT. E o planejamento da rede de transportes público de pessoas da RMSP que é orientado pelo Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU;
  - k. Considerar os Planos que tratam do desenvolvimento urbano das Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo como o Plano de Ação da Macrometrópole – PAM e os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI;
  - l. Identificar na rede viária, a hierarquia do fluxo das cargas que são de passagem interestaduais e das cargas para o abastecimento local;
  - m. A delimitação da circulação de veículos de cargas e dos veículos de passageiros de forma mais clara, minimizando os conflitos e promovendo a segurança nos deslocamentos de pessoas nas rodovias, como a Raposo Tavares, Regis Bitencourt e Anchieta que fazem interface com as áreas de maior adensamento urbano.”

## CONSULTA PÚBLICA

• CP-006093: “g. Envidar esforços para a atuação conjunta entre ANTT e ANTAQ visando estender a abrangência das operações e serviços logísticos intermodais entre os sistemas de transporte terrestre e aquaviário.

h. adotar uma visão sistêmica da rede de transportes de supervisão federal através da integração com as outras escalas governamentais (estadual e municipal) e entre as empresas de transporte de carga e de passageiros dos diversos modais.”

### **PARÁGRAFO 32:**

• CP-004601: “INCENTIVO AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE MAIORES DISTANCIAS POR MEIO DO MODAL FERROVIARIOS.”

• CP-005061: “Sugere-se a integração entre modos de transporte, em especial entre os setores aeroviário e rodoviário. No âmbito do turismo, essa integração é fundamental. No Ministério do Turismo encontra-se em curso o apoio à iniciativas como a implantação de terminais rodoviários em aeroportos, visando facilitar e melhorar logística para os turistas. Além da infraestrutura, é fundamental o incentivo a soluções de prestação de serviços no transporte turístico por meio de aperfeiçoamentos regulatórios que visem ambientes de negócios flexíveis e seguros.”

• CP-007516: “1 - Definir política pública setorial que estimule e seja vetor de atração para projetos de transporte ferroviário de passageiros nas interligações nacionais; 2 - Definir o marco regulatório para o transporte ferroviário de passageiros, com a instituição de regras de operação e de segurança; 3 - Estudar mecanismos de financiamento próprios para o transporte ferroviário de passageiros.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-007350: “Programar a implantação de trens de alta velocidade em eixos de forte urbanização: Rio-SP, SP-BH, SP-Brasília, SP-Porto Alegre e Salvador-Natal.”

### PARÁGRAFO 34:

- CP-004947: “O termo "Estabelecer diretrizes" pode ser considerado um comando ligado mais ao nível de planejamento estratégico. Sugere-se que neste item sejam abordadas as diretrizes táticas setoriais de nível tático. Isto é, que as diretrizes mais relevantes, levantadas na etapa anterior deste projeto, sejam pontuadas neste tópico.”
- CP-005650: “Sugiro tratar de temas como: - Estabelecimento de padrões de qualidade distintos, em função da operação desejada. É possível que os usuários e consumidores de diferentes localidades tenham padrões de aceitação do nível do serviço bem distintos. O estabelecimento de padrões diferentes poderá evitar o transporte clandestino de passageiros, viabilizar a regularização e exploração do transporte de passageiros em localidades remotas ou com falhas na prestação do serviço. - Regulamentação do fretamento colaborativo.”
- CP-005811: “Incentivar o transporte de passageiros em trechos urbanos de ferrovias de carga.”
- CP-006094: “a. Desenvolvimento de modelo de rede de transporte coletivo com a integração dos sistemas municipais com os sistemas intermunicipais voltados a melhorar o desempenho e fluidez dos mesmos nas rodovias.

[...]

[...]

“b. Elaboração de diretrizes para prioridade temporal ao tráfego do transporte coletivo em rodovias inseridas em áreas conturbadas ou desenvolvimento de rotas alternativas com prioridade ao transporte coletivo para aliviar o fluxo bem como as interferências causadas pelos mesmos junto às rodovias.

c. Elaboração de diretrizes para padronização de tipos de veículos de transporte coletivo de característica urbana para tráfego em rodovias.

d. Desenvolvimento de aplicativos voltados para os usuários se sintonizarem com a programação da operação bem como a qualidade de ocupação dos mesmos.

e. Assegurar que as diferentes escalas governamentais (municipal, estadual, federal) alinhem seu planejamento e suas demandas de forma a compatibilizar e racionalizar o orçamento, para realizar a integração dos diversos planos de mobilidade, consolidando uma rede de mobilidade e desenvolvimento urbano adensado ao longo das infraestruturas de transporte de passageiros no modal terrestre;

f. Verificar os levantamentos considerados nos diversos planos governamentais e estudos acadêmicos sobre planejamento da Macrometrópole Paulista.”

• CP-007626: “O modelo em andamento no Brasil não coaduna com os desafios de novas autorizações para o serviço público de transporte rodoviário interestadual de passageiros, com reflexo inevitável no transporte intermunicipal, na medida em que o excesso de oferta no transporte interestadual leva os seus operadores a buscar demanda no transporte intermunicipal, valendo-se do fato de as tarifas e os itinerários interestaduais serem livres. Vide anexo.”

• CP-007311: “Sugere-se altera o texto para: Estabelecer diretrizes voltadas ao fomento e aperfeiçoamento do transporte de passageiros incentivando a multimodalidade.”

**PARÁGRAFO 35:**

- CP-006138: “Priorizar e desenvolver ações para adequação das rodovias federais não pavimentadas às normas técnicas vigentes.”

**PARÁGRAFO 36:**

- CP-004340: “Há necessidade de existirem rodovias federais não pavimentadas? As Rodovias Federais deveriam ser todas pavimentadas. As demais onde isso não fosse possível deveriam ser repassadas para a responsabilidade dos governos estaduais e/ou municipais.”

**PARÁGRAFO 37:**

- CP-004341: “Em vez de manutenção, deveria ser motivo de um plano de Pavimentação de TODAS as rodovias federais. Aquelas onde isso não seria inicialmente viável, deveriam ser transferidas para a responsabilidade de manutenção dos estados e/ou municípios.”
- CP-006095: “Alterar a redação e substituir por: Desenvolver ações de manutenção preventiva e corretiva para as rodovias federais não pavimentadas e envidar esforços para sua pavimentação. Adoção de concorrência em PPP para trechos que não tem pavimentação e/ou abertura legal para a participação dos municípios na pavimentação e manutenção de trechos das rodovias.”
- CP-007312: “Sugere-se alterar o texto para: Desenvolver ações para pavimentação e correção de rodovias federais não pavimentadas, conforme o nível de serviço dessas rodovias.”

**PARÁGRAFO 39:**

- CP-006138: “Facilitar projetos integrados e sustentáveis, integrando circulação, uso e ocupação do solo e acessibilidade.”

**PARÁGRAFO 40:**

- CP-005652: “Sugiro definir o Órgão/Empresa/Instituição responsável por esta padronização;”

**PARÁGRAFO 43:**

- CP-006098: “Alterar a redação do texto para: Disciplinar, de modo mais claro e assertivo, os normativos e as determinações técnicas a serem seguidas nos editais de contratações de investimentos em infraestruturas viárias e de apoio, sobretudo quanto:”
- CP-006141: “Retirar a palavra "mais" do caput.”

**PARÁGRAFO 44:**

- CP-005651: “a) aos projetos de engenharia e serviços, QUE DEVERÃO BUSCAR O MELHOR DETALHAMENTO PRÉVIO POSSÍVEL.”
- CP-007278: “Exigência além do atestado de operação, dos atestações das empresas participantes, conforme os tipos de serviços constante no plano de investimentos previsto, mitigando o risco de engenharia para o poder público.”

**PARÁGRAFO 48:**

- CP-005405: “Importante especificar também a necessidade de disciplinar melhor os critérios ambientais, sociais e territoriais quando da elaboração das contratações de investimentos. Sugestão: às normas ambientais, de segurança operacional e de regramento territorial;”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-006099: “f. incentivo de todas as escalas governamentais (municípios, estado e governo federal) para a implantação do sistema de BIM, Building Information Modeling (BIM), que em tradução significa: Modelagem com Informação da Construção na engenharia e serviços, obras. A metodologia BIM tem potencial para auxiliar nas principais atividades de desenvolvimento de projetos, gerenciamento, supervisão e fiscalização de obras por meio de informações mais qualificadas para controlar e exigir o cumprimento de contratos, aumentando a probabilidade de executar obras com melhor qualidade, aderentes ao custo e prazo contratados.”

### **PARÁGRAFO 50:**

- CP-005812: “Alteração na legislação para permitir investimentos cruzados em rodovias, através de outorga, semelhante ao que ocorre para a ferrovias, através da Lei 13.448/2017.”

### **PARÁGRAFO 51:**

- CP-005408: “Incluir os títulos verdes no aperfeiçoamento do ambiente de negócios, como está sendo ofertado no projeto de certificação do Programa de Novas Concessões Ferroviárias. Sugestão de alínea e): O FOMENTO À EMISSÃO E UTILIZAÇÃO DE TÍTULOS VERDES.”

### **PARÁGRAFO 52:**

- CP-004627: “Utilizar o mesmo mecanismo que hoje é utilizado para licitação de sistemas de transmissão de energia (receita fixa). Isso isenta o investidor de risco e traz um aumento significativo da concorrência.”

**PARÁGRAFO 53:**

• CP-004510: “Carecendo de levantamento de informações mais precisas, mas é sabido que as Concessionárias são autuadas pela ANTT por não cumprimento de obrigações. Que o valor de tais autuações sejam convertidas rapidamente, após seu trânsito em julgado, em melhorias para a rodovia, como implantação de viadutos, construção de novas Unidades Operacionais para a PRF, construção de acostamento e ampliação da largura dos existentes, por exemplo, que não estavam previsto no plano de exploração da rodovia.”

**PARÁGRAFO 55:**

• CP-006101: “e. a manutenção de equipamentos de infraestrutura de apoio através de mecanismos de terceirização, com possibilidade de exploração comercial;  
f. levantar e diagnosticar a situação dos planos de negócios existentes para planejar os ajustes e os investimentos necessários para equilíbrio econômico.”

**PARÁGRAFO 57:**

• CP-004603: “Desenvolvimento de políticas para o desenvolvimento urbano, enxergando suas interfaces com a mobilidade e o transporte de mercadorias e serviços.”

**PARÁGRAFO 58:**

• CP-006262: “A viabilidade e o incentivo à instalação de plataformas logísticas em áreas estratégicas.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-007520: “1 – Estudar a utilização do transporte ferroviário de passageiros nas interligações regionais, como instrumento de aumento da conectividade e visando melhorar a competitividade das economias locais.”

### **PARÁGRAFO 59:**

- CP-004512: “É comum, ao longo das rodovias federais, comunidades lindeiras que vivem da pesca, agricultura e pecuária artesanal. Entendo que a criação e cessão de uso de vários bolsões comerciais para a venda de tais itens, além de trazer segurança naquela local, já que será ocupado por trabalhadores e não por bandidos, trará um meio honesto de subsistência aos moradores, que poderão vender, por exemplo, mel, bananas, pescados, frutas, leite, dentre outros.”
- CP-005413: “Avaliar a constitucionalidade do usufruto de bens de uso comum do povo.”

### **PARÁGRAFO 60:**

- CP-005028: “Acrescentar a busca de parcerias com o Ministério Público e o Poder Judiciário visando dirimir os conflitos de desapropriação e reassentamento.”
- CP-005414: “Sugestão de readequação de redação devido a necessidade de deixar claro a importância dos critérios de elegibilidade Sugestão: o estabelecimento de CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO E EXECUÇÃO DE programas de reassentamento, regularização fundiária e provisão de habitações de interesse social para ocupantes das faixas de domínio.”

**PARÁGRAFO 63:**

• CP-005815: “O incentivo à implantação de polos de desenvolvimento tecnológico, envolvendo universidades, escolas técnicas e indústrias, relacionados à prospecção de inovações, à manutenção das vias terrestres e ao planejamento de transportes.”

**PARÁGRAFO 65:**

• CP-004513: “Além de serem meio para chegarem aos pontos turísticos, seria importante também que, onde for possível, houvesse a implantação de pontos turísticos na rodovia. Há vários locais, à margem da BR101 por exemplo, onde podem existir mirantes para se ver o mar, as praias. Na Rodovia Régis Bittencourt, temos vários pontos onde é possível ver quedas d’água, aves e vegetação preservada da Mata Atlântica.”

• CP-005057: “Como alternativa de redação ao inciso: "o incentivo ao desenvolvimento de regiões turísticas". O Ministério do Turismo tem o mapa do turismo (<http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>) em que estão definidas as regiões turísticas. Acredito que o termo região turística possui a característica de integração de vários polos turísticos, por meio das rodovias ou ferrovias, desenvolvendo a região como um todo.”

**PARÁGRAFO 66:**

• CP-004514: “Hoje, é comum demais não ter espaço para os caminhões pararem em postos de abastecimento, até mesmo quando são clientes do posto. As empresas pouco investem em pontos de parada ou em hotéis para seus motoristas, apesar de, em alguns casos, terem frotas gigantescas. Em assim sendo, entendemos que deve haver estímulo a criação de PPDs ao longo das rodovia federais, especialmente na rodovia Régis Bittencourt, onde se predomina o fluxo de veículos pesados e extrapesados.”

## CONSULTA PÚBLICA

• CP-005060: “O termo PPD é atualmente aplicado ao transporte de cargas visando atender a legislações trabalhistas. Por outro lado, o Ministério do Turismo está desenvolvendo um programa de fomento com o objetivo de implantar e Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para Turistas em rodovias em território nacional. No caso, o PPD para Turista está sendo definido como um estabelecimento de referência cadastrado no Ministério do Turismo e localizados na faixa de domínio de rodovia ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia que proporcionem segurança e serviços diferenciados tipicamente turísticos destinados aos turistas em seus deslocamentos. A iniciativa se reveste de especial importância no contexto de deslocamentos dos turistas, no qual se pretende que essas viagens possam contemplar também uma experiência turística. Assim sendo, solicita-se uma abordagem do inciso que contemple essa iniciativa do MTur.”

### **PARÁGRAFO 71:**

• CP-005062: “Se possível, que nos novos contratos de concessão haja um compromisso no desenvolvimento de estudos e levantamento de dados relacionados ao setor como contribuição científica e tecnológica. O aprimoramento de políticas públicas passa pela necessidade de obtenção de dados e realização de pesquisas. No turismo, por exemplo, avaliações periódicas das regiões turísticas que são atendidas pelas rodovias/ferrovias concedidas é fundamental para a atração de novos investimentos em toda cadeia produtiva do turismo. O investidor precisa de dados para empreender. Uma vez que se investe na cadeia do turismo aumenta também potencial de fluxo turístico, beneficiando a viabilidade da concessão.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-005416: “Sugestão de nova alínea. Sugestão: A definição de diretrizes, critérios e procedimentos a serem adotados nos processos de desapropriação e remoção de ocupações em faixas de domínio.”
- CP-005816: “A previsão de cobrança tarifária ponto a ponto ou free flow visando a justiça tarifária.”
- CP-005817: “Buscar incluir rodovias federais adjacentes e dependentes, de curta extensão e pouco tráfego, nas concessões federais de rodovias de grande porte e tráfego, visando sua manutenção com recursos da concessão.”
- CP-005863: “Particularmente para fins de segurança em vias rodoviárias, as autoridades policiais por vezes necessitam das imagens onde ocorreram sinistros para elucidação do delito. Algumas concessionárias relutam em ceder suas imagens, alegando insegurança jurídica, sob pena de serem responsabilizadas futuramente por cessão de imagens privadas. Constando nos contratos de concessão, além de garantir acesso aos policiais, respalda o ato da concessionária.”
- CP-007521: “1 – Desenvolver mecanismos e instrumentos que propiciem a garantia dos contratos e da sua segurança jurídica.”

### **PARÁGRAFO 72:**

- CP-005415: “Avaliar, de forma a deixar mais abrangente. Sugestão: a utilização gradual de tecnologias, procedimentos e inovações mais eficientes e ambientalmente sustentáveis;”

**PARÁGRAFO 73:**

- CP-004515: “Apesar de não previsto, com o devido ajuste tarifário, mantendo o equilíbrio contratual, investimentos em melhoria de traçado, parceria para melhoria do sinal de telefonia móvel, implantação de áreas de escape, aumento do número de painéis de mensagem variável, são ações que merecem ter um gatilho para tanto, evitando-se o que já ocorre na Régis Bittencourt, que o contrato de concessão parece estagnado, não evolui.”
- CP-006232: “Substituir item b (a implantação de gatilhos para a adoção de inovações tecnológicas) por estímulo à busca de inovações tecnológicas que resultem em benefícios aos usuários. A Lei 8.987/1995 discorre que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado, o que inclui atualidade ou modernidade de técnicas, do equipamento e das instalações. Essas atualizações, na maioria, resultam e melhoria do serviço e redução de custos. Gatilhos devem ser indicados para aumento de fluxos, investimentos que resultem em elevados dispêndios financeiros.”

**PARÁGRAFO 77:**

- CP-007279: “Criação de legislação Federal específica sobre a criação de rotas de fugas pelos Estados e Municípios, para garantir a demanda estabelecida nos planos de investimentos do projeto.”

**PARÁGRAFO 81:**

- CP-005996: “Desde que vinculado a um mesmo contrato de concessão - modelo filé com osso.”
- CP-007523: “1-Estudar a adoção de mecanismos de compartilhamento dos benefícios econômicos na forma de transferências para o transporte ferroviário de passageiros que tenha função estruturante nas economias regionais.”

**PARÁGRAFO 85:**

- CP-005997: “Excelente iniciativa – pode também condicionar a renovação do contrato, desde que previsto no contrato original e se atingida determinada meta ou quanto estiver ranqueada no quadrante superior das melhores rodovias”

**PARÁGRAFO 86:**

- CP-005029: “No cumprimento dos cronogramas de projeto e obra pactuados.”
- CP-006235: “Estender às concessões existentes, e não apenas às novas.”

**PARÁGRAFO 87:**

- CP-004516: “Certamente é um dos melhores indicadores para avaliação dos serviços prestados. Acredito que anualmente devam passar por entrevista os usuários da rodovia, com o objetivo de aferir a satisfação em fazer uso da via concedida.”

**PARÁGRAFO 88:**

- CP-004517: “Outro indicador bastante importante, pois afere o resultado do trabalho da concessionária de maneira assertiva, ou seja, não adiante investir onde interessa, mas onde e quando é necessário. Rodovia segura deveria ser prioridade nas concessões. Com segurança, há fluidez.”
- CP-004927: “Disponibilizar base de dados de acidentes, com geolocalização do evento ou endereço e km da rodovia, com número de vítimas, fatais ou não, caracterizando os envolvidos por gênero, idade, se passageiros ou condutores, dia e horário do evento, tipo dos veículos envolvidos e se envolvimento de pedestres.”

**PARÁGRAFO 91:**

- CP-004518: “Hoje é comum, por exemplo, na Rodovia Régis Bittencourt, a fluidez ser prejudicada pelo não deslocamento de recursos para solução de problemas. Sem acostamento ou com acostamento estreitos, recursos como guincho, ambulância e PRF não chegam rapidamente ao local de um acidente, prejudicando a fluidez. Outro fator comum, quando há falta de acostamento, é a quebra de veículo sobre faixa de rolamento e a inexistência de áreas de segurança, para parada segura, e de escape, quando há falha do sistema de freios de veículos pesados. Em todos os casos, há prejuízo à fluidez.”
- CP-006104: “f. no mobiliário e infraestrutura disponibilizados aos usuários de autos particulares, transporte de carga e transporte coletivo.  
g. adoção de práticas de sustentabilidade no processo de implantação e de manutenção.”

**PARÁGRAFO 94:**

- CP-007280: “Alocação do risco de demanda por faixa, entre o poder público e a concessionária, possibilitando uma maior partição dos riscos e conseqüentemente um número maior de investidores.”
- CP-007524: “1 – Considerar na metodologia os riscos regulatórios, o risco da demanda de passageiros e da operação do transporte ferroviário de passageiros em situações de calamidades públicas e emergenciais, na garantia da conectividade.”

**PARÁGRAFO 97:**

- CP-005654: “Por se tratar de um planejamento setorial, sugiro incluir a possibilidade PPP - administrativa.”

**PARÁGRAFO 99:**

• CP-005658: “Refletir sobre a possibilidade de diferenciação no custo do pedágio, em função da eficiência energética dos veículos. Isto poderá incentivar a renovação da frota de caminhões, aquecendo a indústria.”

**PARÁGRAFO 100:**

• CP-005819: “Fundamental a previsão de cobrança tarifária ponto a ponto ou free flow visando a justiça tarifária, tema de muita reclamação nas concessões atuais e nas que estão sendo discutidas atualmente no âmbito das Audiências Públicas da ANTT.”

• CP-004519: “Estou certo que esta prática é muito importante, evitando-se o enriquecimento sem causa por parte das concessionárias e o empobrecimentos dos usuários de maneira injusta. Certamente é o mais justo para todos.”

• CP-005183: “Expandir a rede de empresas de sistemas de passagem automáticas nas praças de pedágio de modo a atender as empresas de transporte de cargas que atualmente estão limitadas ao uso de sistemas que muitas vezes não atendem de forma satisfatória as rotas das operações de TRC.”

• CP-006106: “Estabelecer, no âmbito das concessões rodoviárias federais, mecanismos de cobrança de pedágios proporcionais aos trechos percorridos para o estabelecimento do modelo de rateio no transporte público de passageiros.”

• CP-007276: “Inclusão de débito automático direto em cartão de crédito e débito como meio pagamento de pedágios em rodovias federais.”

**PARÁGRAFO 107:**

- CP-005818: “A atuação junto a Estados e municípios visando identificar polos e portos potenciais geradores de carga ferroviária mas sem conexão, visando a alocação de investimentos para implantação de malhas e ramais de conexão.”
- CP-006265: “A otimização do uso da malha ferroviária, por meio do incentivo ao uso compartilhado da infraestrutura entre diferentes operadores.”
- CP-006266: “A adoção de medidas de promoção da interoperabilidade da malha ferroviária nacional.”

**PARÁGRAFO 108:**

- CP-005661: “a) identificação de potencialidades e mecanismos de transporte misto, de passageiros e cargas fracionadas, inclusive relacionadas ao serviço expresso de pequenas encomendas;  
b) facilitar a habilitação de operador ferroviário independente visando aumentar a competição e a diversidade de cargas.”

**PARÁGRAFO 109:**

- CP-005297: “Regulamentação de operação de linhas curtas dentro das malhas concessionadas para maior agilidade na movimentação de cargas.”
- CP-005665: “c) a simplificação dos procedimentos regulatórios e exigências no âmbito da prestação dos serviços ferroviários com vistas à desburocratização (RETIRAR A MENÇÃO A CONCEDIDOS).”
- CP-007525: “1 - Simplificação dos procedimentos regulatórios e exigências no âmbito da prestação dos serviços ferroviários concedidos com vistas à desburocratização, em especial para linhas de transporte ferroviário de passageiros que tenham caráter estruturada para as economias locais; [...]

[...]

2 – Incentivos para a implantação de projetos em malhas ociosas ou de baixa utilização."

**PARÁGRAFO 110:**

- CP-004629: “A bitola métrica não pode ser desprezada. Sugiro considerar que possam ser construídas novas redes em bitola métrica, de maneira a induzir a recuperação da rede existente (por exemplo, o sul de Minas e Angra dos Reis poderiam se interligar, a rede entre Rio e SP poderia receber um terceiro trilho, dinamizando a economia local).”
- CP-005394: “No caso do Brasil a padronização de uma única bitola gera menor conectividade entre as malhas ferroviárias, visto que as linhas férreas que vem sendo construídas no país possuem bitola de 1,6 metros e as ferrovias que operam a mais tempo possuem bitola métrica. A grosso modo é mais fácil transformar uma bitola larga em mista do que uma bitola métrica em mista, isso devido as questões de aumento de aumento de plataforma, critérios geométricos e de projeto como um todo, o que geraria uma maior conectividade entre as linhas. Como essa Seção define as diretrizes do transporte ferroviário, creio que uma diretriz mas coerente seria a possibilidade de maior interligação entre as vias existentes no país com estudos viabilidade de investimento nesse sentido.”
- CP-005980: “Desenvolver estudos para a implantação de uma bitola única no país, inclusive considerando a integração da malha nacional aos países do Mercosul e os planos de transição para a unificação. Retificação de linhas existentes.”

**PARÁGRAFO 111:**

- CP-005668: “e) a instituição de processos de autorização para fins de expansão da malha ferroviária, melhoria e modernização de trechos já existentes e aumento da competição na rede visando responder à demanda não atendida;”

**PARÁGRAFO 113:**

- CP-005998: “Estabelecimento de metas de inserção de carga geral nas novas concessões e eventuais renovações.”

**PARÁGRAFO 117:**

- CP-006145: “Inserir alínea entre as atuais alíneas a e b - Integração com subsistemas de modais existentes ou projetados;”
- CP-007528: “1 – Geração de externalidades positivas, benefícios sociais, econômicos e ambientais, identificadas a partir de metodologia própria a ser utilizada na tomada de decisão da seleção e/ou financiamento de projetos.”

**PARÁGRAFO 118:**

- CP-005670: “a) integração com o planejamento urbano E/OU REGIONAL;”

**PARÁGRAFO 119:**

- CP-005671: “Planejamento de rotas de interligação entre cidades médias e cidades de grande porte/regiões metropolitanas, PODENDO UTILIZAR AS VIAS EXISTENTES OCIOSAS OU QUE DEMANDARÃO AUMENTO DE CAPACIDADE.”
- CP-005979: “Desenvolver políticas para o desenvolvimento de trens regionais, entre capitais e cidades com um número mínimo de habitantes (a ser definido) e interligação das capitais brasileiras.”

**PARÁGRAFO 121:**

- CP-005672: “d) estimativa da demanda para a viabilização dos projetos;  
e) estudo de adoção de tecnologia mais apropriada;”

- CP-007531: “Definição de critérios e metodologias para os estudos da demanda visando a viabilização dos projetos e garantia da atratividade e segurança de investimentos privados.”

**PARÁGRAFO 122:**

- CP-006108: “f. Integração multimodal. Precisamos ser capazes de oferecer aos nossos viajantes a possibilidade de ir do ponto de partida ao destino, combinando meios de transporte sustentáveis com uma espinha dorsal metroferroviária. Inserindo aqui todas as questões relacionadas à primeira e última milha.  
g. Fomentar a inovação por meio de colaborações público-privadas. Incentivar a colaboração no desenvolvimento e implementação de tecnologia e modelos de negócios inovadores. Isso pode incluir chamadas públicas e restritas para projetos colaborativos de “inovação aberta”, como testes, demonstrações e pilotos, bem como infraestrutura de apoio à inovação, como incubadoras, aceleradoras e zonas de inovação.  
h. Inserir no Portfólio de Projetos, Ligações Regionais Ferroviárias. O momento agora é de pensar no longo prazo. A pandemia da covid-19 mudou hábitos, exigiu nova postura e tem levado, inclusive, a uma nova migração das grandes cidades para pequenas e médias o que pode ser uma oportunidade para tirar essas ligações do papel. Considerar os projetos existentes e em estudo entre as Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo que visam o desenvolvimento e a integração viárias entre polos urbanos e metrópoles que impulsionam a economia do país, como o Trem Intercidades que faz ligação entre as Cidades de Campinas e São Paulo.  
i. Fomentar Políticas e Estratégias setoriais para transformação digital (MAAS). Elaborar estratégias setoriais para a transformação digital nas cidades e nas áreas de urbanismo e mobilidade. [...]

[...]

“É necessário uma infraestrutura física e digital interconectada permitindo transferências entre diferentes serviços de transporte. Acrescentamos também a necessidade de uma infraestrutura de dados robusta, segura e transparente para habilitar esse modelo de gerenciamento de mobilidade unificado permitindo oferecer todo o potencial de um mais abrangente, que será a chave para alcançar flexibilidade, resiliência e uma melhor experiência dos clientes dos serviços.”

**PARÁGRAFO 125:**

- CP-007532: “Criar mecanismos para incentivar a implantação de projetos nesses trechos, quando a implantação de linhas de transporte de passageiros tiver caráter estruturante social e econômico locais.”

**PARÁGRAFO 127:**

- CP-005675: “Identificar as potencialidades de utilização de ramais ferroviários desativados ou subutilizados para o transporte ferroviário de passageiros por meio de autorizações de short-lines. Poderão ser autorizados tantos serviços quanto desejados, segundo a capacidade de via permanente com rateio dos custos de manutenção da via entre os operadores autorizados.”
- CP-005663: “Em caso de inviabilidade de short-lines, sugiro verificar o potencial de outros usos da infraestrutura desativada, como o potencial turístico. Há possibilidade de utilização das OAEs ferroviárias como plataformas de esportes radicais (bungee jump, rapel, etc), redes de hotéis boutiques explorando linhas ferroviárias desativadas. <https://www.krugershalati.com/>.”
- CP-005677: “O governo local ou federal também podem participar do equacionamento inicial dos custos fixos para a reativação de trechos ociosos economicamente viáveis.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-005857: “Considerar também potencialidades para a implantação de trens turísticos e cargas específicas da região.”
- CP-005978: “Acrescentar ao texto, "Identificar as potencialidades de utilização de ramais ferroviários desativados ou subutilizados para o transporte ferroviário de passageiros E CARGAS por meio de autorizações de short-lines.”
- CP-006110: “Levantar e propor estudos para os ramais desativados e subutilizados e analisar a viabilidade e prioridade conforme os retornos econômicos, sociais e ambientais; Considerar o ramal ferroviário desativado entre os municípios de Praia Grande e Peruíbe na Região Metropolitana da Baixada Santista como potencial short-line visando atendimento turístico em curto prazo e em longo prazo transporte de passageiros.”
- CP-006236: “Considerar a utilização de ramais ferroviários desativados ou subutilizados para o transporte ferroviário de cargas. Há trechos viáveis e de interesse para o setor agropecuário utilizar no escoamento de seus produtos.”
- CP-007057: “Incluir na política o aproveitamento de áreas ferroviárias desativadas ou subutilizadas, como, por exemplo, pátios ferroviários e/ou estações, que estão muitas vezes em áreas centrais e com grande potencial de desenvolvimento, para aproveitamento por operadoras para fins de desenvolvimento do sistema de mobilidade de forma integrada com o planejamento urbano e investimento em áreas comerciais para agregar receitas acessórias.”

### **PARÁGRAFO 130:**

- CP-007533: “Classificar os serviços de interesse público que podem fazer jus aos incentivos, como desonerações tributárias ou mesmo subsídios.”

**PARÁGRAFO 132:**

• CP-005680: “Incentivar, segundo critérios técnicos, a autorização de linhas E DE SERVIÇOS FERROVIÁRIOS, PÚBLICOS OU PRIVADOS, de cargas ou passageiros, com vistas à geração do desenvolvimento sustentado do transporte ferroviário. (COMO CRITÉRIO GERAL, DEVEM-SE ABRANGER TODAS AS POSSIBILIDADES NO USO DA OUTORGA POR AUTORIZAÇÃO)”

**PARÁGRAFO 137:**

• CP-006112: “Adotar pesquisas periódicas junto a população para medição de índices de satisfação e qualidade;”

**PARÁGRAFO 140:**

• CP-007536: “1 – Estudar e propor a definição das atribuições e responsabilidades dos entes federativos nas questões que envolvam conflitos urbanos com o transporte ferroviário de passageiros;  
2 - Estabelecer critérios para evitar ou mitigar os conflitos dos novos projetos de transporte interregional e regional.”

**PARÁGRAFO 142:**

- CP-005682: “Estabelecer programas junto AOS OPERADORES das ferrovias voltados à redução dos conflitos urbanos e atualização e modernização da sinalização das passagens de nível das ferrovias nacionais, contribuindo para o aumento da capacidade, segurança e eficiência da malha ferroviária brasileira. (COMO CRITÉRIO GERAL, DEVE-SE PREVER TODOS OS CASOS ENTRE CONCESSIONÁRIOS E AUTORIZADOS)”
- CP-006113: “Estabelecer parcerias com municípios para identificar os trechos que necessitam de readequação para redução de conflitos urbanos.”

## CONSULTA PÚBLICA

• CP-007535: “Estabelecer mecanismos de monitoramento constante dos serviços de transporte ferroviário de passageiros a partir de indicadores de qualidade, performance e disponibilidade dos serviços, que deverão estar previstos no marco regulatório, também considerando a acessibilidade e a adequação aos portadores de necessidades especiais.”

### **PARÁGRAFO 147:**

• CP-005977: “Promover estudos de viabilidade para que o poder público, ou mediante concessão, administre a manutenção/controle de circulação de malhas ferroviárias, com o intuito de permitir que diversos OFI (passageiros e cargas) utilizem de trechos ferroviários compartilhadamente, porém sendo cobrado um 'pedágio' para a utilização do trecho. Seria uma maneira de dar acesso a diversas empresas mas sem a necessidade de que estas gerenciassem a via férrea, apenas as suas operações.”

• CP-005686: “Promover discussões e estudos acerca da regulação do direito de passagem e do operador ferroviário independente, com vistas à geração de uma maior competitividade ao setor ferroviário. Definir a regulamentação geral do direito de passagem competitivo visando o aumento da utilização da via permanente e a remuneração adequada dos custos incorridos pelo responsável pela manutenção da via permanente pelo desgaste causado pelo trem adicional. Promover a competição e a diversificação do serviço de transporte de cargas e de passageiros, através de contratos operacionais específicos entre os operadores concessionários e autorizados, que incluam o direito de passagem competitivo, com a anuência do regulador.”

• CP-005861: “Acompanhar as tratativas entre concessionárias e usuários visando a garantia do direito de passagem, com investimentos adicionais no caso de linhas saturadas.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-006239: “Promover a operacionalização do direito de passagem e do operador ferroviário independente, não somente as discussões e estudos da regulação.”

### **PARÁGRAFO 155:**

- CP-004520: “Certamente, a participação ativa do DENATRAN nas ações que contribuam para um trânsito mais seguro são importantíssimas. Somar os esforços da PRF e do DENATRAN para um trânsito melhor, certamente traria melhores condições de vida aos brasileiros.”
- CP-005030: “Inserir a Segurança Viária como uma área temática.”

### **PARÁGRAFO 159:**

- CP-006114: “e. a implantação de pontos e abrigos com toda infraestrutura física e de segurança viária.  
f. adotar medidas para garantir a acessibilidade dos pedestres, adequar os acessos conforme a norma reguladora NBR 9050, principalmente nas áreas com adensamento urbano nas Rodovias onde o adensamento urbano está nas faixas lindeiras;  
g. estimular a integração sob a rodovia por meio de passarelas/áreas construídas com funções comerciais e de atendimento aos usuários criando entre as áreas lindeiras elementos integradores e com prestação de serviços permitindo retornos financeiros.”

### **PARÁGRAFO 164:**

- CP-005876: “Estabelecer parcerias com Entidades, Instituições e Entes Federativas visando a implantação de planos de contingências para atendimento a emergências no caso de acidentes de grandes proporções visando facilitar as operações de evacuação e o resgate.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-007539: “1 - Regulamentar as competências dos entes federativos nas passagens em nível;  
2 - Estabelecer critérios e diretrizes para evitar ou mitigar os conflitos urbanos que comprometam a segurança.”

### **PARÁGRAFO 166:**

- CP-005031: “Promover investigação das melhores práticas adotadas nos trechos que obtiveram redução significativa do número de vítimas, de forma a aplicá-las aos demais trechos.”
- CP-005032: “Promover programas e ações que visem ao estímulo e reforço do bom comportamento.”
- CP-005867: “A implantação de sistema de comunicação através de telefonia celular/wifi para possibilitar o acionamento do socorro em casos de acidentes ou outras ocorrências.”
- CP-007547: “Devem ser aplicadas tecnologias modernas de segurança viária nas rodovias federais, iniciando com projeto piloto que permita avaliar a eficácia de tais meios, ao passo que sejam reguladas por cadernos técnicos do DNIT para viabilização do projeto.”

### **PARÁGRAFO 167:**

- CP-004928: “Fazer levantamento de campo das áreas de maior ocorrência de acidentes para possíveis interferências e ações de engenharia, ou redução de velocidade no trecho.”

### **PARÁGRAFO 168:**

- CP-004522: “Já abordei bastante o tema em tópicos anteriores, mas deve ser uma ação contínua, permanente, pois há pontos críticos que são tratados e, por falta de manutenção, se tornam novamente após alguns meses ou anos. Deve ser prioridade das concessões e do DNIT.”

**PARÁGRAFO 169:**

• CP-004521: “Já tratei bastante do tema nas proposições anteriores, mas ratifico que é imprescindível que tais áreas existam. Salvam muitas vidas e tem custo relativamente baixo considerando a segurança que trazem. Trechos como o descendente da Serra do Cafezal, em Miracatu/SP, na Régis Bittencourt, e o descendente da Serra da BR-376, na divisa com SC, são exemplos de ótimos investimentos em segurança viária.”

**PARÁGRAFO 175:**

• CP-005033: “Tem semelhança com os itens 28 e 29. Sugestão: Unificar os termos e, caso possível, os assuntos, em um único sistema.”

• CP-005184: “O SINIAV é um sistema que já está, há algum tempo, sendo implementado e poderia ser adequado a atender as demandas descritas, pois foi idealizado para fins de atender a Lei Complementar 121 de 2006 que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá outras providências.”

• CP-005417: “Adotar os serviços climáticos no monitoramento sistemático do tráfego, como vem sendo adotado em algumas rodovias no País. Sugestão de nova alínea f: FOMENTO À ADOÇÃO DE FERRAMENTAS DE SERVIÇOS CLIMÁTICOS.”

**PARÁGRAFO 176:**

• CP-004523: “Ferramenta extremamente importante, para segurança viária e para segurança pública. Hoje, é uma ferramenta que tem que ser ampliada e revestida de inteligência, por exemplo, apontando veículo que estão apresentando velocidade média alta para o trecho trafegado, podendo representar risco aos demais usuários e à fluidez da via. Identificado, seria emitido alerta para PRF, que o abordaria.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-006006: “Desenvolver um projeto de rota segura com apoio dos sistemas de monitoramento das rodovias e também aproveitando o sistemas de câmeras dos postos de combustíveis, com instalação de sistema de identificação facial e também de veículos furtados.”

### **PARÁGRAFO 177:**

- CP-004930: “Utilizar a metodologia do Programa Brasília Vida Segura para consolidação e divulgação dos eventos de acidentes.”

### **PARÁGRAFO 179:**

- CP-004524: “Ferramenta extremamente importante para segurança viária e para segurança pública. Hoje, é uma ferramenta que tem que ser ampliada e revestida de inteligência, por exemplo, apontando veículos de carga que estão em rota diversa da pré-estabelecida, ou ainda, que possuem suspeitas criminais.”
- CP-005878: “A lei Complementar nº 121/06 criou o "Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas" (e também a Política Nacional para enfrentamento desses delitos). O PSST deve ter caráter abrangente considerando não somente o roubo de cargas, mas também o roubo de veículos que circulam em nossas vias rodoviárias. Vale lembrar que o SINIAV (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos) foi criado para identificar e monitorar toda a frota nacional, a partir dos novos veículos fabricados e importados. A implantação do SINIAV, sob coordenação do DENATRAN, no momento está inativa por problemas de ordem jurídica.”
- CP-006028: “O PSTT deve considerar não somente os roubos de cargas mas também os roubos de veículos de transporte de cargas. Historicamente, da ordem de 20% dos veículos subtraídos junto com as cargas não são recuperados. Em valores, esses veículos totalizam prejuízos da ordem de 01 (um) bilhão de reais para o setor transportador, na maioria das vezes sem cobertura securitária pelo alto valor das apólices praticadas no mercado.”

**PARÁGRAFO 180:**

• CP-004342: “O compartilhamento de informações deveria ser compulsório quando da implantação de qualquer iniciativa deste tema. O que fosse compartilhado, deveria ser base para a produção individualizadas de inteligência, conforme a necessidade ou responsabilidade de cada partícipe. Afinal, já estamos na sociedade da informação.”

**PARÁGRAFO 183:**

• CP-004343: “Todo o transporte de Produtos Perigosos deveria ter um sistema de monitoramento em tempo real do transportador, seja rodoviário seja ferroviário.”

**PARÁGRAFO 185:**

• CP-005298: “O transporte de cargas perigosas no modal ferroviário é a forma mais segura e confiável, utilizado há muito tempo na UE e nos EUA. Depende de regulamentação atualizada para flexibilizar as operações sem gerar riscos.”

• CP-005825: “1) Tornar uma Norma Técnica (ABNT), citada em leis e ou regulamentos, em um documento público. As Normas Técnicas (ABNT) são elaboradas por Comissões de Estudos pelas partes interessadas no tema, constituídas por profissionais de forma voluntária. Uma vez que essas normas técnicas são citadas em leis e ou regulamentos, tornam-se obrigatórias, portanto, deveriam ser de domínio público e não comercializadas.

2) Impedir que sejam utilizados equipamentos destinados ao transporte de produtos perigosos para transportar produtos de uso/consumo humano e animal. A Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos do Estado de São Paulo há anos vem discutindo este grave problema. [...]

[...]

Atualmente está elaborando uma minuta de Portaria que será apresentada ao Departamento de Estrada de Rodagem do Estado de São Paulo. Muitos relatos dos agentes de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal e do Policiamento Rodoviário podem evidenciar esta prática.”

**PARÁGRAFO 186:**

- CP-005418: “Recomenda-se fazer referência aos “sistemas de emergências e contingências.”

**PARÁGRAFO 187:**

- CP-004345: “Necessidade urgente de criação de uma LEI que regulamente definitivamente os deveres, obrigações e responsabilidades no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Hoje, IRREGULARMENTE quem aplica sanções e penalidades nesta modalidade de transporte é a ANTT (Res. 5848/2016). Esta é uma prática completamente INCONSTITUCIONAL uma vez que, na CRFB/1988 está previsto o PRINCÍPIO DA LEGALIDADE (art. 5º, inc. II), no qual especifica que SOMENTE A LEI PODE GERAR SANÇÕES E PUNIÇÕES ÀS PESSOAS FÍSICAS E JURÍDICAS.(Justificativas no anexo).”
- CP-005185: “Unificação das licenças para o TRPP, visto que há no segmento a obrigatoriedade de emissão de diversas licenças com o mesmo escopo para diversos órgãos e estados, havendo uma duplicidade de obrigações que encarem o frete e não trazem qualquer benefício. Ou seja, o fato de ser obrigada a emitir a licença não garante qualquer tipo de apoio à atividade pelos órgãos concedentes.”
- CP-006004: “Estabelecer a Unificação da Licença Federal para os transporte de produtos químicos (LICENÇA FEDERAL Única para todo o Brasil, não dependendo mais de licenças de cada Estado).”

**PARÁGRAFO 190:**

- CP-007313: “Tema já abordado nas linhas 28, 29 e 30.”

**PARÁGRAFO 192:**

- CP-004525: “É comum vermos veículos, não apenas de carga, mas em geral, trafegando acima dos 20% da velocidade permitida e, em radares, freiam para evitar multa. Temos os radares fixos como ferramenta de redução de acidentes em pontos críticos, mas temos que ter o controle de velocidade média para todos. Além do aumento da segurança viária, haveria maior fluidez, pela redução de acidentes, e menor emissão de poluentes.”

**PARÁGRAFO 197:**

- CP-007540: “Incluir nova seção com diretrizes para o transporte ferroviário de interligação nacional e internacional com os seguintes tópicos: 1 - Elaborar estudos das deficiências de conectividade nacionais que podem ser mitigadas ou solucionadas pelo transporte ferroviário de passageiros; 2 - Desenvolver estudos de utilização do transporte ferroviário de passageiros para alavancar projetos de desenvolvimento econômico regional; 3 - Elaborar estudos e projetos interestaduais e interregionais de transporte ferroviário de passageiros.”

**PARÁGRAFO 202:**

- CP-005037: “Verificar se cabe ao MINFRA a coordenação de assuntos atrelados a postos de fronteira, ou se este Órgão deve apenas acompanhar os assuntos e dá suporte o pleno e efetivo funcionamento dos postos de fronteira.”

**PARÁGRAFO 206:**

- CP-004344: “A integração com os países limítrofes deve ser uma Política de Estado e a sua possibilidade deve ser compulsória. A exceção devido a impossibilidade técnica ou política não deve ser tratada no documento, por ser a exceção.”

**PARÁGRAFO 213:**

- CP-007548: “Existem corredores logísticos que merecem priorização na recuperação e manutenção em função dos aspectos estratégicos de defesa nacional envolvidos, tais como: BR 319-AM, ligação terrestre Porto Velho a Manaus; BR 307-AM, ligação terrestre de São Gabriel da Cachoeira com Pelotão de Fronteira de Cucuí; BR 156-AP, ligação terrestre Macapá à Companhia de Fronteira do Oiapoque.”

**PARÁGRAFO 215:**

- CP-007553: “A Ferrogrão, EF-170, é uma ferrovia longitudinal que liga os Estados de Mato Grosso e Pará, entre os municípios de Cuiabá e Santarém, correndo paralelamente à BR 163-PA. Essa ferrovia, além de cumprir a missão de escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, se apresentará como importante meio complementar para concentrar meios militares, como blindados, por exemplo, na porção mais setentrional da Região Amazônica. Por intermédio da intermodalidade, conseguirá alocar meios de forma segura até as regiões fronteiriças brasileiras.”

**PARÁGRAFO 216:**

- CP-007562: “Para o atendimento às necessidades de defesa nacional, os gargalos são os seguintes: BR 307-AM, ligação terrestre de São Gabriel da Cachoeira com Pelotão de Fronteira de Cucuí; BR 401-RR, BR 156-AP, ligação terrestre Boa Vista aos Pelotões de Fronteira de Bonfim e Normandia; e BR 156-AP, ligação terrestre Macapá à Companhia de Fronteira do Oiapoque.”

**PARÁGRAFO 223:**

- CP-005186: “Criar uma comissão tripartite com as entidades de categorias econômicas, governo e cidadãos para que as ações sejam tomadas objetivando atender a sociedade como um todo.”
- CP-005420: “Importante incluir também o fomento a estudos de medidas de adaptação/resiliência das infraestruturas. Sugestão de alínea i: i. O DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS PARA APRIMORAMENTO DA RESILIÊNCIA DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES À MUDANÇA DO CLIMA.”
- CP-007550: “Devem ser realizados estudos com as tecnologias de segurança viária aplicadas nas rodovias da Europa e dos Estados Unidos, para aplicação nas rodovias brasileiras, ou com as adaptações necessárias.”
- CP-007551: “Devem ser utilizadas instituições de ensino para viabilizar cursos de pós-graduação em segurança viária.”

**PARÁGRAFO 224:**

- CP-005419: “Restam dúvidas se seriam apenas as entidades vinculadas ao MInfra? Ou a todas as definidas no caput?”
- CP-007314: “Entidades vinculadas a quem? MINFRA?”

**PARÁGRAFO 231:**

- CP-005038: “Apenas corrigir o emprego do sinal de exclamação (!), substituindo-o por hífen.”
- CP-005039: “Apenas corrigir o emprego do sinal de exclamação (!), substituindo-o por hífen.”
- CP-005667: “a utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT das concessões federais em projetos habilitados pelo programa Inov@br.”

**PARÁGRAFO 237:**

- CP-005040: “Acrescentar o incentivo à execução de obras para a melhoria da segurança viária.”
- CP-005872: “O incentivo à execução, por parte dos demais entes federativos, de obras estratégicas e complementares aos eixos viários estratégicos federais a partir dos recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre as operações realizadas com combustíveis (CIDE-Combustíveis), das outorgas advindas de concessões rodoviárias e ferroviárias, das indenizações advindas da devolução de trechos ferroviários concedidos;”

**PARÁGRAFO 246:**

- CP-006118: “Criar Plataforma EAD com cursos e material bibliográfico para qualificação de todos os servidores e colaboradores envolvidos no setor de transportes de carga e de pessoas.”

**PARÁGRAFO 251:**

- CP-004526: “Certamente será uma grande iniciativa positiva para o setor.”
- CP-004630: “Incluir o item de planejamento do setor no fórum.”
- CP-005172: “Sumamente importante que institutos, organizações sociais e movimento da sociedade civil cujo trabalho é ligado à mobilidade ativa sejam membros do Fórum. A rede de mobilidade ativa existente hoje no Brasil abrange 200 organizações em todos os estados brasileiros.”
- CP-005187: “Voltar a atuar na forma antiga onde os participantes eram ouvidos e as demandas eram passadas diretamente para o Governo.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-006119: “Criar Concurso Nacional para projetos nas categorias profissionais e estudantes a ser apresentado no Fórum Nacional de Transportes Terrestres, estimulando os projetos que promovam soluções sustentáveis e tecnologias inovadoras.”
- CP-006148: “Implementar o Fórum Nacional de Transportes Terrestres, composto por representantes do Governo Federal e pelas Autoridades de Transportes e Trânsito representantes das Unidades da federação, enquanto evento periódico voltado ao debate, intercâmbio e disseminação de boas práticas de gestão, inovações tecnológicas e de segurança jurídica para o setor de transportes terrestres.”
- CP-006149: “Outra alínea: As unidades da Federação deverão instituir e indicar a Autoridade de Transportes e de Trânsito;”

### **PARÁGRAFO 259:**

- CP-004527: “Entendo como importantíssimo. Ajudará na logística não apenas das transportadoras, mas de todos os usuários.”
- CP-004632: “Inserir aplicação de serviços disponíveis ao longo das rotas.”
- CP-005421: “Sugestão de inclusão no portal dados climáticos, uma vez que impactam na operação das rodovias e ferrovias. Sugestão de alíneas k e l: k. OCORRÊNCIAS DE PONTOS CRÍTICOS RELACIONADOS ÀS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS;  
l. licenças ambientais dos empreendimentos.”
- CP-007315: “O conteúdo das seções II (271) e III (276) poderiam estar inseridos aqui.”

**PARÁGRAFO 265:**

- CP-004528: “Entendo que deveríamos ter uma parceria com o Google, para uso da sua ferramenta Maps. Por ser um dos aplicativos mais usados no Brasil, após cadastro de todos os pontos críticos da rodovia, em tempo real, mostrar ao usuário que aquela curva, 500 metros à frente, é perigosa, e que a 90km/h não é seguro trafegar ali, devendo baixar para 60 km/h, por exemplo.”
- CP-005576: “Incentivar a indicação de informações relevantes não somente em relação ao parágrafo em questão, mas também outras de interesse dos usuários, no formato que permita a integração com a plataforma mais utilizada em deslocamento, que é o WAZE.”

**PARÁGRAFO 268:**

- CP-004529: “Entendo que deveríamos ter uma parceria com o Google, para uso da sua ferramenta Maps. Por ser um dos aplicativos mais usados no Brasil, os usuários poderiam ser alertados e alertar sobre acidentes, interdições de rodovia, obras, trazendo mais segurança a todos, usuários, prestadores de serviço e PRFs.”

**PARÁGRAFO 274:**

- CP-006065: “Verificar o grau de semelhança entre as ações propostas na informação trazida pelo subitem “a” do Capítulo VII Informações da Seção I para com a item da Seção II do mesmo Capítulo.”

**PARÁGRAFO 274:**

- CP-004530: “Muito importante, estímulo especialmente para as concessionárias, que poderão ter interesse por elas aumentado, ou não, em decorrência dos resultados do seu trabalho.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-005066: “O ranking qualitativo de rodovias federais pode ser utilizado para identificar a qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias e pelas empresas que prestam serviço de manutenção, restauração e construção para o DNIT, de forma a subsidiar o órgão público nas futuras contratações/licitações/concessões. Assim, como os dados podem ser utilizados para uma gama de ações, é sugestão que o texto fique mais genérico, conforme descrito acima.”
- CP-005067: “Verificar o grau de semelhança entre as ações propostas na informação trazida pelo subitem “a” do Capítulo VII Informações da Seção I para com a item da Seção II do mesmo Capítulo.”

### **PARÁGRAFO 297:**

- CP-007281: “Exceto nos casos que as obrigações dependam de ações de entes públicos.”

### **PARÁGRAFO 300:**

- CP-007541: “1 - Incentivar o desenvolvimento de projetos que apresentam a priori eficiência energética e utilização de energias renováveis.”

### **PARÁGRAFO 302:**

- CP-005676: “Conforme contribuição Número: CP-005658 Parágrafo: 99, sugiro: Refletir sobre a possibilidade de diferenciação no custo do pedágio, em função da eficiência energética dos veículos. Isto poderá incentivar a renovação da frota de caminhões, aquecendo a indústria. Na Alemanha o pedágio é calculado com base na distância percorrida, no número de eixos e na classe de emissões, com base em uma lei federal que entrou em vigor em abril de 2002. O montante da tarifa é regulado pelo alemão governo, atualmente definido em (euros / km).”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-006121: “Estímulo na adoção de energias limpas como a implantação de placas fotovoltaicas nas coberturas das infraestruturas ao longo das rodovias. Apoiar a pesquisas tecnológicas em andamento que visam à implantação gradativa de matrizes energéticas limpas como elétrica e hidrogênio.”

### **PARÁGRAFO 307:**

- CP-005068: “Verificar a possibilidade de incluir prática semelhantes para as empresas prestadoras de serviço de construção, restauração e manutenção ao DNIT, por exemplo, como pontuação, a mais, por selos e/ou títulos verdes a serem quantificados nas licitações.”
- CP-005422: “Sugere-se retirar o termo “internacionalmente” pois existem iniciativas nacionais em desenvolvimento para certificação.”
- CP-005698: “Incentivar a certificação das concessionárias E OPERADORES de ferrovias e rodovias federais com selos e/ou títulos verdes, de forma a credenciá-las para a obtenção de financiamentos internos e externos voltados à implantação, adequação e manutenção das vias segundo parâmetros sustentáveis internacionalmente reconhecidos. (COMO REGRA GERAL, DEVE-SE INCLUIR TODOS OS CASOS EXISTENTES).”

### **PARÁGRAFO 310:**

- CP-007542: “1 - Estudar modelos de geração de créditos de carbono por intermédio de novos projetos ferroviários de passageiros que propiciem benefícios pela redução indireta de emissão de poluentes, com a redução de tráfego rodoviário.”

**PARÁGRAFO 312:**

- CP-006122: “Conforme os benefícios mensurados em experiências internacionais advindos do crédito de carbono, considerar a sistematização da rede de transportes terrestre de pessoas a partir do modal mais sustentável identificado como mobilidade ativa;  
Ampliar e estimular a concretização de planos e redes de mobilidade ativa como alimentadores das redes de transporte de passageiros nas esferas (municipal estadual e federal);  
Apoiar as políticas públicas nas esferas (municipal, estadual e federal) para efetivação de projetos que priorizam a transferência da demanda do transporte de pessoas do modo individual para o modo coletivo, resultando na redução de gases efeito estufa;”

**PARÁGRAFO 317:**

- CP-005700: “Consolidar o Índice de Desempenho Ambiental (IDA) enquanto metodologia de avaliação dos empreendimentos rodoviários e ferroviários, para fins de incentivo e reconhecimento da adoção das práticas sustentáveis no âmbito dos transportes terrestres. PARA TAL, PODE-SE UTILIZAR MÉTODOS QUANTITATIVOS DE AVALIAÇÃO DE EFICIÊNCIA UTILIZADOS NA LITERATURA.”

**PARÁGRAFO 322:**

- CP-005678: “Conforme Número: CP-005646, Parágrafo: 9, sugiro uma abordagem centrada nos riscos, com a utilização de técnicas de Tomada de Decisão em Cenário de Profunda Incerteza (Decision Making Under Deep Uncertainty), amplamente utilizada em projetos do Banco Mundial e instituições renomadas como a RAND Corporation.”

**PARÁGRAFO 327:**

- CP-007543: “1 - Implantar o marco regulatório do transporte ferroviário de passageiros, considerando o risco de demanda e a operação em situações emergenciais ou de calamidade pública na garantia da conectividade;  
2 – Definir mecanismos de garantia da segurança dos contratos visando a atratividade para os investimentos privados.”

**PARÁGRAFO 329:**

- CP-006274: “A reforma tributária, com vistas a resolver as questões fiscais que prejudicam o uso da multimodalidade.”

**PARÁGRAFO 330:**

- CP-005188: “Utilizar o MDF-e como documento único para o TRC.”
- CP-006123: “Substituir a redação do item “a” por: a. a avaliação de modificações atreladas à simplificação e desburocratização do transporte rodoviário de cargas e transporte coletivo metroferroviário de passageiros.”

**PARÁGRAFO 336:**

- CP-004531: “Hoje, certamente, temos que abrir mão de rodovias federais que viraram avenidas federais para dar atenção às rodovias federais de verdade. Outro fator importante é focar nos corredores logísticos, deixando de lado “avenidas federais” e vias que ligam nada a lugar nenhum, transferindo-as aos Estados de municípios.”

**PARÁGRAFO 337:**

- CP-005069: “Apenas corrigir o sinal de exclamação (!), substituindo-o por hífen.”

## CONSULTA PÚBLICA

• CP-005685: “Sugiro especificar o responsável(eis) pela definição de segmentos integrantes do RINTER, uma vez que o Anexo II, citado no Art. 17 da LEI N° 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011, que continha o detalhamento dos segmentos se encontra vetado. Salienta-se que isto interfere diretamente no rito de federalização / alienação de ativos, conforme definido no Art. 4° do DECRETO N° 8.376, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2014 e no inciso II do Art. 18 da LEI N° 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011.”

### **PARÁGRAFO 338:**

• CP-005689: “Sugiro o conhecimento da Instrução de Serviço/DG n° 05/2015 do DNIT. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/instrucoes-normativas/instrucoes-de-servicos/2015-2/instrucao-de-servico-dg-no-05-2015-doacao-de-trechos-de-rodovias.pdf>”

### **PARÁGRAFO 344:**

- CP-006007: “Incluir na JARI - ANTT participação de membros do setor de transportes.”
- CP-005189: “Criar comissão técnica setorial (cargas, passageiros, concessões, etc.) para solução de problemas a fim de dar mais agilidade aos problemas e maior acesso do setor privado ao governo.”

### **GERAL:**

- CP-004997: “Gostaríamos de parabenizar pela iniciativa de elaboração do Plano e compartilhar 6 propostas que julgamos prioritárias para constarem na iniciativa. Baixar arquivo.”
- CP-004998: “Prezado(a), gostaria de compartilhar o estudo em anexo sobre a situação do transporte ferroviário no país como subsídio ao Plano Nacional de Transportes Terrestres.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-005024: “Como policial rodoviário federal acredito que uma sinalização verdadeira em nossas rodovias poderia salvar muitas vidas e evitar muitos acidentes. Investir em placas de sinalização, pintar as faixas, instalar catadióptricos, por exemplo, tem um custo mínimo. O trabalho em recuperar rodovias como nunca foi feito é louvável mas precisamos avançar no intuito da prevenção de acidentes. Uma das rodovias mais importantes do Estado de Pernambuco, a BR 232, está abandonada sob o aspecto da sinalização. Trechos críticos de acidentes com vítimas fatais sem qualquer sinalização que permita uma boa trafegabilidade no período noturno, por exemplo.”
- CP-007083: “As contribuições seguem no arquivo anexo.”
- CP-005169: “Sumamente importante que institutos, organizações sociais e movimento da sociedade civil cujo trabalho é ligado à mobilidade ativa sejam membros do Fórum. A rede de mobilidade ativa existente hoje no Brasil abrange 200 organizações em todos os estados brasileiros.”
- CP-007282: “1- inclusão de cláusula prevendo a formação de dispute boards (comitês técnicos);  
2- instauração de procedimento de Mediação;  
3- previsão de cláusulas arbitrais em instituições que detenham regulamentos de arbitragem expedita (limite de até 1 ano e desconto nos custos).”

# RECUSADA

As contribuições recusadas não foram aceitas, consoante a área técnica interna competente, para apreciação no âmbito da validação das Iniciativas Táticas setoriais. As recusas justificam-se em decorrência do desacordo técnico das contribuições para com o nível tático proposto para as Iniciativas Táticas em comento (referenciadas nos parágrafos) e/ou para com as competência do Ministério da Infraestrutura.

## PARÁGRAFO 1:

- CP-006081: “INCLUIR EXPRESSAMENTE NO TEXTO O ‘TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO’ Onde consta: modos de transporte rodoviário e ferroviário e ao transito. Passar para: modos de transporte rodoviário, metroferroviário e ao transito. Observação: Há necessidade de adaptar outros trechos do texto, contido no resumo, a esta nova redação.”

## PARÁGRAFO 6:

- CP-004322: “É apenas uma sugestão de proposta orçamentária: inclusão no OGIU de recursos para construção de dois viadutos sobre a BR-040, na cidade de Valparaíso de Goiás/GO, considerada de caráter urgente, dado ao trânsito caótico no local, com congestionamento a qualquer hora do dia, em vista das travessias de um lado para o outro da cidade, que é cortada ao meio por essa BR, farto que também tem provocado elevado número de acidentes, não havendo outra alternativa plausível senão esses viadutos.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-004922: “Execução de anel viário na cidade de Correntina na Bahia, visto que a rodovia passa em área urbana densamente povoada, com histórico de acidentes fatais com frequência ocasionada por veículos de carga.”
- CP-007266: “Viabilidade de liberação antecipada das áreas (desapropriações) para execução dos investimentos.”

### **PARÁGRAFO 8:**

- CP-005337: “É comum a prefeitura proibir estacionamento de veículo de carga e os caminhões ficarem dando volta nos quarteirões enquanto o ajudante entrega a mercadoria. A emissão, o gasto e os riscos aumentam por falta dessa compreensão das consequências, ou porque quem coloca essas regras está pensando somente no trânsito. Mas mesmo pro trânsito mantém esse caminhão dando voltas.”
- CP-007274: “Viabilidade de liberação antecipada das áreas (desapropriações) para execução dos investimentos.”

### **PARÁGRAFO 9:**

- CP-004503: “Entendo que em toda Rodovia Régis Bittencourt, especialmente nos trechos sinuosos, como na Serra do Azeite em Cajati/SP (entre o km 497 e 523 sul), na Barra do Turvo/SP (entre o km 543 e o km 552; entre o km 565 e 569 sul), onde não há acostamento, eles devem ser construídos. Além disso, nos demais trechos que possuem acostamento, eles devem ser alargados. Entendo que esta ação ajudaria na fluidez da via, pois, é comum, recursos de guincho, PRF e ambulância ficarem retidos na fila, sem possibilidade de desobstruir a via, por não poderem trafegar, ultrapassando os veículos que estão parados na fila. Com isso, há redução do tempo de resposta das autoridades e, conseqüentemente, há redução das filas e maior fluidez da via.”

## CONSULTA PÚBLICA

- CP-007275: “Viabilidade de liberação antecipada das áreas (desapropriações) para execução dos investimentos.”

### **PARÁGRAFO 10:**

- CP-007270: “Viabilidade de liberação antecipada das áreas (desapropriações) para execução dos investimentos.”

### **PARÁGRAFO 11:**

- CP-007271: “Viabilidade de liberação antecipada das áreas (desapropriações) para execução dos investimentos.”

### **PARÁGRAFO 13:**

- CP-006089: “O estado de São Paulo desenvolveu PAM-TL, Plano de Ação de Transporte de Passageiros e Logística de Cargas da Macrometrópole Paulista cujo objetivo é permitir o desenvolvimento sustentável da região. O PAM-TL é um conjunto de projetos de infraestrutura e medidas de gestão capaz de superar os problemas atuais e futuros do transporte de passageiros e de mercadorias na macrometrópole. Em termos de infraestrutura, seus principais pilares são a ampliação da rede ferroviária e o transporte intermodal. O PAM-TL propõe a implantação dos trens intercidades e de carga geral, do novo aeroporto, de terminais e plataformas logísticas. Propõe ainda a ampliação da rede de dutovias e do ferroanel, eliminando um gargalo secular nos trilhos da região metropolitana de São Paulo. Nesta proposta os trens de carga e passageiros compartilham a mesma infraestrutura garantindo a financiabilidade dos projetos e interligam a RMSP com Campinas, Sorocaba, Santos e S. José dos Campos. [...]

[...]

Estas propostas pressupõem em alguns trechos o compartilhamento de infraestruturas que atualmente fazem parte de concessões federais e/ou estão sob jurisdição federal. Desta forma é de alta relevância que os planos estaduais sejam compatibilizados com os planos federais, caso contrário, propostas que podem ser a solução para a logística de umas das áreas com maior circulação de cargas e passageiros do país podem se tornar inviáveis. O PAM-TL é o embrião e o ponto de partida para transformar a região em um HUB logístico continental, com excelente retorno socioeconômico tanto para o Estado como para o país.”

**PARÁGRAFO 14:**

- CP-004504: “Temos vários trechos sinuosos na rodovia Régis Bittencourt, especialmente em Cajati/SP, Barra do Turvo/SP e Campina Grande do Sul/PR, que possuem traçado muito ruim, curvas muito fechadas, duas faixas de rolamento ou três faixas sem acostamento. Entendo que tais trecho devem ser priorizados, com investimentos na melhoria dos traçados, removendo desvios e curvas muito fechadas, reduzindo o número de acidentes e, por consequência, aumentando a fluidez da via. Trechos entre o km 497 e 523 Decrescente; entre o km 543 e 569 em ambos o sentidos; e entre o km 00 e 40 do Paraná são trechos que merecem tais investimentos.”
- CP-006005: “Priorizar investimentos para término das obras de duplicação da BRs 470, 280.”

**PARÁGRAFO 18:**

- CP-004504: “Temos vários trechos sinuosos na rodovia Régis Bittencourt, especialmente em Cajati/SP, Barra do Turvo/SP e Campina Grande do Sul/PR, que possuem traçado muito ruim, curvas muito fechadas, duas faixas de rolamento ou três faixas sem acostamento.
- [...]

[...]

Entendo que tais trechos devem ser priorizados, com investimentos na melhoria dos traçados, removendo desvios e curvas muito fechadas, reduzindo o número de acidentes e, por consequência, aumentando a fluidez da via. Trechos entre o km 497 e 523 Decrescente; entre o km 543 e 569 em ambos os sentidos; e entre o km 00 e 40 do Paraná são trechos que merecem tais investimentos.”

**PARÁGRAFO 19:**

• CP-004506: “Entendo que os trechos sinuosos da Serra do Azeite, em Cajati/SP (do km 497 ao km 523, ambos sentidos) e do trecho sinuoso da Barra do Turvo/SP (do km 543 ao km 569 ambos os sentidos) merecem receber, em algumas curvas, sinalização melhor, diferenciada, com o objetivo de estimular a redução de acidentes.”

**PARÁGRAFO 25:**

• CP-005767: “Criação de pontos de apoio militar destinados ao descanso dos militares e manutenção de veículos.”

• CP-005766: “Criação de áreas para uso destinado às Forças Armadas e de outros órgãos federais como PF, PRF, RFB que facilite a realização das atividades de integração logística que cada um dos entes públicos realizam. ”

**PARÁGRAFO 29:**

• CP-004946: “Dúvida: a rede nacional (item 28 d) tem relação com a rede de centros de controle operacional descentralizados (item 29 e)? Se sim, sugere-se que seja escolhido um dos dois termos e agrupe as informações, se possível, em apenas um item. Caso não seja possível, sugere-se deixar claro nos dois itens que se trata de uma mesma rede.”

**PARÁGRAFO 32:**

- CP-004600: “Desburocratização da desapropriação das faixas de domínio ou reintegração de posse.”

**PARÁGRAFO 66:**

- CP-006102: “i. o incentivo de instalação de pontos de parada para o transporte público de passageiros de característica urbana;
- j. na delimitação do Estado de São Paulo considerar estudos e planos que identificam as rodovias que ao longo dos processos históricos e de desenvolvimento econômico tornaram-se vetores de crescimento e produção econômica;
- k. constituir arcabouço jurídico que permita alinhamento das diretrizes de uso e ocupação do solo nas áreas lindeiras ao longo dos eixos viários com os Planos Diretores Estratégicos municipais, racionalizando assim os investimentos previstos em infraestrutura e segurança viária;
- l. ordenamento do desenvolvimento regional ao longo das rodovias no Estado de São Paulo através de planejamento comum do uso e ocupação do solo ao longo das faixas das rodovias entre as diferentes municipalidades adensando e ordenando eixos de transporte de forma a implantar sistemas segundo o conceito de Smart City;
- m. proposição de planejamento ao longo prazo para os eixos identificados como vetores de crescimento com estímulo ao desenvolvimento urbano e a valorização do território devido à concentração de infraestrutura;
- n. considerar Planos e Projetos de Transportes Metropolitanos de Transporte Público que utilizam as marginais e parte das rodovias para transporte de pessoas, pois esse serviço de transporte metropolitano faz necessário nas rodovias devido o adensamento urbano que está consolidado ao longo das áreas lindeiras das rodovias.”

**PARÁGRAFO 81:**

• CP-005340: “Como transportador, não percebo incentivo de troca de veículos poluentes por menos poluentes, esses veículos antigos poderiam ser retirados do mercado por políticas públicas na conta do carbono.”

**PARÁGRAFO 102:**

• CP-006107: “Alterar a redação do título da seção II e substituir por: “ Transporte metroferroviário de passageiros. Observação: Há necessidade de adaptar outros trechos do texto da seção II ao novo texto proposto onde altera-se 'transporte ferroviário' por 'transporte metroferroviário'.”

**PARÁGRAFO 107:**

• CP-007546: “O Exército Brasileiro está retornando a participação em obras ferroviárias, notadamente na FIOLE, na Bahia, o que permitirá retomar a expertise e a colaborar mais amplamente na execução de serviços afins no território nacional.”

**PARÁGRAFO 155:**

• CP-005824: “Avaliar alterações no Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503/97, no que se refere ao Curso Especializado, com a criação de uma categoria diferenciada para condutores de Combinações de Veículos de Carga (conjuntos formados por mais de dois veículos de carga), com a inclusão no escopo do curso dos seguintes temas: Resumo da legislação; dimensões e pesos dos CVCs; [...]

[...]

Cuidados especiais nas manobras - espaços requeridos e pontos cegos; Manobras que podem provocar o tombamento desses conjuntos; Prevenção do efeito chicote (amplificação traseira) e do tombamento prematuro da unidade traseira; Velocidades seguras para essas composições - no asfalto e nas vias rurais; A questão da frenagem e do espaço para parar o conjunto - tempo de resposta dos freios; Cuidados na distribuição do peso entre as unidades; Cuidados extras com as cargas líquidas a granel; Cuidados na amarração das cargas; A inspeção de pré-viagem pelo condutor.

Mais de 50% dos acidentes com caminhões são causados por tombamento e, segundo especialistas, muitos poderiam ser evitados se o condutor recebesse treinamento específico. A Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos do Estado de São Paulo está trabalhando na elaboração de um curso de EAD para ser aplicado de forma espontânea, como boa prática. Contudo, o curso poderia se tornar obrigatório se houvesse uma alteração legal.”

• CP-007566: “1) Possibilidade de ensino EAD para primeira habilitação, considerando os novos formatos de ensino e as novas tecnologias desenvolvidas, visando a saúde e cidadania, digitalizando o processo para novos motoristas. Considerando as regras da Resolução CONTRAN 730 e seus anexos.

2) Para desenvolvimento, aperfeiçoamento, melhora no convívio do trânsito e contribuindo para a cidadania, o DENATRAN poderia disponibilizar cursos de trânsito, de modalidade livre nos temas de mecânica, ética e convívio social, primeiros socorros, direção defensiva, entre outros temas, para que o condutor possa buscar seu próprio aperfeiçoamento, mitigando acidentalidade.

[...]

[...]

3) Disponibilização do curso de formação para os instrutores, no formato EAD, atualizando e viabilizando a área de formação para novos alunos de primeira habilitação."

**PARÁGRAFO 177:**

- CP-005173: "Com o crescimento de novos modais ativos que são permitidos nas calçadas é importante estender o monitoramento dos acidentes nesses espaços. Além disso a má conservação desses espaços também gera acidentes que ficam sem números precisos e dificultam políticas públicas mais seguras para os pedestres."

**PARÁGRAFO 180:**

- CP-006116: "f. Instalação de equipamentos monitoramento e para a segurança na infraestrutura de apoio ao transporte coletivo de passageiros de característica urbana.  
g. estabelecer áreas para realização de fiscalização e blitz no transporte coletivo de passageiros.  
h. implantação de abrigos de ônibus devidamente sinalizados e com iluminação adequada, recuados da estrada e quando possível, com faixa de desaceleração e aceleração."

**PARÁGRAFO 192:**

- CP-005034: "Tem semelhança com os itens "d" e "e" da Seção IV, presentes nas linhas 28 e 29 respectivamente. Sugestão: Unificar os termos e quando possível o assuntos, visando a utilização de um único sistema."
- CP-005035: "Tem semelhança com o item "f" da Seção IV. Escolher entre um ou outro."

**PARÁGRAFO 223:**

- CP-005150: “Sugiro que sejam criadas autoridades de trânsito metropolitanas, aos moldes de como funciona em Londres, Toronto, etc. São órgãos (um por metrópole) que detêm o poder de controlar como funcionará todo o sistema de transporte das metrópoles, evitando concorrência entre trem e ônibus, coordenando o trajeto das linhas de ônibus e lotações, regulando as tarifas de transporte público, integrações, ciclovias, bicicletários, previsão de locais para carros de aplicativo e taxis pararem junto à estações de trem e ônibus.”

**PARÁGRAFO 331:**

- CP-006125: “c. Incluir o item “c. a criação de mecanismos que viabilizem a tramitação prioritária de processos judiciais de desapropriação, licenciamento ambiental, autorizações e registros nos âmbitos federal, estadual e municipal para projetos relacionados a expansão e modernização do sistema metroferroviário, bem como o aproveitamento dos benefícios ambientais gerados por estes empreendimentos no cálculo de conversão da compensação ambiental.”

## APÊNDICE II

As contribuições advindas da etapa de Consulta Pública passaram por um primeiro "filtro", no qual foram avaliadas consoante a perspectiva da adequação (ou não) formal e/ou temática, segundo análise técnica, em relação ao caráter tático ou ao tema abordado na Iniciativa Tática vinculada.

A seguir, apresentam-se as contribuições individuais, tais quais apresentadas por meio de **outras plataformas e meios** (tais como: e-mails, processos administrativos no Sistema Eletrônico de Informações - SEI e documentos anexados pelos interessados na Plataforma Participa + Brasil), com as respectivas respostas de aprovação ou recusa no mencionado "filtro".

# APROVADA

As contribuições aprovadas foram aceitas, consoante a área técnica interna competente, para apreciação no âmbito da validação das Iniciativas Táticas setoriais, a fim de que, se oportuno, ensejassem modificações na minuta posta em consulta. As aprovações nesta etapa (1º filtro) justificam-se em decorrência da adequação e pertinência da contribuição ao nível tático proposto para as iniciativas táticas em comento (referenciadas nos parágrafos).

## **PARÁGRAFO 5:**

- ANEXO CP: “O texto do parágrafo em questão restringe os critérios para priorização de investimentos à malha rodoviária, sugerimos incluir a malha ferroviária na priorização. Destacamos que o aumento do uso das ferrovias e da sua participação na matriz modal está contemplado no Plano Nacional de Logística – PNL, em desenvolvimento e no Eixo Infraestrutura da Estratégia Federal de Desenvolvimento – EFD (Decreto nº 10.531, de 26 de outubro de 2020). Ainda, o PSTT poderá utilizar o sistema de avaliação por indicadores do PNL, que medem o alcance da Política Nacional de Transportes - PNT, como critério de priorização.”
- PROCESSO: “g. o maior impacto com relação ao atendimento da demanda seja para os casos de implantação, ampliação de capacidade e adequação da malha;  
h. a adoção de alternativas que permitam a maior redução do número de acidentes;  
i. a promoção da intermodalidade;  
[...]

[...]

- j. as políticas públicas afetas à mobilidade;
- k. os empreendimentos alinhados com os instrumentos de planejamento estratégico e seus indicadores à luz do alcance da PNT;
- l. a viabilidade técnica, econômica, social e ambiental.

**Justificativas/esclarecimentos:**

Foram realizadas inserções de diversos itens atinentes tanto ao modal rodoviário quanto ao ferroviário, descritos a seguir: (item “g”) entre os elementos de priorização de investimentos, é fator fundamental o impacto do novo projeto no atendimento a uma demanda por transporte terrestre.

Outro fator primordial para avaliação de investimento relaciona-se com a potencialidade de redução do número de acidentes (item “h”).

O aspecto da intermodalidade (item “i”) deve ser igualmente avaliado no sentido de priorizar aqueles empreendimentos que, uma vez implantados, potencializarão projetos de outros modais, gerando otimização do sistema de transportes de bens e pessoas.

A mobilidade (item “j”), embora não esteja diretamente sob a responsabilidade do MInfra, deve ser algo sempre considerado quando da implementação de novos projetos, notadamente àqueles em áreas urbanas cujo uso do solo tem tornado a utilização dos espaços em superfície cada vez mais dispendiosos.

Por fim, a priorização deve estar em consonância com os instrumentos de planejamento estratégico (item “k”) e seus efeitos projetados em horizontes futuros, cujo acompanhamento dar-se-á por meio do monitoramento dos indicadores.

Por fim, a priorização dos estudos devem considerar critérios técnicos de forma a avaliar a viabilidade dos mesmos (item “l”).”

**PARÁGRAFO 8:**

- ANEXO CP: “A adoção da alternativas de menor emissão de poluentes e estruturação das vias com foco na mobilidade e acidentalidade.”

**PARÁGRAFO 13:**

- PROCESSO: “Priorização de investimentos a partir de corredores identificados na camada estratégica de análise do PNL.

Justificativas/ esclarecimentos: a utilização do termo “corredores identificados na camada estratégica de análise do PNL” almeja observar possíveis corredores logísticos afastando sobreposições de conceitos quanto ao estudo de Corredores Logísticos Estratégicos (CLE) do MInfra[1]. A proposição de corredores identificados no PNL possui um indicativo mais abrangente sob a ótica do planejamento estratégico, por terem sido gerados a partir das matrizes origem-destino oriundas das Notas Fiscais Eletrônicas e dos dados de telefonia móvel.”

**PARÁGRAFO 16:**

- PROCESSO: “e. a sinergia com as propostas de aumento de capacidade constantes nos demais planos táticos dos modos de transportes. O aumento de capacidades dos transportes terrestres deve estar conectado (item “e”) às ampliações de capacidade dos demais modos de transportes que integram um mesmo corredor de forma a tornar efetivo o incremento de capacidade de transporte de bens e pessoas ao longo de todo o corredor de forma a promover a eficiência desejada a um sistema de transporte intermodal.”

- PROCESSO: “Aumento da capacidade de corredores logísticos identificados na camada estratégica de análise do PNL.

Justificativas/esclarecimentos: a mudança de nomenclatura relativa ao corredor já foi justificada acima na sugestão (ii).”

**PARÁGRAFO 19:**

- PROCESSO: “b. a identificação e consecução de melhorias na sinalização, operação e controle; os ganhos advindos de uma sinalização mais adequada devem ser conjugados à melhoria no controle e operação (item “b”) dos sistemas rodoviário e ferroviário de forma a obter ganhos na segurança operacional.”

**PARÁGRAFO 25:**

- PROCESSO: “A simplificação de documentos e demais exigências incidentes sobre o transporte de cargas.

Justificativas/esclarecimentos: quanto à alínea “e”, sugere-se suprimir o termo “fiscais”, uma vez que não cabe ao MInfra mencionar este tema, dado não lhe ser conferida a competência para tratar sobre aspectos tributários. Sugere-se, portanto, a nova redação proposta.”

- PROCESSO: “Ademais, no que tange ao item “a”, seria conveniente definir os Centros de Integração Logística, pois esse consta de um dos instrumentos de planejamento elaborado pelo próprio MInfra[2] e, ainda, como se darão os incentivos mencionados no caput da seção levando em conta os mesmos.”

**PARÁGRAFO 29:**

- ANEXO CP: “O desenvolvimento de uma rede nacional de comando e controle voltada ao acompanhamento e mapeamento dos fluxos de transporte a partir de sistemas eletrônicos de leitura e identificação de veículos e cargas transportadas, bem como integração dessas redes com os órgãos de segurança pública.”

**PARÁGRAFO 32:**

• PROCESSO: “Assim como na primeira etapa de elaboração do PSTT foram apresentadas as diretrizes para a adoção dos critérios para priorização de investimentos, na Seção I do Capítulo I (critérios que serão definidos e aplicados na segunda etapa do PSTT), a expectativa é que o PSTT, enquanto plano tático, apresentasse as diretrizes de fomento e aperfeiçoamento do transporte de passageiros nos modos de transportes terrestres nesta primeira etapa. Na segunda etapa, é esperada a apresentação das ações de fomento e aperfeiçoamento com base nas diretrizes apresentadas na primeira etapa.”

**PARÁGRAFO 34:**

• ANEXO CP: “Assim como na primeira etapa de elaboração do PSTT foram apresentadas as diretrizes para a adoção dos critérios para priorização de investimentos, na Seção I do Capítulo I (critérios que serão definidos e aplicados na segunda etapa do PSTT), a expectativa é que o PSTT, enquanto plano tático, apresentasse as diretrizes de fomento e aperfeiçoamento do transporte de passageiros nos modos de transportes terrestres nesta primeira etapa. Na segunda etapa, é esperada a apresentação das ações de fomento e aperfeiçoamento com base nas diretrizes apresentadas na primeira etapa.”

**PARÁGRAFO 40:**

• ANEXO CP: “Para garantirmos a integração entre os planos que compõem o Planejamento Integrado de Transportes, conforme a Portaria MInfra nº 123/2020, e o atendimento à EFD, é fundamental considerar a compatibilização com as matrizes atuais e futuras de produtos e pessoas do PNL e a padronização, quando couber, das metodologias de projeção de demanda por transporte, incluindo os cenários macroeconômicos de longo prazo do Ipea adotados no PNL e na EFD.”

**PARÁGRAFO 53:**

- PROCESSO: “Do jeito que está escrito, parece algo comum. Não seria melhor deixar 'de eventuais Acordos [...]’ ?”

**PARÁGRAFO 54:**

- PROCESSO: “c. A identificação de fontes de recursos de bancos de fomento e organismos multilaterais para o financiamento de projetos, inclusive os transfronteiriços;

Justificativas/esclarecimentos: evitar restrição de instituições de financiamento.”

**PARÁGRAFO 67:**

- PROCESSO: “Quanto ao Capítulo II – Concessões sugere-se criar uma nova Seção:

Seção I - Critérios para priorização de projetos de concessão

Adotar critérios objetivos e transparentes para a priorização de projetos que comporão o Programa de Concessão de Transportes Terrestres, considerando os seguintes requisitos:

- a. a inserção do projeto em corredor logístico identificado no PNL;
- b. a possibilidade de aumento da capacidade e a eficiência operacional do corredor logístico;
- c. a viabilidade técnica, econômica, social e ambiental.

**PARÁGRAFO 70:**

- PROCESSO: “Está mais voltado para a parte de investimentos. E os serviços?”

- PROCESSO: “i. considerar propostas de concessão de manutenção quando cabível.

Justificativas/esclarecimentos: as concessões de manutenção (item “i”) tem se tornado uma alternativa recente com relativo grau de eficácia em casos onde a concessão integral se mostra desinteressante, como é o caso adotado na última renovação da rodovia federal BR-116 (Rodovia Presidente Dutra).”

**PARÁGRAFO 73:**

- PROCESSO: “Quais seriam esses gatilhos?”

**PARÁGRAFO 74:**

- PROCESSO: “Acho que poderia entrar outro termo ... 'na busca do adimplemento contratual', ou algo neste sentido, ou de se alcançar o melhor da parceria público-privada.”

**PARÁGRAFO 75:**

- PROCESSO: “Em que sentido? (performance)”
- ANEXO CP: “O estabelecimento de mecanismos contratuais entre as instituições de segurança pública e as concessionárias propícios ao incentivo e execução de investimentos obrigatórios com ganhos de prazo e performance.”

**PARÁGRAFO 81:**

- PROCESSO: “Subsídio? No caso de fundo, não sei se a gente pode falar de financiamento ...”
- PROCESSO: “Concessões de rodovias: a gente concede o ativo para exploração.”

**PARÁGRAFO 85:**

- PROCESSO: “Mecanismos de incentivos nas concessões rodoviárias e ferroviárias.

Justificativas/esclarecimentos: tratamento equânime dos diferentes modos englobados pelo PSTT.”

**PARÁGRAFO 86:**

- PROCESSO: “No sentido de satisfação? Ou de premiação, como fez a ANTT com um selo ambiental?”

**PARÁGRAFO 88:**

- PROCESSO: “Alterar item b para: em indicadores de segurança pública.”

**PARÁGRAFO 89:**

- ANEXO CP: “Alterar item C para: na adoção de inovações, incluindo novas tecnologias construtivas e de monitoramento e controle do fluxo viário.”

**PARÁGRAFO 90:**

- PROCESSO: “Já está na parte de estruturação.”

**PARÁGRAFO 96:**

- PROCESSO: “Não é a mesma coisa do que a seção II?”

**PARÁGRAFO 105:**

- PROCESSO: “f. a possibilidade de padronização dos sistemas de sinalização e controle para os novos projetos: a padronização dos sistemas de sinalização e controle (item “f”) contribuem para a promoção da interoperabilidade do transporte de bens e pessoas no modo ferroviário. A antecipação da análise de viabilidade ambiental é fundamental a empreendimento ferroviários cujas restrições geométricas podem tornar proibitivos os custos de eventuais modificações de traçado face às restrições ambientais.”

**PARÁGRAFO 107:**

- ANEXO CP: “Assim como na primeira etapa de elaboração do PSTT foram apresentadas as diretrizes para a adoção dos critérios para priorização de investimentos, na Seção I do Capítulo I (critérios que serão definidos e aplicados na segunda etapa do PSTT), a expectativa é que o PSTT, enquanto plano tático, apresentasse as diretrizes de [...]

[...]

fomento e aperfeiçoamento do transporte de passageiros nos modos de transportes terrestres nesta primeira etapa. Na segunda etapa, é esperada a apresentação das ações de fomento e aperfeiçoamento com base nas diretrizes apresentadas na primeira etapa. A expectativa é que as diretrizes fossem apresentadas na primeira etapa, e as ações com base nas diretrizes fossem apresentadas na próxima etapa.”

**PARÁGRAFO 108:**

• ANEXO CP: “Contribuição ao Parágrafo 108: o grupo de infraestruturas identificadas como estratégicas para o transporte e logística nacionais poderá auxiliar na identificação de potencialidades para o transporte ferroviários misto. Adicionalmente, é necessário considerar o projeto em curso em desenvolvimento pelo BID, que visa apresentar uma metodologia para avaliação da utilização de trechos ferroviários. Os resultados do projeto são subsídios que podem ser utilizados para uma análise detalhada e proposições para o transporte ferroviário na segunda etapa de desenvolvimento do PSTT.”

**PARÁGRAFO 110:**

- ANEXO CP: “c. a possibilidade de padronização das bitolas para os novos projetos, desde que operacional e economicamente mais favorável e não haja prejuízo às linhas da malha existente;”
- E-MAIL: “c. a possibilidade de padronização das bitolas para os novos projetos, desde que operacional e economicamente mais favorável e não haja prejuízo às linhas da malha existente;”

**PARÁGRAFO 112:**

• ANEXO CP: “Inclusão do item f: a integração com órgãos de segurança pública para propiciar maior segurança nos transportes viários.”

**PARÁGRAFO 119:**

• PROCESSO: “b. planejamento de rotas de interligação entre cidades médias e cidades de grande porte/regiões metropolitanas, considerando o serviço adequado de transporte ferroviário de passageiros entre cada uma das interligações;

Justificativas/ esclarecimentos: cada ligação ferroviária (item “b”) deverá buscar o serviço adequado para atendimento da demanda pelo transporte de passageiros, considerando velocidade de projeto, frequência, capacidade, etc.”

**PARÁGRAFO 121:**

• PROCESSO: “d. estimativa da demanda para a viabilização dos projetos, considerando a compatibilização com as demandas atuais e futuras observadas no planejamento estratégico e a padronização, quando couber, das metodologias de projeção de demanda por transporte, incluindo os cenários macroeconômicos de longo prazo.

As demandas (citadas no item “d”) dos empreendimentos devem estar em linha com as estimativas e premissas do Planejamento Estratégico, conforme preconizado na Portaria MInfra nº 123/2020.”

**PARÁGRAFO 142:**

• ANEXO CP: “Estabelecer rede de comando e controle junto às concessionárias das ferrovias voltados à redução dos conflitos urbanos e atualização e modernização da sinalização das passagens de nível das ferrovias nacionais, contribuindo para o aumento da capacidade, segurança e eficiência da malha ferroviária brasileira.”

**PARÁGRAFO 149:**

- ANEXO CP: “Inclusão de um item:

Cooperação com a Polícia Rodoviária Federal: Identificar, em articulação com a Polícia Rodoviária Federal, iniciativas de interesse para a segurança pública quanto às políticas e ao planejamento dos transportes terrestres, considerando:

”a. a identificação, mediante articulação com os demais órgãos de segurança pública, de corredores logístico estratégicos voltados à segurança nacional;

b. a adequação da infraestrutura viária para otimizar o transporte e o apoio logístico às ações de segurança pública;

c. a identificação de projetos viários voltados ao aprimoramento da segurança viária;

”d. o levantamento dos gargalos e necessidades físicas, operacionais e de comunicação, no âmbito das infraestruturas terrestres voltadas à segurança pública;

e. a identificação e preparação de rodovias federais estratégicas para utilização eventual em pousos de aeronaves de segurança pública e de socorro e salvamento;

f. o estabelecimento de projetos transfronteiriços voltados à cooperação e integração em segurança pública no âmbito sul-americano.”

**PARÁGRAFO 152:**

- ANEXO CP: “Incluir item h: o compartilhamento de informações entre os órgãos de segurança pública.”

**PARÁGRAFO 167:**

- ANEXO CP: “Alterar item a para: uma metodologia de definição e monitoramento e controle contínuos de trechos críticos a partir da identificação e classificação das vias, bem como compartilhamento com os órgãos e instâncias dessas vias;”

**PARÁGRAFO 176:**

- ANEXO CP: “Alterar: Estabelecer mecanismos de fiscalização e controle dos veículos de carga na velocidade regulamentar das rodovias federais por meio de uma estruturação tecnológica voltada à leitura eletrônica dos dados do veículo e da operação de transportes, bem como à lavratura dos autos de infração e inspeção fiscal, de modo a reduzir os tempos de parada para inspeções.”

**PARÁGRAFO 177:**

- ANEXO CP: “b. a criação de Lei Federal específica que estabeleça as diretrizes básicas para legislar acerca do transporte rodoviário, em via pública, de produtos que sejam perigosos, por representarem risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente ficando todas as atividades submetidas às regras e aos procedimentos nela estabelecidos.
- c. a criação de Lei Federal específica que estabeleça as diretrizes básicas para legislar acerca do transporte ferroviário de produtos que sejam perigosos, por representarem risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente ficando todas as atividades desse modal submetidas às regras e aos procedimentos nela estabelecidos. (NR)”

**PARÁGRAFO 180:**

- ANEXO CP: “Alterar item e para: compartilhamento de informações.”

**PARÁGRAFO 185:**

- ANEXO CP: “As Normas Técnicas (ABNT) são elaboradas por Comissões de Estudos pelas partes interessadas no tema, constituídas por profissionais de forma voluntária. Uma vez que essas normas técnicas são citadas em leis e ou regulamentos, tornam-se obrigatórias, portanto, deveriam ser de domínio público e não comercializadas.”

**PARÁGRAFO 203:**

• ANEXO CP: “Alterar item c para: a integração e simplificação das barreiras burocráticas e o emprego de inovações tecnológicas com vistas à geração de maior fluidez, monitoramento e controle nas operações de transportes com os países vizinhos;”

**PARÁGRAFO 227:**

• ANEXO CP: “Capítulo VI, Seção III, alterar item d: o estabelecimento de planos integrados de fiscalização, monitoramento e controle das vias federais de transporte entre as instâncias competentes;”

**PARÁGRAFO 317:**

• ANEXO CP: “Contribuição ao Parágrafo 317: dado o interesse em utilizar o Índice de Desempenho Ambiental na avaliação dos empreendimentos rodoviários e ferroviários, sugerimos incluí-lo na metodologia de avaliação de impacto de soluções para tratamento das necessidades e potencialidades nas infraestruturas a ser adotada pela SNTT.”

**GERAL (SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE INICIATIVAS TÁTICAS):**

• ANEXO CP: “Alterar a Lei nº 13.703/2018 para que a planilha de frete rodoviário seja referencial e não vinculativa.”

• ANEXO CP: “Analisar os projetos paralisados como se fossem um empreendimento novo, ou seja, desconsiderando o que já foi gasto até o presente. Se o benefício gerado pelo projeto compensar o custo adicional de conclusão da obra, ele deve ser retomado. Caso contrário, melhor abandoná-lo;”

• ANEXO CP: “Avaliar a melhor modalidade de conclusão do projeto, se com recursos públicos ou via concessão;”

## CONSULTA PÚBLICA

- ANEXO CP: “Ajustar os novos contratos de concessão de forma a viabilizar o transporte de cargas superpesadas nos principais eixos logísticos.”
- ANEXO CP: “Utilizar o nível de acidentes em rodovias como um indicador para a priorização das obras que serão contempladas com investimentos públicos.”
- ANEXO CP: “Melhorar o macroplanejamento, em especial com planos setoriais plurianuais, que explorem sinergias e tragam sinalizações concretas;”
- ANEXO CP: “Capacitar melhor as equipes responsáveis pelos projetos;”
- ANEXO CP: “Fortalecer o controle interno das Instituições Executoras (Ministérios).”

# RECUSADA

As contribuições recusadas não foram aceitas, consoante a área técnica interna competente, para apreciação no âmbito da validação das Iniciativas Táticas setoriais. As recusas justificam-se em decorrência do desacordo técnico das contribuições para com o nível tático proposto para as Iniciativas Táticas em comento (referenciadas nos parágrafos) e/ou para com as competência do Ministério da Infraestrutura.

## **PARÁGRAFO 87:**

- PROCESSO: “Em relação ao quê? Isso é complicado, porque envolve pagamento de pedágio, o que ninguém gosta ...”

## **PARÁGRAFO 155:**

- ANEXO CP: “Avaliar alterações no Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503/97, no que se refere ao Curso Especializado, com a criação de uma categoria diferenciada para condutores de Combinações de Veículos de Carga (conjuntos formados por mais de dois veículos de carga), com a inclusão no escopo do curso dos seguintes temas: resumo da legislação; dimensões e pesos dos CVCs; cuidados especiais nas manobras - espaços requeridos e pontos cegos; manobras que podem provocar o tombamento desses conjuntos; prevenção do efeito chicote (amplificação traseira) e do tombamento prematuro da unidade traseira; velocidades seguras para essas composições - no asfalto e nas vias rurais; a questão da frenagem e do espaço para parar o conjunto - tempo de resposta dos freios; cuidados na distribuição do peso entre as unidades; cuidados extras com as cargas líquidas a granel; cuidados na amarração das cargas; a inspeção de pré-viagem pelo condutor.”

**PARÁGRAFO 185:**

• ANEXO CP: “A Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos do Estado de São Paulo há anos vem discutindo este grave problema. Atualmente está elaborando uma minuta de portaria que será apresentada ao Departamento de Estrada e Rodagem do Estado de São Paulo. Muitos relatos dos agentes de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal e do policiamento rodoviário podem evidenciar esta prática.”

**PARÁGRAFO 229:**

• ANEXO CP: “Alterar item f: o compartilhamento de informações dos setores industriais e instituições nacionais e internacionais de pesquisa e desenvolvimento para a promoção da inovação tecnológica, informacional setorial e segurança pública;”

**PARÁGRAFO 266:**

• ANEXO CP: “Alterar item g: painel dinâmico de ocorrências criminais nas vias.”

**GERAL (SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE INICIATIVAS TÁTICAS):**

• ANEXO CP: “Aprovar o PLS 261/2018, que cria o regime de autorização para a exploração de ferrovias privadas.”

• ANEXO CP: “Aprovar os dispositivos dos PL 1.070/2019 e PL 1.292/1995, que estabelecem a necessidade de realização de estudos de custo, risco e benefício em relação a paralizações de obras;”

• ANEXO CP: “Excluir o inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074/1995, que inclui as estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público como instalações sujeitas ao regime de concessão, permitindo o modelo de autorização para essas instalações.”



**Ministério da Infraestrutura**  
Secretaria Nacional de Transportes Terrestres