

CONTRIBUIÇÕES

CONSULTA PÚBLICA DO PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUA E ANTONINA



Portos do Paraná

FICHA TÉCNICA

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

TOMÉ MONTEIRO DA FRANCA

Ministro de Portos e Aeroportos

ALEX SANDRO ÁVILA

Secretário Nacional de Portos

ANA CAROLINA SOUZA DO BOMFIM

Diretora do Departamento de Gestão e Modernização Portuária

VINICIUS TOLEDO

Coordenador-Geral de Gestão do Planejamento e Gestão Fundiária

INFRA S.A.

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

Diretor-Presidente

MARCELO VINAUD PRADO

Diretor de Mercado e Inovação

SAMANTHA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE COSTA

Superintendente de Planejamento e Estudos de Transporte

EQUIPE TÉCNICA – SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E ESTUDOS DE TRANSPORTE (SUPET)

TATIANA LAMOUNIER SALOMÃO

Coordenadora de Planos de Infraestrutura de Transportes

ADNA DÂMARYS DE MOURA MAIA

Assessora Técnica

MARCELO LUIZ RODRIGUES LUCAS DE SOUZA

Assessor Técnico

FABRÍCIO GÔES CURTINHAS

Assessor Técnico

RAPHAEL VIEIRA DOS SANTOS

Técnico em Edificação de Estradas

FERNANDO SOUZA VECHI

Coordenador de Planos de Sistemas de Transporte

EMYGAIL LORENA SILVA AZEVEDO OLESKOVICZ

Assessora Técnica

MATHEUS ALEXANDRIA SPOSITO

Assessor Técnico

JULIANA MIRANDA FRANÇA

Assessora Técnica

VITOR DO NASCIMENTO E SILVA

Assessor Técnico

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD) — PROJETO BRA 13/013

CARLOS FREDERICO ALVES

Consultor Especialista Pleno em Simulação de Processos
Contrato nº 000135/2025-0

PAOLA TATIANA FELIPPI TOME

Consultora Especialista Sênior em Engenharia de Transportes
Contrato nº 000150/2025-0

CASEMIRO TERCIO DOS REIS LIMA CARVALHO

Consultor Especialista Sênior em Engenharia
Contrato nº 000137/2025-0

PATRÍCIA PACHECO BERTOZZI

Consultora Especialista Sênior em Planejamento de Transportes
Contrato nº 000138/2025-0

AGRADECIMENTOS

A Elder Tiago da Costa de Souza e Lucas dos Santos Lourenço, que integraram a equipe técnica da Infra S.A. e contribuíram com relevância para o desenvolvimento da nova metodologia dos Planos Mestres do 5º Ciclo de Planejamento e na elaboração deste Plano Mestre.

CONTEXTUALIZAÇÃO

A consulta pública é um mecanismo estratégico que permite a promoção do diálogo entre a Administração Pública e os cidadãos, garantindo que a elaboração do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina seja respaldada pela transparência, legitimidade e aprimoramento técnico do instrumento de planejamento, assegurando que o documento reflita de forma mais abrangente e aderente a realidade operacional e às dinâmicas logísticas do Complexo Portuário. Essa fase, indispensável para o processo de desenvolvimento do Plano Mestre, institucionalizado nos termos da Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020, do então Ministério da Infraestrutura, proporciona, além da validação final do instrumento pelos *stakeholders*, a participação democrática dos diversos atores que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

No dia 6 de fevereiro de 2026, o Ministério de Portos e Aeroportos abriu a consulta pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, realizada de forma *online* utilizando a plataforma Brasil Participativo. A consulta pública, cuja previsão inicial de duração era até dia 7 de março de 2026, terminou no dia 23 de março de 2026, data final delimitada a partir do acolhimento, por parte do Ministério de Portos e Aeroportos, do requerimento de dilação de prazo feito no dia 26 de fevereiro de 2026 pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (SINDOP).

Ao final da consulta pública, iniciou-se a verificação da pertinência de acatamento das contribuições apresentadas pelas partes interessadas, sendo este Caderno de Contribuições da Consulta Pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina a materialização do compromisso da Infra S.A. em proporcionar um processo transparente no que se refere à atualização do instrumento de planejamento portuário.

Em decorrência do formato adotado pela plataforma utilizada para a consulta pública, a consolidação de todas as contribuições em um só documento que permitisse a apresentação conjunta das manifestações públicas e suas devidas respostas apresentou-se como um desafio, sendo o formato utilizado neste Caderno o mais apropriado pela equipe técnica.

Devido ao grande volume de contribuições repetidas e ao envio de longos documentos nos quais há a identificação de parágrafos que não se configuram como contribuições de fato, adotou-se um modelo de agrupamento de contribuições que apresentavam semelhanças entre si e receberiam as mesmas respostas da equipe técnica. Apesar disso, nenhum contribuinte deixou de receber retorno sobre sua manifestação.

Por fim, a Infra S.A. agradece as manifestações da comunidade portuária do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, visto que todas contribuíram para o refinamento do instrumento de planejamento e para o aprimoramento da nova metodologia utilizada no 5º ciclo de planejamento portuário.

RESPOSTAS

CONTRIBUIÇÃO 01

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Xênia (@xenia_876597399) — Porto Guará Infraestrutura SPE S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Com relação ao acesso rodoviário planejado para os empreendimentos, via Avenida Senador Atílio Fontana (Estrada Velha de Alexandra), é necessário informar no Plano Mestre, que, a Lei Complementar nº 294/2022, que institui Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da cidade de Paranaguá, já estabelece e classifica a Avenida Senador Atílio Fontana (Estrada Velha de Alexandra) como “vias de adensamento 1”, ou seja, um eixo viário importante que concentrará o crescimento construtivo e populacional da cidade, funcionará como linha guia para o crescimento urbano, concentrando o desenvolvimento em áreas específicas e evitando a expansão desordenada [...].

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

Observa-se que não foram encontradas, na Lei Complementar nº 294, de 7 de dezembro de 2022, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Paranaguá, menções às vias de adensamento, tampouco se encontraram citações acerca da Avenida Senador Atílio Fontana e da Estrada Velha de Alexandra. Em contrapartida, na Lei Complementar nº 296, de 7 de dezembro de 2022, foi possível identificar as informações apresentadas por esta contribuição. No Apêndice, dois parágrafos foram inseridos para abordar a relevância da Estrada Velha de Alexandra para o planejamento municipal de acordo com a Lei Complementar nº 296/2022. Considerando que a Síntese do Complexo Portuário apresenta uma composição concisa das análises realizadas nos Apêndices, inseriu-se uma breve abordagem da existência da classificação da Estrada Velha de Alexandra como Via de Adensamento e seus benefícios para o desenvolvimento local.

CONTRIBUIÇÃO 02

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Xênia (@xenia_876597399) — Porto Guará Infraestrutura SPE S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] É fundamental a correta correlação do Plano Mestre com o Zoneamento de Uso do Solo do município (Lei Complementar nº 296/2022) e o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (Lei Complementar nº 294/2022).

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O escopo metodológico não previa, anteriormente, a análise da classificação viária municipal, mas, apesar disso, havia a correta correlação entre o Plano Mestre e os zoneamentos presentes em instrumentos de planejamento municipais. Adicionalmente, diante da relevância dos apontamentos do Porto Guará, foram realizadas alterações textuais considerando a demanda por evidenciar as vias estratégicas para o TUP.

CONTRIBUIÇÃO 03

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Xênia (@xenia_876597399) — Porto Guará Infraestrutura SPE S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

"[...] Ambos os TUP's (referente aos TUPs citados no Anexo), possuem como medida compensatória em seus Estudos de Impacto da Vizinhança (EIV's) a adequação dos acessos rodoferroviários para os seus empreendimentos, com as devidas ações de controle ambiental, previstas em lei. Contudo, é de fundamental importância, destacar no texto do Plano Mestre, que estas áreas:

- a) apresentam potencial para abrigar atividades portuárias e similares;
- b) são livres de ocupação;
- c) objetiva a transição harmônica entre a Cidade e Porto mediante reordenamento urbano;
- d) objetiva a qualificação e consolidação dos acessos aos TUP's, via Avenida Senador Atílio Fontana (Estrada Velha de Alexandra), através de adequação na infraestrutura existente".

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

No Apêndice, o potencial para abrigar atividades portuárias e o apontamento de que se trata de uma área sem consolidação urbana já haviam sido abordados, porém, após esse comentário, notou-se a necessidade de reescrita do texto para deixar mais evidentes os apontamentos realizados

pelo Porto Guará. Em relação à qualificação e à consolidação dos acessos aos TUPs, entende-se que, ao longo do Apêndice, a explanação da previsão legal para a região já abarca a solicitação realizada. Considerando que a Síntese do Complexo Portuário apresenta uma composição concisa das análises realizadas nos Apêndices e que as informações presentes nessa seção objetivam o direcionamento de um Plano de Ações e Investimentos, as contribuições de Porto-Cidade que têm como único foco o aprofundamento da caracterização foram consideradas somente no Apêndice.

CONTRIBUIÇÃO 04

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Xênia (@xenia_876597399) — Porto Guará Infraestrutura SPE S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Tratamento isonômico e a inclusão dos TUP's como INVESTIMENTOS ESTRUTURANTES, consequentemente em ganhos de eficiência para o complexo portuário de Paranaguá e Antonina.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

O Plano Mestre contempla os Terminais de Uso Privado (TUPs) no diagnóstico do Complexo Portuário, reconhecendo seu papel na dinâmica logística regional. Contudo, no que se refere à sua classificação como investimentos estruturantes e à sua inclusão nas projeções de capacidade, adota-se uma abordagem metodológica segundo a qual as projeções e os cenários prospectivos priorizam empreendimentos operacionais ou com elevado grau de maturidade técnica e executiva, associados a maior previsibilidade quanto à sua efetiva entrada em operação.

Nesse contexto, empreendimentos que ainda não apresentam tais atributos são considerados no documento em caráter informativo, sendo caracterizados com vistas a evidenciar o potencial de expansão da infraestrutura regional, mas não incorporados às modelagens de capacidade neste estágio. Tal diretriz visa preservar a consistência e a robustez das projeções, evitando a incorporação de capacidades ainda não consolidadas e de elementos com reduzida previsibilidade quanto à sua efetiva entrada em operação.

Adicionalmente, a contribuição apresentada motivou o aprimoramento do diagnóstico do Plano Mestre, com a explicitação dos possíveis impactos decorrentes da expansão de TUPs na área de influência do Complexo Portuário, os quais podem influenciar a dinâmica de oferta e demanda, a alocação de fluxos logísticos e o posicionamento competitivo regional. Esses aspectos foram devidamente incorporados à análise estratégica do Plano Mestre, como variáveis exógenas a serem monitoradas no contexto do planejamento portuário.

CONTRIBUIÇÃO 05

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Xênia (@xenia_876597399) — Porto Guará Infraestrutura SPE S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Inclusão dos investimentos nas vias de acesso do eixo viário (Avenida Senador Atilio Fontana (Estrada Velha de Alexandra), de elevada importância para Paranaguá.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

Foi incluído no documento, mais especificamente no tópico “Futuros Terminais Portuários”, um trecho que aborda os investimentos previstos na Estrada Velha de Alexandra, destacando seu papel no suporte à expansão das atividades portuárias e na melhoria da infraestrutura de acessos.

CONTRIBUIÇÃO 06

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Estabelecer cronograma integrado detalhado das intervenções a serem feitas na base portuária oriundas de compromissos nos arrendamentos em vigor.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A proposta de estabelecimento de cronograma integrado detalhado das intervenções associadas aos contratos de arrendamento é pertinente e reforça a importância da coordenação entre os diversos investimentos previstos no complexo portuário. Contudo, a consolidação de cronogramas executivos dessa natureza transcende o escopo de atuação do Plano Mestre, uma vez que envolve iniciativas sob responsabilidade de múltiplos agentes, incluindo arrendatários e demais intervenientes.

CONTRIBUIÇÃO 07

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Estabelecer plano de mobilidade rododiferroviária para acesso das cargas aos terminais.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumprir esclarecer que a elaboração de Planos de Mobilidade não integra o escopo do Plano Mestre, devendo tais instrumentos ser desenvolvidos e conduzidos pelos entes municipais e estaduais competentes, responsáveis pelo planejamento, gestão e acompanhamento da mobilidade urbana e regional.

CONTRIBUIÇÃO 08

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Definir cronograma de licenciamentos ambientais para dragagem de aprofundamento do canal da galheta.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumprir esclarecer que a definição de cronogramas de licenciamento ambiental não integra o escopo do Plano Mestre, devendo esse tipo de informação ser obtido junto à Autoridade Portuária, responsável pela condução e acompanhamento desses processos.

CONTRIBUIÇÃO 09

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Para Granéis Sólidos Agrícolas - Exportação, a FIEP sugere dar maior ênfase sobre a diversificação da matriz produtiva do MS. Além disso, a FIEP aponta que a projeção, ao prever um crescimento médio próximo a 5,7% a.a., apoia-se excessivamente em séries históricas que mascaram o estrangulamento operacional do porto (Paranaguá cresceu apenas 30,1% na década, frente a 92,8% em Santos e 60,1% em Santa Catarina, evidenciando fuga de demanda). A entidade propõe que o modelo da demanda reflita a transição e diversificação da matriz produtiva do Mato Grosso do Sul (MS) e de toda a região, que passa a focar na agregação de valor local, como a produção de ração animal e biocombustíveis, alterando o perfil da carga ofertada.

Página 10/186 e 39/186 - CP

Plano Mestre: Capítulo 2 (Página 89).

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A alteração proposta na modelagem não se faz necessária, visto que o Plano Mestre já internaliza essas dinâmicas estruturais. Primeiramente, o estimador preditivo não adota a taxa de 5,7% ao ano apontada, mas sim uma Taxa de Crescimento Anual Composta (CAGR) referencial projetada de 3,44% ao ano para os Granéis Sólidos Agrícolas (GSA) de exportação, mantendo alinhamento com as premissas macroeconômicas oficiais. Ademais, a arquitetura do estudo já equaciona a fuga de demanda ao segmentar o mercado entre um cenário referencial (*baseline*) e os cenários competitivos de demanda capturável. A recuperação efetiva desse *market share* perdido está estritamente condicionada na modelagem à injeção de capital em projetos de desestrangulamento logístico, como a implantação do Moegão, garantindo que o dimensionamento da capacidade e as projeções já reflitam com exatidão a transição agroindustrial da hinterlândia e a retomada da competitividade, o que preserva a ortodoxia econométrica do estudo sem a necessidade de ajustes exógenos na curva.

CONTRIBUIÇÃO 10

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] Assim quanto a projeção da demanda deste segmento, é muito importante demonstrar que o Estado do Paraná é Corredor Logístico Centro Sul, no sentido de ilustrar e enriquecer o Plano Mestre com os principais eventos observados por produtores regionais, cabendo manifestar que os volumes da projeção da demanda se apresentam de forma adequada para o cenário dos próximos 25 anos.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A inserção proposta não se faz necessária, pois a caracterização do Paraná como Corredor Logístico Centro-Sul e a ilustração de eventos produtivos regionais constituem escopo inerente ao Plano Estadual de Logística de Transportes (PELT-PR), diferindo do propósito específico do Plano Mestre, que é focado no planejamento estratégico do complexo portuário e seus acessos. Contudo, a modelagem espacial do estudo já internaliza o dinamismo dessa hinterlândia ampliada por meio das Zonas de Influência Portuária (ZIP) e dos cenários competitivos, precificando o impacto de projetos estruturantes, como a Nova Ferroeste. Por fim, corroboramos a leitura analítica da entidade de que a volumetria projetada se encontra rigorosamente calibrada para acomodar o cenário mercadológico dos próximos 25 anos.

CONTRIBUIÇÃO 11

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Como se pode verificar num cenário de tantos investimentos, a serem realizados simultaneamente, é fundamental um conjunto de cronogramas de investimentos detalhados, no sentido de realizar obras de grande porte e grande impacto dentro de um complexo portuário em operação.

A importância desse detalhamento reside no fato de que portos são ambientes de operação contínua 24 h. x 7 h., onde qualquer interrupção não planejada pode gerar altos custos e grandes impactos na cadeia logística global.

O cronograma de investimentos detalhado, além de ser uma ferramenta de gestão financeira, é um instrumento de mitigação de risco e gestão operacional em um ambiente portuário. [...]

No caso do Plano Mestre do Porto de Paranaguá, a adoção dos cronogramas das obras de infraestrutura, detalhados, é fundamental, pois todas as projeções e previsões do planejamento de 25 anos estão baseadas na realização dos investimentos anunciados, mas ainda sem previsão de início de execução de obras.

Não é apenas uma formalidade, mas um mecanismo de segurança e de assertividade pois teremos grandes investimentos concentrados em curto período de tempo, que não estão sendo observados no cenário de execução simultânea e integrada às operações já saturadas atuais.

A importância de cronogramas integrados e detalhados dos projetos reside na necessidade de promover uma sequência de intervenções físicas, de forma mensurável, garantindo que o complexo permaneça competitivo durante a execução das obras e que as obras de expansão ocorram de forma segura evitando prejuízos a importadores e exportadores.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Reconhece-se a relevância da elaboração de cronogramas de investimento como instrumento de coordenação, mitigação de riscos operacionais e suporte à execução de intervenções em ambiente portuário, caracterizado por operação contínua e elevada complexidade logística. Contudo, a definição de cronogramas executivos ou físico-financeiros detalhados, associados à implementação das intervenções, transcende o escopo do Plano Mestre, constituindo atribuição das instâncias responsáveis pela estruturação, contratação e gestão dos empreendimentos, em especial a Autoridade Portuária, os demais agentes envolvidos e o contexto institucional e regulatório aplicável.

CONTRIBUIÇÃO 12

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

A projeção da demanda dos granéis sólidos de origem mineral, sentido importação, (fertilizantes), do Plano Mestre 2025, apresentou taxa de crescimento inferior aos registros históricos da última década.

Cabe ressaltar que as restrições operacionais, falta de berços de atracação, etc., limitaram o crescimento deste segmento, distorcendo dos registros a evolução das cargas na última década. Assim, é fundamental corrigir a taxa de crescimento adotada no Plano Mestre para no mínimo 4,1% ao ano, número compatível com a evolução média da hinterlândia natural do Porto de Paranaguá.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A alteração proposta não se faz necessária, visto que o Plano Mestre já internaliza o potencial de mercado da hinterlândia para a importação de fertilizantes. A imposição exógena de 4,1% ao ano violaria o rigor metodológico do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), o qual projeta uma Taxa de Crescimento Anual Composta (CAGR) referencial de 2,78% ao ano para OGSM, utilizando um painel de Poisson atrelado aos drivers macroeconômicos oficiais do PNL. Ademais, a fuga histórica de demanda já se encontra precificada na modelagem dos cenários competitivos, cuja recuperação de *market share* está estritamente condicionada aos ganhos de eficiência oriundos de novos investimentos, assegurando o correto dimensionamento da infraestrutura sem a inserção de vieses estatísticos arbitrários.

CONTRIBUIÇÃO 13

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O Plano Mestre constatou que este segmento de cargas apresenta a maior taxa de ocupação de cais atingindo 92,8%, e não possui nenhum projeto de expansão específico, que venha garantir a oferta de novos berços de atracação.

Ao contrário, com a construção do píer “T”, teremos a redução do berço 211 e o agravamento da situação, que poderá definir o futuro deste segmento, empurrando em definitivo as operações de descarga para os portos vizinhos.

É fundamental que a Autoridade Portuária discuta as alternativas para as operações de fertilizantes durante o período de construção do Píer em “T”, pois a paralisação do berço 211 deverá ocorrer antes do início das obras do píer “T” (conforme edital PAR 15).

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Conforme alinhado com a Autoridade Portuária durante a elaboração do Plano Mestre, reconhece-se que a implantação do Píer em “T” reconfigurará a dinâmica operacional do complexo. Isso ocorre porque, em linha com a regulamentação de uso dos berços públicos caracterizados (pela não exclusividade por perfil de carga ou operador), entende-se que os fluxos de fertilizantes dispõem de flexibilidade para serem absorvidos por berços alternativos, operando como infraestrutura complementar conforme as oscilações da demanda.

Por fim, reitera-se que a definição de prioridades, janelas operacionais ou regras de preferência de atracação compete unicamente à Autoridade Portuária por meio de seus atos normativos próprios, não integrando as premissas deste plano.

CONTRIBUIÇÃO 14

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Na medida em que o segmento de fertilizantes deve perder um dos três berços especializados para descarga de fertilizantes, poderemos ter redução da capacidade de descarga de fertilizantes, no cais público, de até (-33%), portanto são necessários os seguintes itens:

- Estabelecer preferências de atracação para o uso compartilhado do berço 211 em conjunto com o carregamento de grãos exportação;
- Estabelecer preferências de atracação em outros berços, compartilhado o uso berços alternativos com outras cargas, de forma a distribuir os impactos decorrentes das obras do Píer “T”;
- Elaborar estudo detalhado dos impactos das paralisações operacionais das intervenções das obras do berço 211;
- Discutir com operadores e usuários do segmento de fertilizantes as condições e proporções de compartilhamento do uso do berço alternativos;
- Definir cronogramas de intervenções detalhando as obras e momento de paralisações, e disponibilizar berço alternativo, com igual capacidade de descarga, evitando piorar o cenário já caótico.

Todas estas demandas devem ocorrer antecipadamente, antes do início das obras que deverão ocupar o berço 211, com ampla divulgação junto a operadores portuários do segmento de fertilizantes, para que os importadores possam, de forma planejada, buscar alternativas logísticas dentro de um novo cenário de transição operacional, até a conclusão das obras.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Conforme alinhado com a Autoridade Portuária durante a elaboração do Plano Mestre, reconhece-se que a implantação do Píer em "T" reconfigurará a dinâmica operacional do complexo.

Contudo, ressalta-se que o valor de redução de carga mencionado na manifestação não foi objeto de quantificação no referido documento. Isso ocorre porque, em linha com a regulamentação de uso dos berços públicos (caracterizados pela não exclusividade por perfil de carga ou operador), entende-se que os fluxos de fertilizantes dispõem de flexibilidade para serem absorvidos por berços alternativos, operando como infraestrutura complementar conforme as oscilações da demanda.

Por fim, reitera-se que a definição de prioridades, janelas operacionais ou regras de preferência de atracação compete unicamente à Autoridade Portuária por meio de seus atos normativos próprios, não integrando as premissas deste plano.

CONTRIBUIÇÃO 15

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Para expansão da capacidade de acostagem, após a construção do Píer "T", é necessário a incorporação do trecho remanescente do berço 212, aos berços especializados 209 e 211, transformando os berços especializados atuais em 02 berços para navios de até 245 metros de comprimento.

Nesta mesma linha, é fundamental garantir que o trecho remanescente do Berço 213 também venha ser incorporado aos berços especializados para descarga de fertilizantes, possibilitando finalmente a destinação de mais um berço para o segmento de fertilizantes, pondo fim a maior fila de espera para atracação do Porto de Paranaguá.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Na análise de capacidade para o cenário futuro, a estimativa de movimentação de cais incorporou a alocação de dois berços atualmente pertencentes ao COREX Leste para operações de OGSM e CGNC. Tal direcionamento foi previamente alinhado com a Autoridade Portuária ao longo do desenvolvimento do Plano Mestre, sendo justificado pela infraestrutura disponível, pelo nível de serviço observado e pelas projeções de demanda, especialmente para a movimentação de fertilizantes. Dessa forma, não compete ao Plano Mestre assegurar a destinação do trecho remanescente do Berço 213 — ou de quaisquer outros trechos de cais — a perfis específicos de carga, incluindo a movimentação de fertilizantes. Ressalta-se que o Plano Mestre possui caráter orientativo, voltado à indicação de necessidades de investimento e diretrizes para atendimento da demanda projetada, cabendo à Autoridade Portuária a gestão e a definição operacional das infraestruturas.

CONTRIBUIÇÃO 16

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O Plano Mestre constatou que este segmento de cargas apresenta taxas de ocupação de cais entre 53,9% (píer público) e 80,18% (píer privativo), contudo existem em curso vários projetos de ganhos de capacidade operacional.

No segmento das cargas líquidas, além da expectativa de construção do novo píer, descrito no leilão PAR 50, devem ser incorporados as seguintes obras, já anunciadas:

- ☐ Reforma do Píer Público (Fase I) - Em andamento => Previsão Dez/2026;
- ☐ Reforma do Píer Público (Fase II) - Em licitação => Sem previsão;
- ☐ Reforma do Píer TUP Cattalini (Repotenciamento) => Sem previsão;
- ☐ Construção de Novo Píer TUP Cattalini => Sem previsão;
- ☐ Construção de Novo Píer Público Liquipar => Sem previsão.

Ainda existem grandes incertezas quando a execução destas obras de expansão.

As obras de repotenciamento, basicamente adequações para elevar os níveis de segurança nos berços de atracação já estão em curso, mas não trarão ganhos de capacidade.

As obras de expansão, neste caso a construção de novos berços, ainda dependem de licença ambiental e ainda não tem previsão certa de quando deverão ocorrer.

Como se pode verificar existe um conjunto de ações que deve atender as necessidades deste segmento de cargas, contudo, os projetos de repotenciamento e de novos berços não prevê as mesmas condições de infraestrutura marítima.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Na análise realizada no âmbito do Plano Mestre, verificou-se que os projetos dos novos berços, bem como as profundidades previstas, encontram-se alinhados às condições de infraestrutura marítima estabelecidas nos estudos da concessão do canal de acesso.

CONTRIBUIÇÃO 17

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Os projetos de expansão do segmento líquido a granel, se implantados, serão suficientes para atender a projeção da demanda deste segmento de cargas.

Contudo, quando analisamos detalhadamente os projetos é possível verificar assimetria na profundidade dos berços, ou seja, o calado operacional que será ofertado, entre os berços públicos e privados.

Assim é fundamental que o berço público em fase de repotenciamento venha oferecer a mesma profundidade operacional dos demais berços, com um calado mínimo de -13,5 m (DHN), e as mesmas condições de manobrabilidade, garantindo a concorrência e competitividade a todos terminais interligados.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A determinação imperativa para o repotenciamento de infraestruturas de acostagem transcende o escopo técnico do Plano Mestre. Embora o instrumento realize o diagnóstico da demanda, estime capacidades e projete a evolução da frota de navios, sua natureza é propositiva e orientadora. A definição sobre o repotenciamento de ativos existentes ou a expansão de novos berços é uma atribuição da Autoridade Portuária, a quem compete realizar estudos de viabilidade complementares e consolidar sua estratégia de mercado em conformidade com sua vocação operacional.

CONTRIBUIÇÃO 18

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O Plano Mestre 2025, descreve em vários capítulos a necessidade de “regularização total das áreas operacionais em exploração indireta”, dentro da poligonal do Porto Organizado e no contexto geral do PDZPO.

Este segmento de carga possui não conformidades para a ocupação e titularidade de áreas, principalmente na faixa de domínio do trecho ferroviário que serve o segmento de graneis líquidos, que precisa ser regularizado, de forma a garantir o uso compartilhado de áreas operacionais comuns.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A contribuição não foi acatada, por se basear em premissa que não encontra respaldo no conteúdo do Plano Mestre, bem como por tratar de matéria que extrapola o escopo do instrumento.

Inicialmente, cumpre esclarecer que o Plano Mestre 2025 não afirma a existência de necessidade de “regularização total das áreas operacionais em exploração indireta” no âmbito da poligonal do porto organizado. Ao contrário, o documento registra que as áreas operacionais atualmente em exploração indireta encontram-se devidamente regularizadas, em consonância com os processos licitatórios mais recentes, concluídos em 2025, os quais observaram integralmente o marco regulatório vigente. Dessa forma, não procede a narrativa de que haveria necessidade de regularização das áreas em exploração no interior da poligonal portuária.

No que se refere às questões específicas apontadas para o segmento de graneis líquidos — notadamente quanto à ocupação, titularidade de áreas e eventual sobreposição com faixa de domínio ferroviário —, trata-se de aspectos de natureza localizada e operacional, que demandam análise técnica específica, envolvendo instrumentos contratuais, regulação setorial e, quando aplicável, articulação com entes responsáveis pela infraestrutura ferroviária.

Tais matérias não se inserem no escopo do Plano Mestre, que, enquanto instrumento de planejamento de Estado, dedica-se à análise sistêmica da demanda, da capacidade instalada e dos gargalos logísticos, não sendo o foro adequado para tratar de situações pontuais de regularização fundiária, compartilhamento de áreas ou ajustes operacionais entre usuários e infraestruturas.

Por fim, ressalta-se que a adequada governança do porto organizado, aliada à realização de processos licitatórios recentes e à observância do arcabouço regulatório, já assegura as condições necessárias de segurança jurídica e operacional para a exploração das áreas, não sendo necessária a inclusão de dispositivos adicionais no Plano Mestre para tratar da matéria.

CONTRIBUIÇÃO 19

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] é fundamental ajustar a taxa média de crescimento do segmento de contêineres do Estudo de Projeção da Demanda do Plano Mestre para 7% ao ano até 2040, adotando, a partir deste, ano o índice de crescimento padrão de 5,6% ao ano, até 2050. Esta situação deverá tratar com maior fidelidade as necessidades operacionais dos importadores e exportadores do Estado do Paraná, oferecendo um ambiente concorrencial adequado entre portos. [...]

Com os investimentos em novas fábricas de esmagamento, abatedouros, e industrialização de alimentos em curso, devem manter um nível de crescimento na ordem de 14% ao ano, até 2030, mais uma vez justificando a necessidade de ajustar a taxa de crescimento do Estudo de Projeção da Demanda do segmento contêiner do Porto de Paranaguá.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A alteração proposta na modelagem não se faz necessária, visto que o Plano Mestre já internaliza as dinâmicas estruturais de agroindustrialização da matriz produtiva paranaense. Primeiramente, cumpre esclarecer que o estimador preditivo não adota a taxa de 5,5% ao ano apontada, mas sim uma Taxa de Crescimento Anual Composta (CAGR) referencial de 2,86% ao ano para a Carga Geral Containerizada (CGC), sendo o valor de 5,5 correspondente ao volume absoluto, em milhões de TEUs, projetado para o cenário de maior competitividade em 2050. Sob a ótica do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), a imposição exógena de taxas de 7% e 5,6% corromperia a consistência do modelo econométrico de painel de Poisson com efeitos fixos, o qual depende estritamente dos drivers macroeconômicos para calibrar a elasticidade da demanda no longo prazo de forma sistêmica. Ademais, o salto de demanda decorrente da verticalização de abatedouros e fábricas e a respectiva recuperação de *market share* frente aos complexos concorrentes já se encontram matematicamente precificados na sobreposição dos cenários competitivos de demanda capturável, assegurando o correto dimensionamento da infraestrutura futura sem a necessidade de introduzir vieses ou reajustes arbitrários na curva.

CONTRIBUIÇÃO 20

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O TCP anunciou novos investimentos no valor de R\$ 1,5 bilhões com a expectativa de expansão incorporação da área hoje operada pela Volkswagen. O Pátio de Veículos Ascensus, mencionou o interesse de construir um estacionamento vertical, mas ainda no cenário das ideias e não de projetos.

Neste cenário é fundamental que o Plano Mestre aponte os investimentos complementares, principalmente nas áreas de retaguarda de forma a garantir o atendimento deste importante segmento de cargas, que vive um momento de transformação com novas parceiras com montadoras chinesas e um programa de expansão das montadoras já instaladas no estado.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A formulação de diretrizes de investimento para atores externos transcende o escopo de atuação do Plano Mestre, cuja aplicabilidade restringe-se às ações sob gestão direta da Autoridade Portuária. Ressalta-se, contudo, que análise estratégica abrange o complexo portuário como um todo, contemplando, nesse contexto, considerações relacionadas à retaguarda logística existente em Paranaguá.

CONTRIBUIÇÃO 21

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Para o hemisfério sul projeta-se que os navios de contêiner de 400 metros deverão escalar os portos brasileiros somente na próxima década. Contudo, para homologarmos os canais de navegação e terminais para navios destas dimensões pode demorar também uma década, pois isso o Planejamento da Infraestrutura Marítima, em longo prazo é fundamental.

[...] Em função do exposto é fundamental a elaboração de um Planejamento da Infraestrutura Marítima, em longo prazo, considerando um calado operacional de -16 metros (DHN), garantindo escala a todas as classes de navios tipo da próxima década.

Este planejamento deve incluir todos os requisitos relacionais, tais como, calados, largura, comprimento, áreas de fundeio internas e externas, sistemas de controle e monitoramento de elementos físicos, desde assoreamento, comportamento de marés, correntes, ventos, e principalmente os impactos decorrentes da ampliação da infraestrutura marítima, para que se possa estabelecer um processo de licenciamento ambiental sólido e viável.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

As observações referentes à possibilidade de recepção de embarcações de maior porte são pertinentes, considerando a tendência global de crescimento da frota marítima e a incorporação progressiva de navios de maior capacidade ao transporte containerizado.

Cabe destacar que, no âmbito dos estudos desenvolvidos para o Plano Mestre, já foi considerada, em caráter prospectivo, a possibilidade de recepção de embarcações da classe ULCV (*Ultra Large Container Vessels*), condicionada à realização das intervenções necessárias na infraestrutura de acesso aquaviário e nas instalações portuárias.

Entretanto, é importante ressaltar que a eventual adequação do canal de acesso do Porto de Paranaguá para o recebimento desse tipo de embarcação, por si só, não assegura a sua operação regular no porto. A inclusão de navios dessa classe nas rotas marítimas depende também da existência de infraestrutura compatível em outros portos da mesma rota, de forma a viabilizar logisticamente a escala dos armadores no sistema portuário.

Adicionalmente, cumpre esclarecer que a elaboração de um planejamento detalhado de infraestrutura marítima não constitui escopo do Plano Mestre. Esse tipo de planejamento é atribuição da Autoridade Portuária, em articulação com a Autoridade Marítima, devendo considerar, entre outros aspectos, o plano de negócios do porto, as diretrizes estratégicas do complexo portuário e a dinâmica do mercado marítimo internacional. Cabe ressaltar, ainda, que, não compete ao Plano Mestre adentrar em detalhamentos de nível tático ou operacional sobre a forma de execução dessas ações, sendo tal aprofundamento próprio de instrumentos de planejamento de natureza distinta e da atuação direta da Autoridade Portuária, no exercício de suas competências, em articulação com as demais instituições envolvidas.

CONTRIBUIÇÃO 22

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Quando a BR-277 é bloqueada, mesmo que parcialmente, os pátios de triagem de caminhões em Paranaguá e no interior do estado param, o cronograma de embarque é comprometido e o fluxo de exportação de commodities do agronegócio é interrompido.

Portanto faz-se necessário urgentemente a criação de um 2º acesso ao Porto de Paranaguá, tendo como melhor opção o contorno da baía de Guaratuba.

Especificamente para as operações dos Portos do Paraná, a necessidade de melhorias nos acessos rodoviários que servem os Portos do Paraná, principalmente na região de Paranaguá, deve ser tratada como prioridade constante pois se apresenta como um gargalo logístico para atendimento da Projeção da Demanda do Plano Mestre 2025.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Reconhece-se a necessidade de investimentos nos acessos terrestres ao Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. No contexto atual, foram consideradas, na análise de capacidade dos acessos rodoviários à hinterlândia, as intervenções previstas no contrato de concessão da EPR Litoral Pioneiro. Ressalta-se que não foram incluídos os segmentos da PR-407, PR-508, Avenida Bento Rocha e Avenida Ayrton Senna da Silva, em razão da indisponibilidade de dados de volume de tráfego atualizados para o ano de 2024. Informações relativas a cronogramas de implantação, acompanhamento e fiscalização das obras devem ser direcionadas às instâncias responsáveis pela regulação do contrato de concessão.

Por fim, destaca-se que o Plano Mestre não contempla a realização de estudos específicos para avaliação de novas interligações do sistema de transporte terrestre, uma vez que tais análises se inserem no âmbito do planejamento em escala estadual e municipal, sendo mais adequadamente tratadas em instrumentos como o Plano Nacional de Logística (PNL), o Plano Estadual de Logística e Transportes do Paraná (PELT-PR) ou em Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) conduzidos pelos órgãos competentes e/ou por empreendedores privados.

CONTRIBUIÇÃO 23

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] No que se refere aos acessos ferroviários e às interligações ao Moegão, o texto do Plano Mestre não fez menção de outras soluções logísticas ou investimentos da operadora ferroviária que ainda não tem definido o processo da nova concessão, que passará por leilão em dezembro 2026.

Com os novos projetos de expansão do Porto de Paranaguá, principalmente as obras do Moegão, a projeção de movimentação de cargas somente irá ocorrer se tivermos grande incremento no transporte pelo modal ferroviário.

[...] A confirmação da projeção de movimentação de cargas por ferrovia não depende apenas do Moegão, mas principalmente da melhoria e expansão da malha ferroviária que chega até o Porto de Paranaguá.

[...] Outro aspecto determinante para o aumento do transporte ferroviário no Corredor de Exportação de Granéis, é a definição do custo operacional do Moegão, pois dependendo do valor deste novo custo adicional, podemos desincentivar o transporte por ferrovia.

Assim é fundamental a análise aprofundada deste quesito no Plano Mestre, em especial quanto ao Estudo da Concessão da Malha Sul, em curso junto à INFRA S.A. (Governo Federal) e no plano de negócios da Autoridade Portuária, para operação do Moegão.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A priorização das análises no âmbito do Plano Mestre é realizada sob a ótica da capacidade instalada, sendo fundamentada, primordialmente, em modelos de projeção de demanda. Tal abordagem é essencial, uma vez que o diagnóstico da infraestrutura e a avaliação dos níveis de serviço dependem diretamente da consistência e validação dos cenários de fluxo projetados.

No que se refere à eficiência do transporte ferroviário, destaca-se que o custo operacional do Moegão, embora relevante, não constitui o único fator determinante para a ampliação da participação desse modal. A evolução da matriz de transporte e a melhoria na distribuição dos fluxos logísticos estão diretamente associadas à mitigação de gargalos, ao atendimento de parâmetros de sustentabilidade e à expansão da capacidade operacional do sistema.

Ressalta-se que o acompanhamento do processo de concessão da Malha Sul, embora monitorado pela Infra S.A., bem como o plano de negócios detalhado da Autoridade Portuária, são atribuições que extrapolam o escopo estratégico do Plano Mestre. Tais elementos referem-se à gestão operacional e comercial direta das entidades envolvidas. Sugere-se que a Federação encaminhe as solicitações de dados técnicos e operacionais específicos diretamente à operadora ferroviária detentora da concessão, garantindo a precisão das informações para subsídio de estudos externos. Por fim, recomenda-se que eventuais solicitações de informações técnicas e operacionais específicas sejam encaminhadas diretamente à concessionária responsável pela operação ferroviária, de modo a assegurar maior precisão e aderência dos dados utilizados em análises externas.

CONTRIBUIÇÃO 24

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] É fundamental a apresentação de um cronograma tentado integrado onde se possa identificar a sequência dos projetos de expansão portuária e das obras de melhorias dos acessos rodoviários, necessários para o aumento dos fluxos de cargas previstos nos projetos de expansão do Porto de Paranaguá

Complementarmente, obter manifestação da Operadora Ferroviária Rumo Logística sobre a viabilidade operacional da rampa de crescimento dos volumes esperados, e respectivos prazos, para que possamos ter o melhor alinhamento na análise da curva de crescimento de cargas nos Portos do Paraná.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Em função do contexto atual da Malha Sul, que se encontra em processo de avaliação e definição quanto à sua concessão, não foi possível aprofundar a análise no âmbito do referido estudo, tendo em vista que as discussões ainda estão em andamento. Ressalta-se que não compete ao Plano Mestre a avaliação do modelo de concessão ferroviária, não integrando, portanto, o seu escopo.

No que se refere à manifestação da operadora ferroviária, recomenda-se que a Federação encaminhe a consulta diretamente à concessionária responsável pela operação ferroviária (Rumo Logística), de modo a obter esclarecimentos quanto à viabilidade operacional da rampa de crescimento dos volumes projetados, bem como aos prazos associados à sua implementação.

Quanto à proposta de apresentação de um cronograma integrado, que correlacione sequencialmente os projetos de expansão portuária às obras de melhoria nos acessos rodoviários, informamos que tal detalhamento técnico excede o escopo do Plano Mestre. O Plano Mestre atua como um instrumento de planejamento estratégico de longo prazo, focado na orientação do desenvolvimento portuário até o horizonte de 2050, e não como um plano de gestão de obras. A sincronização operacional e o escalonamento temporal entre o aumento do fluxo de carga e as intervenções viárias específicas devem ser tratados nos âmbitos dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e nos cronogramas de investimento das concessionárias e autoridades portuárias locais.

CONTRIBUIÇÃO 25

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Em 2024, a ocupação média dos berços 113/114 atingiu 72,1%, acima do limite de referência da UNCTAD (70%), revelando operação próxima ao limite de capacidade, demonstrando a necessidade de investimentos.

O Porto Ponta do Félix necessita retomar o processo de construção do 3º berço de atracação, já autorizado pela ANTAQ e Licença de Instalação do IAT-PR.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

O respectivo contrato de arrendamento encontra-se em processo de reequilíbrio econômico-financeiro. No âmbito dessas tratativas, discute-se a substituição das obrigações de investimentos originalmente previstas, o que poderá resultar na supressão da construção do terceiro berço no Porto Ponta do Félix. Ressalta-se que essa revisão encontra amparo técnico nas estimativas de capacidade de movimentação do cais desenvolvidas no Plano Mestre, as quais demonstram que a infraestrutura atual e as demais expansões projetadas permanecem aderentes às projeções de demanda.

CONTRIBUIÇÃO 26

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Os acessos terrestres, apesar das melhorias das vias urbanas em Antonina, precisam retomar das operações com caminhões bitrem, hoje proibida, bem como o transporte por ferrovia.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A princípio o instrumento legislativo que prevê a restrição da circulação de veículos de carga articulados é a Lei Municipal nº 21 de 20 de setembro de 2013. No documento, é dito expressamente que: “Fica proibido o tráfego de caminhões de grande porte, e carretas nas ruas do centro da cidade, que compreendem o Centro Histórico da Cidade de Antonina, excetuando-se os veículos de carga e descarga nos estabelecimentos comerciais e os veículos de transportes coletivo”. Desta forma, não há menção clara a proibição do tráfego de veículos do tipo bitrem, rodotrem ou tritrem, assim como há a observância de que esta restrição se limita ao centro, incluindo o centro histórico. Ademais, a Lei Municipal nº 19, de 5 de setembro de 2013, manifesta a proibição à parada e estacionamento de veículos pesados na Avenida Thiago Peixoto, Rua Felizardo Gomes da Costa, Rua Leovegildo de Freitas, Avenida Conde Matarazzo e Rua Engenheiro Luiz Augusto de Leão Fonseca, excetuando-se carga e descarga no comércio local e veículos de transporte coletivo.

Nesse contexto, ao observar imagens de satélite do Google Maps atualizadas (2026), é possível constatar o tráfego de veículos de carga pelas vias mencionadas e volume de frota próximo ao porto. Isto adicionado a Lei nº 19/2013, indica que há tráfego de diversos tipos de composições rodoviárias a trafegar na região, sendo proibido apenas o estacionamento e parada nestes locais, assim como o tráfego no centro, cuja localização a princípio não corresponde a parte do trajeto entre a rodovia e o Porto de Antonina. Desta forma, entende-se que não há instrumento legal que restringe o tráfego em Antonina, sendo as únicas exceções diretrizes anuais da PRF que restringem o tráfego de veículos pesados em determinados horários em feriados prolongados, com isenção de carga viva e alimentos perecíveis.

No que se refere à retomada da movimentação de cargas pelo modal ferroviário, destaca-se que, no cenário atual, essa operação não está contemplada no Plano de Negócios da arrendatária. Entretanto, caso a reativação da ferrovia venha a ser considerada, será necessário realizar um diagnóstico consistente de demanda, acompanhado da comprovação de potencial de carga no curto prazo, incluindo a estimativa de volumes passíveis de migração do modal rodoviário para o ferroviário. A demonstração de fluxos consolidados e a identificação de cargas potenciais são elementos essenciais para conferir robustez técnica à recomendação, permitindo o adequado dimensionamento e escalonamento das intervenções no horizonte de planejamento.

CONTRIBUIÇÃO 27

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

É importante [...] retomar o processo de construção de um novo acesso rodoviário PR 340, (mencionado no PM), conectando Antonina a BR 277, que já possui EIA RIMA, eliminado o tráfego pesado da zona urbana de Antonina e Morretes.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

O diagnóstico apresentado pela Federação converge com o entendimento desta equipe técnica quanto à necessidade de qualificação dos acessos terrestres ao Porto de Antonina, com vistas à mitigação dos conflitos entre o tráfego de cargas e o tecido urbano local.

Embora o Plano Mestre registre que iniciativas anteriores tenham enfrentado restrições de viabilidade, especialmente relacionadas à travessia do Rio Nhundiaquara e ao licenciamento ambiental em áreas sensíveis, entende-se que tais condicionantes não devem ser considerados impeditivos definitivos, mas sim elementos orientadores para o desenvolvimento de soluções de engenharia mais modernas, eficientes e ambientalmente sustentáveis.

Conforme apresentado no documento, o Plano Mestre destaca a importância de fomentar a celeridade na implantação da PR-340, posicionando esse projeto como uma intervenção estruturante no horizonte de planejamento, com potencial para ampliar a capacidade logística e apoiar o desenvolvimento portuário da região.

CONTRIBUIÇÃO 28

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O acesso marítimo do canal de Antonina é muito instável, com constante aumento e redução do calado operacional, em função da hidrodinâmica do local. É fundamental realizar o projeto e o aprofundamento do canal de acesso de Antonina.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Conforme estabelecido no Plano de Ações e Investimentos do Plano Mestre, caberá à Autoridade Portuária promover, em articulação com a arrendatária, as tratativas necessárias para a dragagem de aprofundamento dos trechos do canal de acesso ao Porto Ponta do Félix.

A equipe técnica entende que tal intervenção é estruturante, com potencial para ampliar a capacidade operacional, elevar os níveis de segurança da navegação e fortalecer a competitividade do complexo portuário, ao possibilitar a recepção de embarcações de maior porte e a otimização dos fluxos logísticos.

Ressalta-se, contudo, que a efetiva viabilização dessa dragagem está condicionada à adequação prévia da infraestrutura de acostagem, uma vez que, nas condições atuais, o cais não se encontra dimensionado para a operação de embarcações de maior porte.

CONTRIBUIÇÃO 29

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Os investimentos previstos no Leilão (ANOP 01) para a retomada das atividades no Terminal Barão de Teffé (Porto Público de Antonina), estão paralisados e precisam ser retomados.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A contribuição não foi acatada por se basear em premissa que não corresponde à situação atual do empreendimento.

A ANOP 01 (Terminal Barão de Teffé, no Porto de Antonina) não se refere a leilão, mas sim à cessão onerosa de área não afeta à operação portuária.

Nesse sentido, foi celebrado o Contrato nº 053/2024, cujo objeto é a implantação do projeto “Complexo Turístico – Marina Antonina”.

Ressalta-se que não há paralisação do projeto. O empreendimento encontrava-se em fase preparatória, aguardando a obtenção da licença ambiental prévia, a qual já foi emitida, permitindo o avanço das etapas subsequentes de implantação, conforme previsto contratualmente.

Dessa forma, não procede a afirmação de interrupção dos investimentos, não havendo necessidade de qualquer ajuste sobre o tema.

CONTRIBUIÇÃO 30

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Considerando que a projeção de demanda utiliza dados históricos de movimentação como base para o modelo econométrico, a FIEP questiona como a modelagem tratou o viés de censura dessa amostra (decorrente do fato empírico de o Porto de Paranaguá ter operado no limite de sua capacidade instalada na última década) para garantir que a taxa de evolução projetada capture a verdadeira demanda latente e disputável do mercado, e não apenas o teto da restrição de oferta já evidenciado pelo vazamento de cargas para complexos vizinhos e pelas crônicas filas de espera (demurrage).

Página 34/186 - CP

Plano Mestre: Capítulo 2.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Conforme as diretrizes do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), a oferta de infraestrutura do ano-base deve ser tratada como um dado estático para preservar a consistência do modelo econométrico. O viés de censura decorrente da saturação histórica foi tecnicamente compensado pela introdução dos Cenários Competitivos, que inovam ao utilizar curvas de captura por eficiência logística na Zona de Influência Portuária (ZIP) Natural. Esse procedimento quantifica a demanda latente e as cargas hoje segmentadas para portos concorrentes, garantindo que o dimensionamento das expansões futuras considere a totalidade do mercado disputável sem corromper o rigor estatístico da série histórica.

CONTRIBUIÇÃO 31

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

A entidade aponta uma possível falha metodológica na projeção da demanda por homogeneizar as condições de competição entre os portos, ignorando peculiaridades econômicas regionais estruturais, como a forte industrialização paranaense, e a restrição de que os complexos já operam de forma contínua no limite de sua capacidade. Sob a ótica de custos da cadeia de suprimentos, a entidade questiona o modelo teórico de "Eficiência de Captura de Cargas", argumentando que ele superestima o poder do porto em atrair demanda, visto que a despesa portuária representa uma fração marginal do custo logístico global do comércio exterior e não possui elasticidade suficiente para, de forma isolada, determinar os fluxos de captação de carga.

Página 31/186 - CP

Plano Mestre: Capítulo 2 (gráficos de Eficiência de Captura).

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Esclarecemos que o Plano Mestre foca na eficiência operacional do complexo portuário, tratando a "Eficiência de Captura" como a redução do custo logístico global (tempo, previsibilidade e *demurrage*) e não apenas descontos tarifários. As peculiaridades estruturais da industrialização paranaense e suas dinâmicas regionais são internalizadas via Plano Estadual de Logística de Transportes (PELT-PR), instrumento adequado para modelar a matriz produtiva estadual e que fornece os insumos de demanda ao planejamento portuário. Além disso, o modelo evita a homogeneização da concorrência ao identificar e excluir dos cenários competitivos as cargas verticalizadas e inelásticas (como COAMO, Klabin e montadoras), garantindo que a projeção de captura recaia apenas sobre o mercado efetivamente disputável.

CONTRIBUIÇÃO 32

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

A FIEP aponta que a metodologia da curva de captura pressupõe teoricamente que todos os portos concorrentes na Zona de Competição Portuária possuem condições físicas (calado, layout, equipamentos) equivalentes para absorver as cargas capturáveis. Sob a ótica da federação, isso distorce a projeção dos cenários competitivos, pois o modelo condiciona a atratividade estritamente aos atritos logísticos da hinterlândia, ignorando que restrições operacionais rígidas da infraestrutura portuária impedem, na prática, o atendimento em igualdade de condições a navios de grande porte.

Página 48/186 - CP

Plano Mestre: Capítulo 2.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Esclarecemos que o Plano Mestre adota a metodologia de Eficiência de Captura, que atua como um *proxy* para o desempenho físico-operacional: restrições de calado ou equipamentos nos concorrentes manifestam-se no modelo como maior fricção (tempo e custo), reduzindo sua competitividade relativa na hinterlândia. Além disso, o modelo evita distorções ao identificar e excluir dos cenários de disputa as cargas verticalizadas e inelásticas, que possuem baixa mobilidade física. Por fim, conforme as diretrizes do PIT, as simplificações nos portos concorrentes visam manter o foco analítico no dimensionamento da infraestrutura do Complexo de Paranaguá, assegurando que este seja testado frente ao limite superior da demanda capturável no cenário de maior competitividade.

CONTRIBUIÇÃO 33

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Divergência na delimitação da área de atração geomercadológica (Hinterlândia Ampliada vs. Natural). A FIEP ressalta que os modelos de projeção do Plano Mestre adotaram premissas baseadas em uma "hinterlândia ampliada" (que engloba estados e municípios em ampla zona de disputa) que destoa da realidade puramente operacional e histórica dos Portos do Paraná. A entidade alerta que considerar essa flexibilidade espacial sem ajustar os atritos logísticos reais pode inflar o volume de cargas disputáveis, mascarando o verdadeiro e mais restrito potencial geográfico de atração do porto.

Página 36/186 - CP

Plano Mestre: Capítulo 2.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

O Plano distingue claramente os conceitos de ZIP Natural (municípios onde Paranaguá tem menor custo logístico) e Zona de Competição Portuária (mercado disputável com outros complexos). A projeção referencial baseia-se exclusivamente na ZIP Natural e incorpora capturas progressivas mediante ganhos de eficiência, reconhecendo que o porto opera abaixo de seu potencial geográfico em todos os perfis devido aos atritos operacionais vigentes: movimentando apenas 38,7% de sua ZIP Natural de GSA; 19,6% de sua ZIP de CGNC; 56% de sua área de CGC (contêineres) e 64,2% dos OGSM (fertilizantes). Dessa forma, os cenários competitivos não são expansões espaciais arbitrárias, mas projeções de recuperação do mercado já existente e geograficamente cativo, condicionadas estritamente a ganhos de eficiência (R\$/t), enquanto a projeção referencial permanece ancorada no histórico de movimentação efetiva.

CONTRIBUIÇÃO 34

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Nas notas da tabela n. 04 do Plano Mestre podemos verificar que somente a construção do píer não vai solucionar o problema. “A repotencialização dos sistemas de carregamento dos atuais berços, mais que isto antes da construção de novos berços é altamente recomendado o aumento de capacidade das correias transportadoras do atual COREX Leste em toda sua extensão (Armazenagens (arrendadas/retroáreas) – correias transportadoras de acesso ao COREX Leste – shiploaders)”.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A estratégia de expansão do complexo para o perfil de GSA Exportação fundamenta-se no sincronismo entre a logística de acesso terrestre (projeto do Moegão), a infraestrutura de acostagem e o sistema de transporte de correias (Novo COREX Leste). As análises de capacidade indicam que a construção do Píer em T, integrada à reestruturação do Novo COREX Leste, é suficiente para suprir a demanda referencial e absorver potenciais excedentes de carga. A proposição 'Implantação do Sistema Integrado de Exportação de Granéis Sólidos - Novo COREX', detalhada no Plano de Ações e Investimentos, foi dimensionada para equalizar as produtividades dos novos berços. Portanto, a repotencialização isolada do atual COREX Leste antes da conclusão do Píer em T é tecnicamente desaconselhável, visto que a infraestrutura de atracação remanescente não possui capacidade para processar o incremento de vazão das correias, o que resultaria em ociosidade de ativos e investimentos redundantes.

CONTRIBUIÇÃO 35

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Na medida em que a conclusão das obras de construção do Moegão será em 2026 e os demais investimentos alguns anos depois, é fundamental eliminar as incertezas para que se possa utilizar o máximo desta nova capacidade operacional de imediato, enquanto as obras dos demais projetos PAR 14, 15 e 25, e principalmente melhorias nos acessos viários urbanos estarão ainda em desenvolvimento.

Neste contexto é importante mencionar que a tomada de decisão de migração do modal rodoviário para o ferroviário (utilizando o Moegão), depende dos custos relacionados, sendo que os exportadores, tomadores de decisão, ainda não sabem precificar os custos dos fretes.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumpra esclarecer que, no âmbito do Plano Mestre, são considerados estudos e projetos de caráter estruturante, avaliados sob uma perspectiva sistêmica do complexo portuário, com foco na identificação de iniciativas capazes de promover ganhos operacionais, aumento de capacidade, eficiência logística e melhoria da competitividade.

No que se refere à eficiência do transporte ferroviário, destaca-se que o custo operacional do Moegão, embora relevante, não constitui o único fator determinante para a ampliação da participação desse modal. A evolução da matriz de transporte e a otimização da distribuição dos fluxos logísticos estão diretamente associadas à mitigação de gargalos, ao atendimento de parâmetros de sustentabilidade e à expansão da capacidade operacional do sistema.

Adicionalmente, cabe destacar que o Plano Mestre não tem por objetivo avaliar ou induzir a migração modal, uma vez que tais decisões dependem de condições de mercado, estratégias operacionais e fatores econômicos analisados individualmente pelos diferentes *stakeholders* envolvidos.

Cabe ressaltar, ainda, que, não compete ao Plano Mestre adentrar em detalhamentos de nível tático ou operacional sobre a forma de execução dessas ações, sendo tal aprofundamento próprio de instrumentos de planejamento de natureza distinta e da atuação direta da Autoridade Portuária, no exercício de suas competências, em articulação com as demais instituições envolvidas.

CONTRIBUIÇÃO 36

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

A Análise Operacional e dos Acessos do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina evidencia lacunas significativas em relação à consistência técnica e à integração dos fatores ambientais, logísticos e institucionais.

Embora o capítulo apresenta uma visão geral das infraestruturas de transporte e de escoamento, faltam critérios técnicos sólidos e atualizados para avaliar a viabilidade real dos investimentos e das projeções apresentadas.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

O Plano Mestre é elaborado com base em informações e dados fornecidos pela Autoridade Portuária, bem como por empresas autorizadas e arrendatárias que atuam no complexo portuário. Adicionalmente, são considerados instrumentos normativos e regulatórios aplicáveis, tais como leis, normas, regulamentos e decretos pertinentes ao setor portuário. A elaboração do documento também é complementada por visitas técnicas realizadas aos portos e terminais, que permitem a verificação *in loco* das condições operacionais e da infraestrutura existente.

Dessa forma, o capítulo referente aos acessos é fundamentado em base técnica consistente, que subsidia a análise e a apresentação dos resultados publicados no Plano Mestre.

Por outro lado, é importante observar o escopo do Plano Mestre conforme estabelecido pela Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020, a qual define as diretrizes para esse instrumento de planejamento. Nesse sentido, não compete ao Plano Mestre a realização de estudos de viabilidade técnica, econômica ou financeira de projetos específicos a serem executados nas vias de acesso ao complexo portuário, atribuições que devem ser tratadas em instrumentos próprios de planejamento e avaliação de projetos.

CONTRIBUIÇÃO 37

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Os estudos de tráfego realizados em 2015 e 2021 estão muito defasados em relação às atuais operações. As taxas de crescimento do porto foram muito superiores às adotadas nas simulações e inúmeros recordes de movimentação de carga e de caminhões foram alcançados neste período.

Os estudos de tráfego, base para as projeções do Plano Mestre e para os projetos em desenvolvimento, foram muito superficiais quanto ao ponto gerador dos fluxos de cargas com origem ou destino direto interior e o fluxo de cargas internas do município, os chamados “vira” Paranaguá.

Os estudos realizados, adotaram basicamente as premissas de contagem e classificação de fluxos na busca mapear e quantificar os pontos de congestionamento (filas, cruzamentos problemáticos, trechos de baixa velocidade, nas vias de acesso rodoviário, baseando-se nos fluxos de carga e descarga interior. Os fluxos locais e regionais não estão sendo identificados, classificados e parametrizados adequadamente, deixando uma lacuna nos planos de obras, melhorias e de mitigação.

Nas duas versões do Estudo de tráfego Urbano (2015/2021), os impactos dos novos projetos apontavam cenários de aumento do tráfego, já caótico hoje e nos períodos de safra, principalmente nos picos de escoamento de grãos e da importação de fertilizantes, com LOS entre “D” e “E”.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Após análise dos dados encaminhados pela FIEP, procedeu-se à verificação comparativa entre os valores apresentados no Plano Mestre e aqueles calculados pela entidade. Constatou-se que as divergências identificadas não são significativas a ponto de justificar a revisão ou o recálculo dos resultados.

Ressalta-se que a equipe técnica adotou metodologia consistente, devidamente validada por meio da correlação com os fluxos operacionais de caminhões, incluindo dados provenientes de pátios de triagem e *gates*, o que confere robustez às estimativas apresentadas no Plano Mestre.

No que se refere ao estudo de tráfego elaborado pela APPA em 2015 e revisado em 2021, a equipe técnica entendeu não ser adequado utilizá-lo como base para as análises, tendo em vista a defasagem dos dados e o caráter predominantemente projetivo das informações. Dessa forma, optou-se pela utilização das bases de dados mais recentes disponíveis.

Destaca-se que os cálculos de nível de serviço (LOS) apresentados no Plano Mestre consideraram as intervenções previstas no contrato de concessão da EPR Litoral Pioneiro. Ainda que tais projetos estejam sujeitos a incertezas, ressalta-se que não integra o escopo do Plano Mestre a avaliação de aspectos relacionados a processos de desapropriação, desativação de terminais ou interferências diretas em infraestruturas existentes. Por fim, informa-se que não foi possível obter dados atualizados de contagem de tráfego, bem como informações detalhadas sobre os fluxos locais e regionais. Tal limitação foi devidamente registrada no Plano Mestre como uma ameaça, evidenciando a necessidade de aprofundamento dos estudos de tráfego para melhor compreensão da dinâmica operacional do sistema viário associado ao complexo portuário.

CONTRIBUIÇÃO 38

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Basicamente as obras de melhorias previstas tem por finalidade repotencializar a infraestrutura de acessos existentes, com melhorias que podem minimizar os congestionamentos atuais, porém não solucionando os problemas dos fluxos futuros de cargas.

A execução de obras de melhoria nos acessos urbanos dos portos, enquanto as operações existentes continuam em pleno funcionamento, e muitas vezes em crescimento, é um desafio de enorme complexidade, envolvendo conflitos logísticos, urbanos, operacionais e de gestão.

Contudo, os desafios são ainda maiores pois envolvem desapropriações de grandes áreas, muitas vezes oriundas de ocupações irregulares, de usucapião, comércios, indústrias, escolas, armazéns, terminais, etc.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumprе esclarecer que, no âmbito do Plano Mestre, são consideradas as intervenções e iniciativas em fase de estudo, projeto ou execução, não integrando seu escopo a compatibilização entre essas obras, nem a avaliação detalhada de seus impactos sobre a dinâmica urbana ou sobre processos de desapropriação.

Dessa forma, recomenda-se que a Federação encaminhe as questões apresentadas aos entes responsáveis pela concepção, planejamento e execução dessas intervenções, a fim de obter esclarecimentos específicos acerca dos pontos levantados.

CONTRIBUIÇÃO 39

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Os conflitos urbanos, as longas filas na chegada a cidade de Paranaguá e principalmente no trecho de afunilamento nas regiões mais próximas aos terminais portuários, exigiu que ao longo das últimas 2 décadas, fossem estabelecidas a distribuição do fluxo viário, segregando os tipos de cargas e definindo rotas para chegada a cada grupo de terminais.

É uma estratégia de planejamento de transportes que visa aumentar a eficiência, segurança e capacidade de um sistema viário, separando diferentes tipos de tráfego em rotas e vias específicas, com o principal objetivo de evitar conflitos e otimizar a velocidade e a fluidez das cargas para os terminais de destino ou origem do transporte.

Nos dias atuais os caminhões são orientados a buscar as rotas pré-estabelecidas, conforme mapa acima, e assim gradualmente descarregando e distribuindo os fluxos de caminhões antes da chegada na avenida portuária.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumprе esclarecer que não integra o escopo do Plano Mestre a avaliação de eventuais alterações nas rotas de circulação decorrentes de obras futuras ou intervenções ao longo do tempo.

O planejamento, a gestão e a eventual reconfiguração dessas rotas constituem atribuições da Autoridade Portuária, em articulação com os órgãos municipais competentes, responsáveis pela administração do sistema viário e pela coordenação das intervenções urbanas.

CONTRIBUIÇÃO 40

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

A implantação de vias marginais na Av. Ayrton Senna (BR 277 Urbana) com previsão Fev./2028 e as várias interseções do tipo diamante e trincheiras na Av. Ayrton Senna, com previsão Fev./2028, não são de menor importância.

Conforme já mencionado neste documento, o Porto de Paranaguá tem somente 02 acessos e todas as obras previstas serão nestes 02 acessos, e considerando o prazo de execução deverão ocorrer simultaneamente.

Na medida em que temos um nível de serviço (LOS) entre “D” e “E”, temos um colapso anunciado, e até o momento sem um plano de mitigação. A execução de obras de melhoria nos acessos urbanos dos portos, enquanto as operações existentes continuam em pleno funcionamento, e muitas vezes em crescimento, é um desafio de enorme complexidade, envolvendo conflitos logísticos, urbanos, operacionais e de gestão.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A implementação de intervenções estruturantes no sistema viário pode implicar, temporariamente, em impactos operacionais e na fluidez do tráfego. No entanto, tais efeitos são inerentes à execução das obras e visam viabilizar melhorias estruturais de médio e longo prazo, com ganhos esperados em capacidade e eficiência logística.

Nesse contexto, caberá à Autoridade Portuária, em articulação com os órgãos competentes, adotar medidas de planejamento e gestão operacional que assegurem a continuidade das operações portuárias durante a execução das obras, mitigando, na medida do possível, os impactos sobre o sistema viário e mobilidade urbana.

Dessa forma, recomenda-se que a Federação encaminhe as questões apresentadas aos entes responsáveis pela execução e gestão das intervenções, a fim de obter esclarecimentos específicos acerca dos pontos levantados.

CONTRIBUIÇÃO 41

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O acesso ferroviário, na zona urbana de Paranaguá, é um dos principais geradores de tráfego, provocando congestionamentos diários nas diversas passagens em nível entre o Km 05 (pátio de manobra da ferrovia) até a zona portuária.

A autoridade portuária anunciou que inúmeras passagens em nível secundário serão descontinuadas. Contudo as principais passagens continuaram operacionais e ainda com maior tempo de ocupação, ou seja, de bloqueio dos acessos rodoviários.

Os reflexos do congestionamento de vagões são diretos no aumento do tempo de trânsito, prejudicando os acessos rodoviários, formando filas de caminhões e aumentando o tempo da carga dentro dos vagões, prejudicando a logística e a competitividade.

Atualmente chegam 850 composições de vagões com aproximadamente 80 vagões e saem 850 com aproximadamente 80 vagões por dia. Quando analisamos as interferências nas passagens em nível temos que considerar 1.700 passagens (entradas e saídas).

O número de interferências no sistema viário é ainda maior pois quando a composição com 80 vagões chega no pátio de manobras é reduzida (fracionada) de acordo com a capacidade de recepção do terminal destino. Isto eleva ainda mais os tempos de paralisação do sistema viário.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Reconhece-se que, mesmo após a conclusão do projeto do Moegão, algumas passagens em nível críticas poderão permanecer no sistema. Por outro lado, a eliminação de determinados conflitos rodoferrviários tende a proporcionar melhorias relevantes na fluidez do tráfego local.

Destaca-se, ainda, que a configuração operacional das composições ferroviárias, incluindo o número de vagões, não é estática, podendo ser ajustada conforme a estratégia operacional adotada. Nesse sentido, eventuais cenários associados à ampliação ou reorganização das operações permanecem, no momento, como possibilidades prospectivas, cuja efetiva implementação dependerá da consolidação da operação plena do Moegão Leste.

No âmbito do Plano Mestre, são consideradas as configurações e premissas previstas nos projetos disponíveis, apresentando-se cenários compatíveis com essas definições. Ressalta-se, contudo, que o planejamento poderá ser ajustado ao longo do tempo, em função da evolução das condições operacionais, das demandas do sistema e das necessidades dos diversos *stakeholders* envolvidos.

CONTRIBUIÇÃO 42

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Chegada Paranaguá – 100% Cheios

☐ Graneleiros – Açúcar/Grãos/Farelos – 650 Vagões/dia

☐ Tanque – Líquidos – 60 Vagões/dia

☐ Container – (Diversos) 140 Vagões/dia

Saída Paranaguá – 20% Cheiros

☐ Graneleiros – Vazios/Fertilizantes – 650 Vagões/dia

☐ Tanque – Líquidos – 60 Vagões/dia

☐ Container – (Diversos) 140 Vagões/dia

O complexo do Moegão vai operar somente granéis sólidos, mais especificamente grãos e farelos, e com isso vai concorrer com os vagões operados no corredor de exportação oeste.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Sob a perspectiva logística, não se verifica competição direta pela utilização da infraestrutura ferroviária entre os lados leste e oeste do porto, uma vez que a movimentação concentrada no lado leste é significativamente superior àquela observada no lado oeste.

Atualmente, as janelas operacionais ferroviárias são estruturadas de forma a atender, de maneira integrada, as demandas de ambos os setores do porto, tanto no fluxo de chegada quanto no de expedição de cargas.

Com a entrada em operação plena do Moegão, espera-se a reconfiguração dessas janelas operacionais, de modo a refletir o novo arranjo logístico e operacional do complexo portuário, considerando as projeções de demanda e a otimização do uso da infraestrutura ferroviária disponível.

CONTRIBUIÇÃO 43

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Plano Mestre 2025 é possível verificar a preocupação quanto ao limite da capacidade operacional no ano de 2035, sem nenhum apontamento de ampliação da largura e do estabelecimento definitivo de um canal bidirecional em qualquer condição de tempo.

Como se pode notar o limite de manobras previsto para o Porto de Paranaguá pode definir o limite de crescimento, principalmente quando consideramos as questões climáticas e técnicas que limitam tempos e “slots” possíveis e seguros, para a realização das manobras.

A situação demonstra que mesmo com a execução dos projetos “T, F e L” previstos no Plano Mestre 2025, permanece a necessidade de novos berços de atracação que ocasionam a necessidade de maiores capacidades de pátios e armazenagem, permitindo que as janelas para as manobras absorvam maior número de navios entrando ou saindo.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Conforme orientação da Autoridade Portuária, o canal de acesso não deve ser classificado como monovia, uma vez que as limitações operacionais existentes não se aplicam de forma uniforme a todos os tipos de embarcações. Assim, embora haja restrições estabelecidas na Norma de Tráfego e Permanência das Embarcações, a Autoridade Portuária considera que o canal apresenta condições operacionais para navegação bidirecional, ainda que sujeitas a condicionantes específicas.

Cumpramos esclarecer que as simulações computacionais realizadas no âmbito do Plano Mestre têm por objetivo ilustrar cenários prospectivos de operação, considerando, entre outros fatores, as projeções de demanda, as intervenções de infraestrutura previstas e a evolução da frota de embarcações.

Por definição metodológica, essas simulações concentram-se exclusivamente nas condições do acesso aquaviário, não abrangendo as infraestruturas em terra. Dessa forma, não é possível, a partir desses exercícios, avaliar de maneira conclusiva se as áreas de pátio ou os sistemas de armazenagem existentes serão suficientes para atender à demanda projetada.

Adicionalmente, a equipe técnica reconhece que eventuais intervenções voltadas ao alargamento do canal de acesso podem representar uma alternativa relevante no contexto da evolução operacional do porto. Contudo, até o momento, não há indicação, por parte da Autoridade Portuária, de planejamento ou implementação dessa intervenção.

CONTRIBUIÇÃO 44

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Com a construção do píer em “T” teremos novas restrições nas manobras dos navios de contêineres e em função disso será necessária a realização da ampliação da bacia de evolução para os navios da classe Novo Panamax de 366 m x 51 m (- 14,5 m DHN).

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

As observações referentes ao processo de concessão e às dragagens de aprofundamento são pertinentes e relevantes para a evolução da infraestrutura de acesso aquaviário. Contudo, não constitui escopo do Plano Mestre a elaboração de cronogramas de compatibilização entre diferentes projetos ou intervenções relacionadas ao acesso aquaviário do porto.

No que se refere às simulações, a equipe técnica fundamenta suas análises nos projetos oficialmente aprovados e nas informações consolidadas disponíveis. Dessa forma, não compete ao Plano Mestre elaborar cenários hipotéticos baseados em possíveis alterações ou propostas ainda não formalizadas pelos diferentes *stakeholders* envolvidos.

Adicionalmente, destaca-se que a atualização e a revalidação periódica dos estudos relacionados às condições operacionais, tecnológicas e de navegabilidade são atribuições da Autoridade Portuária, em articulação com os demais órgãos e entidades competentes envolvidos no processo.

CONTRIBUIÇÃO 45

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

A abordagem adotada no Plano Mestre é densa com muitas informações, mas poderia trazer um cronograma tentado com o apontamento do sincronismo entre os processos, projetos, licenciamentos ambientais, e de execução das obras.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

As observações referentes ao processo de concessão e às dragagens de aprofundamento são pertinentes e relevantes para a evolução da infraestrutura de acesso aquaviário. Contudo, não constitui escopo do Plano Mestre a elaboração de cronogramas de compatibilização entre diferentes projetos ou intervenções relacionadas ao acesso aquaviário do porto.

CONTRIBUIÇÃO 46

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

No tocante à infraestrutura marítima futura, o Plano apresenta simulações para os píeres nos formatos “T, F e L” com base em projetos executivos elaborados pela APPA. Entretanto, é sabido que os arrendatários tendem a modificar layouts e especificações técnicas, o que invalida as simulações originais e exige a revalidação periódica dos estudos.

Além disso, esses projetos foram concluídos há mais de uma década e podem não refletir as condições operacionais e tecnológicas atuais.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

No que se refere às simulações, a equipe técnica fundamenta suas análises nos projetos oficialmente aprovados e nas informações consolidadas disponíveis. Dessa forma, não compete ao Plano Mestre elaborar cenários hipotéticos baseados em possíveis alterações ou propostas ainda não formalizadas pelos diferentes *stakeholders* envolvidos.

Adicionalmente, destaca-se que a atualização e a revalidação periódica dos estudos relacionados às condições operacionais, tecnológicas e de navegabilidade são atribuições da Autoridade Portuária, em articulação com os demais órgãos e entidades competentes envolvidos no processo.

CONTRIBUIÇÃO 47

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O modal dutoviário do Paraná é utilizado principalmente para o transporte de gás natural e derivados de petróleo, como combustíveis e outros produtos líquidos. A infraestrutura de dutos no estado é integrada a importantes redes nacionais, destacando-se o Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL), que atravessa o território paranaense.

Os dutos da OSPAR conectam o terminal marítimo de São Francisco do Sul com a refinaria Getúlio Vargas em Araucária, transportando petróleo e os dutos OLAPA conectam a refinaria ao Porto de Paranaguá, transportando derivados de petróleo, e assim garantindo a distribuição e o fornecimento contínuo e seguro de insumos essenciais para a economia, especialmente para a indústria e o setor de transportes.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

De fato, o modal dutoviário possui elevada relevância para a logística nacional, especialmente por contribuir para a redução do fluxo de veículos pesados nas rodovias e por oferecer maior eficiência e segurança no transporte de determinados produtos.

No âmbito da elaboração do Plano Mestre, a análise metodológica dos acessos dutoviários considera exclusivamente as infraestruturas que possuem conexão direta com o complexo portuário objeto do estudo. Nesse contexto, foi considerada a dutovia OLAPA, responsável pela interligação entre o terminal da Transpetro, localizado no Porto de Paranaguá, e a Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPARG), constituindo o principal sistema dutoviário diretamente associado às operações do complexo portuário analisado.

CONTRIBUIÇÃO 48

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

É fundamental esclarecer se ao final das obras do Píer “T”, as áreas de acostagem do berço 211 retornarão ao segmento de fertilizantes na condição de berço preferencial. Esta situação tem efeito direto nos cálculos de capacidades do Plano Mestre.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumprido destacar que o esclarecimento quanto à preferência de utilização do Berço 211 não se insere no escopo do Plano Mestre. Não obstante, com o objetivo de conferir transparência às premissas adotadas, informa-se que, na modelagem de capacidade para o cenário futuro — considerando o arranjo operacional vigente e os investimentos realizados no corredor de importação — o referido berço foi alocado para a movimentação de fertilizantes após a implantação do píer em “T”. Ressalta-se, contudo, que tal diretriz não possui caráter vinculante, cabendo à Autoridade Portuária, no exercício de sua competência, definir e eventualmente readequar a alocação dos berços conforme as necessidades operacionais.

CONTRIBUIÇÃO 49

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] Faz-se necessário estabelecer em que condições técnicas, quem será responsável pela remoção dos equipamentos dos granéis exportação e readaptação para descarga de fertilizantes, e definir qual a previsão de ocorrência destes eventos.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumprido destacar que o esclarecimento quanto à preferência de utilização do Berço 211 não se insere no escopo do Plano Mestre. Não obstante, com o objetivo de conferir transparência às premissas adotadas, informa-se que, na modelagem de capacidade para o cenário futuro — considerando o arranjo operacional vigente e os investimentos realizados no corredor de importação — o referido berço foi alocado para a movimentação de fertilizantes após a implantação do píer em “T”. Ressalta-se, contudo, que tal diretriz não possui caráter vinculante, cabendo à Autoridade Portuária, no exercício de sua competência, definir e eventualmente readequar a alocação dos berços conforme as necessidades operacionais. No que se refere à responsabilidade pela remoção dos equipamentos associados à exportação de granéis sólidos agrícolas, entende-se que a arrendatária da área PAR 15, responsável pelas intervenções nos berços 211 e 212, deverá também conduzir a desmobilização das superestruturas, a qual tende a ocorrer ao término das obras do píer em “T”. Tal aspecto não foi detalhado no Plano Mestre por se tratar de matéria de natureza operacional específica, de menor relevância no contexto do planejamento estratégico. Por fim, destaca-se que, no cenário futuro, a partir da conclusão do píer em “T”, os berços 213 e 214 foram considerados, na análise de capacidade, como destinados à movimentação de outros graneis sólidos minerais e carga geral não containerizada.

CONTRIBUIÇÃO 50

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Limitação empírica na rastreabilidade da matriz Origem/Destino (O/D) de Cargas Containerizadas. A FIEP faz uma ponderação metodológica relevante, alertando para a "grande dificuldade de identificar as origens e destinos para efeito da projeção da demanda" no segmento de contêineres. O argumento é que modelar a hinterlândia dessa carga é muito mais complexo e sujeito a vieses do que a de granéis, devido ao intenso dinamismo da cadeia logística, que envolve múltiplos players, cross-docking e consolidação de cargas em portos secos/pátios retroportuários, o que embaralha a leitura pura de "demanda gerada na origem" adotada pelo Plano Mestre.

Página 165/186 - CP

Plano Mestre: Capítulo 2.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Embora a assimetria de informação inerente às cadeias containerizadas imponha desafios reais à rastreabilidade física devido a processos logísticos intermediários, a arquitetura metodológica do Plano Mestre mitiga esse viés empírico ao fundamentar a construção da matriz Origem-Destino (OD) no fluxo econômico-fiscal, e não no rastreio físico da caixa. Para contornar o "anonimato" do contêiner, o modelo extrai a real origem e destino das mercadorias em nível municipal cruzando os dados macro-fiscais do SISCOMEX/ComexStat (na granularidade SH4) com as bases de movimentação portuária efetiva consolidadas pela ANTAQ, aplicando fatores de normalização para corrigir distorções. Ademais, ao utilizar algoritmos de *clustering* para definir matematicamente as Zonas de Interação Portuária Especializada (ZIPE), o método agrega esses fluxos em blocos regionais de competição, o que dilui eventuais ruídos de alocação microespacial gerados por portos secos e assegura que a econometria atue sobre um *baseline* robusto do mercado efetivamente disputável.

CONTRIBUIÇÃO 51

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] mesmo que fora da poligonal do Porto Organizado, mas dentro da poligonal do cluster das operações portuárias, é fundamental apontar soluções para os serviços satélites, ou serão estes que impedirão o desenvolvimento da curva crescente da demanda por serviços de contêineres.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

A sugestão refere-se à definição de soluções para serviços satélites localizados fora da poligonal do porto organizado, ainda que inseridos no denominado "cluster logístico".

Trata-se de atividades desempenhadas por operadores logísticos privados, abrangendo etapas como esvaziamento, armazenagem, unitização e reabastecimento de contêineres, com função de conexão entre o porto e o *hinterland*.

A definição de soluções operacionais e tecnológicas para essas atividades insere-se na dinâmica de mercado e na organização logística privada, por se tratar de decisões empresariais condicionadas a fatores como demanda, competitividade, custos operacionais e estratégias comerciais, não se enquadrando diretamente no escopo do Plano Mestre.

Não obstante, reconhecida sua relevância sistêmica, a contribuição foi parcialmente acatada, sendo incorporada à análise estratégica do Plano Mestre, com foco na integração logística e na articulação entre agentes ao longo da cadeia.

CONTRIBUIÇÃO 52

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Para o desenvolvimento da Zona de Expansão Portuária, na região do Embocuí, em Paranaguá, a Estrada Velha de Alexandra, ou Avenida Senador Atílio Fontana, em Paranaguá, possui uma importância logística e econômica fundamental para o desenvolvimento da região portuária. [...]

O polígono demarcado em vermelho, representa o eixo intermodal, zona logística definida para oferecer suporte as operações portuárias, certificando a necessidade de melhorias e pavimentação de aproximadamente 9 km de vias já existentes.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

Incluído, no Apêndice do Plano Mestre, um novo tópico intitulado "Zona de Expansão Portuária", no qual se destaca a relevância da Estrada Velha de Alexandra para o desenvolvimento e o ordenamento logístico e econômico do município de Paranaguá.

CONTRIBUIÇÃO 53

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O polígono demarcado em vermelho, representa o eixo intermodal, zona logística definida para oferecer suporte as operações portuárias, certificando a necessidade de melhorias e pavimentação de aproximadamente 9 km de vias já existentes.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

No que se refere ao sistema viário de acesso às áreas operacionais sob exploração indireta e às áreas retroportuárias do porto organizado, observa-se que tais acessos, em sua maioria, estão sob gestão da esfera municipal e sujeitos a restrições operacionais específicas. Dessa forma, eventuais esclarecimentos devem ser encaminhados aos órgãos municipais competentes, não cabendo ao Plano Mestre a definição de planos de ação para essas intervenções.

Por fim, destaca-se que o Plano Mestre não contempla a realização de estudos específicos para avaliação de novas interligações do sistema de transporte terrestre, uma vez que tais análises se inserem no âmbito do planejamento em escala estadual e municipal, sendo mais adequadamente tratadas em instrumentos como o Plano Nacional de Logística (PNL), o Plano Estadual de Logística e Transportes do Paraná (PELT-PR) ou em Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) conduzidos pelos órgãos competentes e/ou por empreendedores privados.

CONTRIBUIÇÃO 54

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Para o desenvolvimento portuário na região da Ponta do Poço, em Pontal do Paraná, a Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná é um projeto estruturante de grande envergadura, que visa resolver problemas de mobilidade, urbanismo e drenagem no município, ao mesmo tempo em que viabiliza o desenvolvimento logístico da região.

Apesar de ser considerada fundamental para o desenvolvimento sustentável do Litoral, o projeto tem tido resistência no plano ambiental e judicial, porém com a expectativa de investimentos públicos e privados em curto prazo.

A duplicação da PR 407 está incluída nas obrigações da concessionária EPR Litoral, contudo, a primeira tentativa de duplicação em 2016 foi paralisada por questionamentos judiciais no que tange ao licenciamento ambiental.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Conforme evidenciado na Análise Estratégica do Complexo Portuário, os projetos de infraestrutura previstos para Pontal do Paraná são fundamentais para assegurar a eficiência logística, a segurança operacional e a sustentabilidade das operações dos futuros terminais portuários.

Cabe ressaltar, ainda, que, não compete ao Plano Mestre adentrar em detalhamentos de nível tático ou operacional sobre a forma de execução dessas ações, sendo tal aprofundamento próprio de instrumentos de planejamento de natureza distinta e da atuação direta da Autoridade Portuária, no exercício de suas competências, em articulação com as demais instituições envolvidas.

CONTRIBUIÇÃO 55

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

No entorno destes terminais temos todo um sistema de rotas rodoviárias que fazem a alimentação e escoamento destes terminais durante todo o período do ano e podem ser afetados pela construção de viadutos e outras obras na caixa destas vias.

A complexidade de realizar duplicação de vias e construir viadutos em zonas urbanas de cidades portuárias com terminais já instalados é extremamente alta, envolvendo desafios que vão muito além da engenharia civil pura.

Trata-se de um desafio triplo, Operacional-Logístico, Imobiliário-Social e Técnico-Construtivo que deve ser discutido junto as partes relacionadas, sob pena de reduzir a capacidade operacional do porto e ou inviabilizar obras de melhorias importantes para o completo portuário.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

No que se refere às intervenções associadas ao contrato de concessão rodoviária vigente, as interferências nos acessos terrestres foram identificadas com base em documentos públicos disponibilizados pela Portos do Paraná e demais entes envolvidos. Ressalta-se que não integra o escopo do Plano Mestre a realização de análises detalhadas desses projetos, uma vez que tais empreendimentos já foram objeto de avaliação e pactuação no âmbito da concessão.

Esses aspectos estão relacionados à gestão operacional, regulatória e contratual das entidades competentes, motivo pelo qual eventuais esclarecimentos devem ser direcionados às instâncias responsáveis.

CONTRIBUIÇÃO 56

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Os temas institucionais relacionados à gestão a atividades da Autoridade Portuária são de fundamental importância para o processo de planejamento e continuidade dos processos relacionados a Autoridade Portuária.

Cabe destacar que não foram abordados os aspectos do Projeto de Lei (PL) nº 733/2025, Novo Marco Legal Portuário, em fase de tramitação no Congresso Nacional, que deve substituir a Lei atual (Lei 12.815/13) [...].

A expectativa geral no setor portuário é que o Projeto de Lei (PL) nº 733/2025, deverá promover um grande salto em novos investimentos privados, e por isso devem fazer parte do planejamento estratégico de longo prazo do setor portuário brasileiro.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Inicialmente, registra-se que o Projeto de Lei nº 733/2025 encontra-se em fase de tramitação no Congresso Nacional, não tendo sido aprovado até o presente momento. Assim, seu conteúdo ainda está sujeito a alterações substanciais no âmbito do processo legislativo, inclusive quanto a dispositivos estruturantes relacionados à regulação, ao Poder Concedente, à precificação de serviços, ao licenciamento ambiental e às relações de trabalho.

O Plano Mestre, enquanto instrumento de Estado voltado ao planejamento estratégico e de longo prazo do complexo portuário, fundamenta-se no arcabouço normativo vigente, notadamente na Lei nº 12.815/2013 e demais normativos correlatos. Tal diretriz metodológica assegura segurança jurídica, coerência técnica e aderência às competências atualmente estabelecidas para a Autoridade Portuária e demais agentes do setor.

Embora se reconheça que o referido Projeto de Lei apresente propostas relevantes, como a ampliação de prazos contratuais, a descentralização do Poder Concedente, a modernização das relações de trabalho e o fortalecimento de mecanismos de governança, trata-se de proposições ainda não consolidadas no ordenamento jurídico. A incorporação de premissas baseadas em texto legislativo não aprovado poderia comprometer a consistência técnica do planejamento, na medida em que criaria cenários ancorados em hipóteses normativas incertas.

Adicionalmente, destaca-se que o Plano Mestre adota abordagem prospectiva e flexível, capaz de absorver, em ciclos posteriores de revisão, eventuais alterações estruturais decorrentes da aprovação de novo marco legal. Caso o Projeto de Lei venha a ser convertido em lei, seus dispositivos serão devidamente considerados nas atualizações do instrumento de planejamento, garantindo alinhamento com o novo ambiente regulatório.

Por fim, ressalta-se que a expectativa de ampliação de investimentos privados e de incremento da competitividade do setor portuário brasileiro, associada à eventual aprovação do PL nº 733/2025, configura cenário relevante de monitoramento institucional. Contudo, sob a ótica metodológica e jurídica, sua incorporação como diretriz estruturante do Plano Mestre somente se mostra adequada após a consolidação do respectivo diploma legal.

Dessa forma, mantém-se a coerência técnica e normativa do Plano Mestre com o marco regulatório vigente, sem prejuízo do acompanhamento contínuo das discussões legislativas em curso.

CONTRIBUIÇÃO 57

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Considerar nas projeções a implementação dos TUPs.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A incorporação imediata de TUPs em fase preparatória introduziria um viés de otimismo analítico na modelagem, visto que tais projetos ainda dependem de licenciamento ambiental para o início das obras. Por rigor metodológico, a atual linha de base de oferta restringe-se aos ativos já consolidados. Contudo, dada a natureza cíclica e evolutiva do planejamento portuário, a capacidade desses terminais será devidamente internalizada nas revisões periódicas do Plano Mestre assim que alcançarem o estágio de operação efetiva.

CONTRIBUIÇÃO 58

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Ajustar os crescimentos percentuais da projeção da demanda.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

O ajuste exógeno das taxas de crescimento violaria a ortodoxia do modelo econométrico de Poisson com efeitos fixos adotado. A calibração preditiva exige estrito alinhamento às variáveis macroeconômicas oficiais para isolar oscilações conjunturais e blindar a curva contra vieses arbitrários. Dessa forma, garante-se que o dimensionamento da infraestrutura reflita o mercado de forma estatisticamente robusta.

CONTRIBUIÇÃO 59

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Apontar soluções para opção de berços alternativos para importação de fertilizantes na implementação do píer em "T"

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Considerando a configuração operacional dos berços públicos de Paranaguá, dispostos em cais contínuo, não há segregação exclusiva por perfil de carga, prevalecendo a lógica de atracação prioritária em função da superestrutura instalada nos trechos de cais e da demanda operacional. Nesse contexto, a análise do Plano Mestre não evidenciou a necessidade de indicação de berços alternativos específicos para a importação de fertilizantes. Destaca-se que, atualmente, esse perfil de carga já é movimentado, ainda que de forma eventual, nos berços 201, 202, 204, 205, 214 e 215, em resposta às demandas operacionais. Assim, entende-se que a programação de atracação tende a permanecer orientada pela dinâmica da demanda, preservando a flexibilidade operacional do sistema.

CONTRIBUIÇÃO 60

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O Paraná conta com 02 projetos de TUP's, licenciados, e as obras estão sendo postergadas por pendências institucionais. Estes projetos abarcam serviços de contêineres e de graneis, e estão mencionados no Plano Mestre 2025, porém não adotadas nos cálculos de capacidade instalada os novos ganhos operacionais.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

A contribuição destaca aspecto relevante ao associar a implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs) a potenciais ganhos de capacidade e eficiência operacional no contexto do complexo portuário e de sua área de influência logística. O Plano Mestre reconhece esse papel no diagnóstico, ao considerar a presença e o potencial desses empreendimentos na composição da infraestrutura portuária regional.

Entretanto, no âmbito das modelagens de capacidade, adota-se uma abordagem metodológica que prioriza empreendimentos operacionais ou com elevado grau de maturidade técnica e executiva, associados a maior previsibilidade quanto à sua efetiva entrada em operação. Nesse sentido, projetos com obras postergadas por pendências institucionais não são considerados diretamente nos cálculos de capacidade neste estágio, inclusive nas projeções que contemplam os serviços de contêineres e de graneis.

Não obstante, reforcem-se, no diagnóstico e na análise estratégica do Plano Mestre, os efeitos potenciais da implantação desses terminais sobre a oferta de capacidade, a utilização da infraestrutura existente e o equilíbrio entre oferta e demanda ao longo do horizonte de planejamento.

CONTRIBUIÇÃO 61

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Quando analisamos a localização do TCP podemos perceber que o maior problema para o aumento da movimentação de carga é o estrangulamento dos fluxos de entrada e saída de caminhões e vagões com contêineres.

Não existem previsões para construção de novos berços de atracação, mas da modernização dos berços 215, 216 e 217, que mesmo após as melhorias, serão insuficientes para atender a Projeção da Demanda do Plano Mestre.

O modelo de Terminal de Contêineres, na forma de plataforma de serviços logísticos, pode ser implantado a partir da implantação de novos Terminais Portuários Privativos - TUP's, localizados fora das zonas urbanas e com grande disponibilidade de áreas e acessos rododotferroviários. O Paraná conta com 03 projetos de TUP's, licenciados, e as obras vem sendo postergadas por pendência em interfaces junto aos Governos Estadual e Federal e estão mencionados no Plano Mestre 2025. Os projetos de TUP's estão mencionados no Plano Mestre 2025, porém não foram adotadas nos cálculos de capacidade instalada os novos ganhos operacionais.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

A contribuição destaca aspecto relevante ao associar os desafios de capacidade da movimentação containerizada à limitação dos acessos terrestres, à necessidade de ampliação da eficiência logística e ao potencial papel de novos Terminais de Uso Privado (TUPs) na reorganização dos fluxos operacionais do sistema portuário regional. O Plano Mestre reconhece tais condicionantes no diagnóstico, inclusive quanto à relevância dos acessos rododotferroviários, da modernização dos berços existentes e da possível implantação de novos terminais privados voltados à movimentação de contêineres e graneis.

No âmbito das modelagens de capacidade, entretanto, adota-se uma abordagem metodológica que prioriza empreendimentos operacionais ou com elevado grau de maturidade técnica e executiva, associados a maior previsibilidade quanto à sua efetiva entrada em operação. Nesse sentido, projetos de TUPs que ainda se encontram condicionados à superação de pendências institucionais, regulatórias ou de licenciamento não foram incorporados diretamente aos cálculos de capacidade instalada neste estágio do Plano Mestre, por imprevisibilidade, preservando-se a consistência e a rastreabilidade metodológica das projeções apresentadas.

Ressalta-se, adicionalmente, que as projeções de capacidade para carga containerizada consideram os investimentos previstos de modernização operacional e aumento de produtividade dos berços atualmente destinados a esse perfil de carga, bem como ganhos associados à melhoria da gestão operacional e da integração logística. Não obstante, o Plano Mestre reconhece que a evolução da demanda no longo prazo poderá demandar novas soluções de capacidade e maior articulação entre os diferentes ativos logísticos da região.

Não obstante, a contribuição é parcialmente acatada mediante o reforço, no diagnóstico e na análise estratégica do Plano Mestre, da avaliação sobre os potenciais impactos da implantação de novos TUPs na dinâmica concorrencial, na redistribuição de fluxos logísticos, na utilização da infraestrutura existente e no equilíbrio entre oferta e demanda ao longo do horizonte de planejamento.

CONTRIBUIÇÃO 62

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Os terminais portuários de Antonina são servidos por ramal ferroviário, conectado ao pátio de manobras de Morretes. Este ramal foi descontinuado em 2010, mas dada as características de cargas do Porto de Antonina deveria ser observado num cenário de médio e longo prazo com alternativa ao fluxo viário local.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Primeiramente deve ser feito um diagnóstico de demanda, aliado a comprovação de potencial de carga imediato caso a ferrovia fosse reativada (ex: qual volume migraria do rodoviário para o ferroviário) para justificar a recomendação de médio prazo. A comprovação de fluxos consolidados e a identificação de carregamentos potenciais são os elementos que conferem sustentabilidade técnica à recomendação, permitindo o escalonamento das intervenções no horizonte do plano.

CONTRIBUIÇÃO 63

PESSOAS FÍSICAS E PESSOAS JURÍDICAS ASSOCIADAS

João (@joao_172431541) — Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)

Nelson (@nelson_041212302) — Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná

Nelson (@nelson_041212302) — Instituto de Engenharia do Paraná (IEP-PR)

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O crescimento do modal ferroviário depende de 3 fatores básicos. (i) Disponibilidade de Cargas, (ii) Capacidade de Carregamento no Interior e Descarga no Porto, (iii) Capacidade de Transporte na via permanente disponível (restrições de transposições de centros urbanos, serras, áreas de manobras).

Assim é fundamental que o Plano Mestre descreva como foi obtida a capacidade operacional projetada da ferrovia (cenário 2026 a 2050), para dar suporte o transporte destes volumes de cargas, que praticamente são quatro vezes maiores que os volumes atuais.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

A correção referente à equivalência de vagões foi devidamente realizada, não tendo sido identificados impactos na análise de capacidade dos acessos terrestres, uma vez que a inconsistência observada estava relacionada à transcrição de dados.

Esclarece-se que as características operacionais atuais das composições ferroviárias com origem e destino no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, incluindo aquelas destinadas ao transporte de fertilizantes, foram devidamente mapeadas no Plano Mestre. Contudo, a análise de capacidade de sistemas de transporte bidirecionais é conduzida considerando o sentido de maior demanda, que, no caso do acesso ferroviário à hinterlândia do complexo, ocorre no fluxo direcionado aos terminais portuários públicos e privados localizados na Baía de Paranaguá.

Ressalta-se que os parâmetros técnicos adotados na análise de capacidade ferroviária, por horizonte de estudo e por perfil de carga, foram obtidos a partir de fontes públicas, incluindo a Declaração de Rede de 2024 da concessionária Rumo Malha Sul (RMS) (ANTT, 2025), dados divulgados pela Portos do Paraná e o documento “Projeto Básico Cais Leste – Correias e Moegas”.

Adicionalmente, informa-se que a análise integrada entre demanda de cargas e capacidade do sistema de transporte terrestre considerou a realocação modal do excedente ferroviário não atendido, em função de eventuais restrições de capacidade da infraestrutura. Nesses casos, a demanda excedente foi alocada ao modal rodoviário, sendo esse efeito devidamente refletido nos resultados de capacidade apresentados para esse modo.

Por fim, destaca-se que a definição de parâmetros mínimos de desempenho para garantia de viabilidade econômica de linhas ferroviárias não integra o escopo do Plano Mestre. Tais aspectos estão relacionados à gestão contratual das concessões e à regulação do setor ferroviário, sendo tratados no âmbito de instrumentos específicos de planejamento, regulação e estruturação conduzidos pelos órgãos competentes.

CONTRIBUIÇÃO 64

PESSOA FÍSICA

Luiz Antônio Fayet (@luiz_951313530).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] temos a tendência da construção de novos terminais privados para atender granéis, os quais não foram considerados nos cálculos de capacidade projetada, fator que o desqualifica e exige uma reavaliação, pois lá no Plano Mestre apresentado prevê uma demanda de 103,7 milhões de toneladas por ano para 2050.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

O apontamento é pertinente ao destacar a influência potencial de novos terminais privados, especialmente voltados à movimentação de granéis, sobre a evolução da capacidade do Complexo Portuário. O Plano Mestre contempla tais empreendimentos no diagnóstico. Contudo, nas modelagens de capacidade, adota-se uma abordagem metodológica que prioriza empreendimentos operacionais ou com elevado grau de maturidade técnica e executiva, associados a maior previsibilidade quanto à sua efetiva entrada em operação. Cumpre esclarecer ainda que a implantação dos investimentos estruturantes previstos — incluindo o novo Pier em “T”, o novo Pier em “F”, a ampliação do PPGL e o Moegão — elevará a capacidade projetada do Complexo Portuário para aproximadamente 140 milhões de toneladas/ano, superando a demanda estimada de 103,7 milhões de toneladas/ano no horizonte de 2050. Nesse contexto, empreendimentos que ainda não apresentam tais atributos são considerados em caráter informativo, com vistas a evidenciar o potencial de expansão da infraestrutura regional, mas não incorporados às modelagens de capacidade neste estágio, preservando a consistência das projeções, não se configurando, portanto, como fator de desqualificação do Plano Mestre. Não obstante, a contribuição foi parcialmente acatada no que se refere ao reconhecimento da relevância estratégica da expansão de novos terminais privados e de seus potenciais impactos sobre a dinâmica logística regional. Nesse sentido, o tema passa a ser reforçado no diagnóstico e na análise estratégica do Plano Mestre, ampliando a avaliação acerca dos fatores que podem influenciar o equilíbrio entre oferta e demanda ao longo dos horizontes temporais de planejamento, em especial quanto à reconfiguração de fluxos logísticos, à competitividade regional e ao potencial de crescimento do Complexo Portuário.

CONTRIBUIÇÃO 65

PESSOA FÍSICA

Luiz Antônio Fayet (@luiz_951313530).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Dar prioridade imediata à repotencialização dos equipamentos do COREX, como investimento emergencial, conforme proposto pelo projeto.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A estratégia de expansão para o perfil de GSA Exportação fundamenta-se no rigoroso sincronismo operacional entre a recepção terrestre (Moegão), a capacidade de transporte de granéis (Novo COREX Leste) e a infraestrutura de acostagem (Pier em T). Sob a ótica técnica, a sugestão de priorizar a repotencialização das correias de forma isolada e emergencial mostra-se inviável, visto que a capacidade de atracação remanescente atuaria como um gargalo imediato no sistema. O incremento da vazão no fluxo de transporte, sem a ampliação proporcional e concomitante do cais, resultaria na ociosidade forçada dos novos equipamentos. Portanto, o Plano de Ações e Investimentos mantém a execução integrada do Novo COREX vinculada à implantação do Pier em T, garantindo que o ganho de produtividade interna seja efetivamente convertido em eficiência de embarque. Ademais, projeta-se que os ganhos operacionais advindos do Pier em T superem significativamente os resultados de uma eventual repotencialização isolada, estando estes investimentos em consonância com as obrigações já previstas nos contratos de arrendamento mais recentes.

CONTRIBUIÇÃO 66

PESSOA FÍSICA

Luiz Antônio Fayet (@luiz_951313530).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Manter estudos permanentes sobre o potencial de demanda das operações com graneis compatíveis.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A inserção da diretriz proposta não se faz estritamente necessária, visto que o Plano Mestre, amparado pela metodologia do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), já institui o planejamento de infraestrutura como um processo estruturalmente continuado, cíclico e evolutivo. A arquitetura de governança do estudo estabelece rotinas de revisão periódica e o monitoramento contínuo das projeções de demanda e de indicadores setoriais. Dessa forma, a avaliação permanente do potencial de mercado e da dinâmica operacional para graneis compatíveis já constitui uma atividade intrínseca à retroalimentação da modelagem e à atualização da base de dados, garantindo a constante calibração do planejamento à realidade do complexo portuário sem a necessidade de estabelecer novas condicionantes no documento.

CONTRIBUIÇÃO 67

PESSOA FÍSICA

Luiz Antônio Fayet (@luiz_951313530).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Montar uma estrutura de acompanhamento para avaliar o crescimento de demandas e providências a tomar.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A criação de uma nova estrutura não se faz necessária, pois a arquitetura do Planejamento Integrado de Transportes (PIT) já consolida essa governança de forma intrínseca ao Plano Mestre. O monitoramento contínuo das projeções de demanda e das providências já é operacionalizado por meio de ciclos estruturados de revisão nos níveis estratégico, tático e operacional. Além disso, o arcabouço metodológico exige a atualização ordinária dos Planos Mestres a cada quatro anos e admite revisões extraordinárias, o que garante a retroalimentação constante de dados e a ágil readequação do planejamento logístico frente aos choques de mercado, prescindindo de mecanismos adicionais.

CONTRIBUIÇÃO 68

PESSOA FÍSICA

Jefferson Alexandre da Silva Bonosque (@jefferson_868566658).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Levando em consideração os temas abordados na elaboração dessa consulta, foi analisado como que ocorre o funcionamento dos gargalos da infraestrutura na cidade de Paranaguá- Pr na questão da Logística do avesso ao Porto, observamos que a cidade tem diversos problemas quando se trata dessa questão, mesmo tendo um Porto que bate recordes, tanto em movimentação de grãos e de containers, vemos que a área de apoio sofre muito com a falta de infraestrutura. Logo na chegada da cidade evidenciamos alguns problemas como a rodovia cheia de buracos, entroncamentos e rotatória bloqueadas por excesso de caminhões ou tendo que dividir espaço com carros, modal ferroviário travando o trânsito, além disso, adentrando próximos aos terminais os problemas passam a ser mais críticos. Deixei minha colaboração como parte do meu artigo de TCC do Instituto Superior Do Litoral - ISULPAR.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A saturação do fluxo e o conflito de tráfego na Avenida Ayrton Senna são abordados detalhadamente na seção de diagnóstico. As deficiências estruturais e os gargalos logísticos reportados na Estrada Velha de Alexandra encontram-se devidamente registrados nos tópicos de acessos terrestres. O documento prevê o enfrentamento dessas criticidades por meio de intervenções estruturantes, incluindo a expansão da capacidade viária (duplicações), a segregação de fluxos em desnível (viadutos) e a implementação de infraestrutura de mobilidade ativa e vias marginais para mitigação do conflito porto-cidade.

CONTRIBUIÇÃO 69

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Estevão (@estevao_144221608) — Techint Engenharia e Construção S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] a Techint, no âmbito da Consulta Pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, a despeito de seu TUP encontrar-se fora da poligonal do Porto Organizado, apresenta sua contribuição institucional com o objetivo de reafirmar a relevância estratégica da Unidade Offshore Techint ("UOT"), localizada no Município de Pontal do Paraná, para o desenvolvimento industrial, logístico, econômico e social do Estado do Paraná.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Plano Mestre contempla o TUP Techint no diagnóstico do complexo portuário, com base em informações oficiais disponíveis e na caracterização de sua vocação para o segmento offshore. No estágio atual, No estágio atual, a dinâmica operacional da unidade permanece vinculada às particularidades do segmento offshore e às características específicas de sua atuação, sendo influenciada, entre outros fatores, às características da infraestrutura disponível, inclusive no que se refere ao calado e às condições de atendimento a embarcações de menor porte relativo no contexto do complexo.

Não obstante, a contribuição foi considerada para o aprimoramento do documento, com a incorporação de informações complementares acerca da atuação da UOT no segmento offshore, bem como de seu potencial de reativação e reposicionamento estratégico, em função de oportunidades de mercado e de eventuais novos ciclos de investimento.

Adicionalmente, o Plano Mestre passou a reforçar, em sua análise estratégica, a avaliação sobre o papel dos Terminais de Uso Privado (TUPs) na dinâmica futura do complexo portuário, considerando seus possíveis impactos sobre a oferta de capacidade e o planejamento de médio e longo prazo.

CONTRIBUIÇÃO 70

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Vivian (@vivian_394984318) — Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (SINDOP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

No Capítulo 1, item 1.2, é mencionado que complexo Portuário de Paranaguá e Antonina é atendido pela Rumo Malha Sul S.A. conectando importantes polos agrícolas e industriais dos estados do Paraná, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Sua hinterlândia é ampla e diversificada, abrangendo regiões produtoras de grãos (soja e milho), celulose, açúcar e combustíveis. Terminais logísticos em cidades como Maringá, Londrina, Cascavel, Ponta Grossa (Uvaranas) e Ortigueira (PR) desempenham papel central na concentração e no escoamento desses volumes.

Entendemos que essa dinâmica pode ser potencializada, com o aumento do volume de cargas que podem ser capturadas e direcionadas ao Porto de Paranaguá, e, neste sentido, sugerimos ao Ministério de Portos e Aeroportos, para fomentar um estudo de conexão entre a Malha Sul (SP-PR-SC-RS) com a Malha Oeste (SP-MS).

Atualmente a Malha Oeste, que liga Bauru-SP até Corumbá-MS, encontra-se no meio de um imbróglcio regulatório, com interesse pela concessionária em devolver o trecho ao poder concedente (ANTT).

Sugerimos considerar um estudo voltado a construção de um ramal, que teria aproximadamente uma distância de 200 a 250 km, que poderá conectar a Malha Oeste nas imediações da região de Andradina-SP a Malha Sul em algum ponto na macrorregião de Presidente Prudente-SP.

Essa ligação, será um importante vetor para a captura de mais cargas para o Porto de Paranaguá, oriundas da porção central e leste do estado de Mato Grosso do Sul, como da região noroeste do estado de São Paulo, com destaque para grãos (soja e milho), açúcar e especialmente celulose. Esse volume de carga adicional, seria absorvido pelas capacidades de operação adicionais que serão ofertadas após a implementação das diversas melhorias sugeridas no Plano Mestre.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

As observações referentes à possibilidade de conexão entre a Malha Sul e a Malha Oeste são pertinentes e refletem um tema relevante no contexto do planejamento logístico nacional.

Entretanto, cabe esclarecer que a realização de estudos específicos voltados à avaliação dessa interligação ferroviária não integra o escopo do Plano Mestre. Trata-se de uma análise que se insere no âmbito do planejamento da infraestrutura de transporte em escala nacional, sendo mais adequadamente tratada em instrumentos como o Plano Nacional de Logística (PNL) ou em Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) conduzidos pelos órgãos competentes.

Dessa forma, recomenda-se que as considerações apresentadas sejam encaminhadas às instâncias responsáveis por esses instrumentos de planejamento e avaliação de projetos.

CONTRIBUIÇÃO 71

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Vivian (@vivian_394984318) — Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (SINDOP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

No Capítulo 2, item 2.2.2.1.1, consta a Figura 18: “Capacidade de Cais para GSA – Exportação”, com o indicativo das capacidades em milhões de toneladas por ano, de cada berço ligado aos granéis sólidos agrícola para exportação.

Pedimos o racional de cálculo que demonstra tais volumes por berços, com a indicação de estrutura de armazenagem que suporta tais volumes e o números de giros dos armazéns e números de navios considerados para cada berço.

Ainda neste quesito, pedimos esclarecer porque não menção as capacidades dos futuros Berços 223 e 224, externo e interno respectivamente, oriundos da segunda etapa do píer em “F”.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumpramos destacar que o racional dos cálculos adotados no Plano Mestre encontra-se detalhado no Apêndice de Projeção de Demanda e Capacidades, no qual são apresentados os fundamentos metodológicos, as equações utilizadas e os parâmetros considerados. Dessa forma, o documento já explicita, de maneira transparente, os critérios que embasam as estimativas de capacidade. No que se refere às estruturas de armazenagem e aos giros praticados, tais informações estão sistematizadas no subtópico específico que trata da estimativa da capacidade dinâmica de armazenagem. No que se refere à capacidade de acostagem, o modelo estabelece a relação entre a movimentação de cargas e o número de atracações, a partir da utilização de indicadores de desempenho, como a Taxa de Ocupação de Berço (BOR) e os tempos operacionais de entrada e saída (in/out). Tais parâmetros são derivados da análise do número de atracações por berço, refletindo a dinâmica operacional.

No que se refere à execução da segunda fase do Píer em F, trata-se de matéria a ser avaliada junto à Autoridade Portuária (APPA).

CONTRIBUIÇÃO 72

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Vivian (@vivian_394984318) — Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (SINDOP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Com relação a seção INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS, da página 237 do Capítulo 4, em nenhuma de suas sub-seções, é mencionado a implantação da segunda fase do Pier em

“F”, iniciado na extrema ponta do Cais Oeste.

Qual a perspectiva de implantação para este projeto, tendo como referência o processo previsto para o futuro Píer em “T” do Cais Leste?

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Conforme demonstrado no dimensionamento prospectivo da capacidade de acostagem, a implantação do Píer em “T” mostra-se suficiente para absorver a curva de demanda projetada, assegurando ampla folga operacional frente à movimentação referencial estimada. Sob a ótica do planejamento integrado da rede portuária, a consolidação desse novo ativo afasta, no médio prazo, a necessidade de implantação da segunda fase do Píer em “F”, permitindo uma alocação mais eficiente dos investimentos no complexo. Ainda assim, a necessidade de sua implementação deverá ser reavaliada no horizonte de longo prazo, em função da evolução da demanda, das condições operacionais e da dinâmica competitiva do sistema portuário.

CONTRIBUIÇÃO 73

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Vivian (@vivian_394984318) — Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (SINDOP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Consta na página 239, uma subseção intitulada “ELABORAÇÃO DE PROJETOS PARA RECONFIGURAÇÃO GEOMÉTRICA DAS VIAS URBANAS PRÓXIMAS AO PORTO”, indicando que nas áreas próximas ao Porto, deverá ser promovido alterações “geométricas” das ruas e vias de rolamento. Quanto a este ponto, se faz necessário a disponibilização do respectivo caderno de obras sugeridas, para que as obras sejam compatibilizadas entre os entes Públicos e Privados, como também as possíveis intervenções de Concessionárias de serviços públicos básico.

Ainda neste ponto, deve ser considerado a promoção de um debate local entre os envolvidos, juntamente com a Prefeitura da cidade Paranaguá e entidades representativas dos diversos segmentos econômicos.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

O objetivo primordial do Plano Mestre é o planejamento estratégico e a orientação do desenvolvimento portuário em nível de Estado até o horizonte de 2050. Informamos que o detalhamento de engenharia e as especificações técnicas executivas das obras não integram o escopo deste documento. Tais elementos devem ser objeto de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e projetos executivos específicos, em conformidade com o cronograma de implementação das ações propostas.

CONTRIBUIÇÃO 74

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Vivian (@vivian_394984318) — Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná (SINDOP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

No sub-item 1.2.2.1 – Capacidade da Hinterlândia Rodoviária; é abordado as interferências entre cruzamento entre ruas e/ou avenidas, como também vias urbanas e vias férreas.

Especificamente quanto as intersecções mencionadas nas figuras de nº 24 (Ponto de implantação de travessia em desnível na Avenida Bento Rocha – Km 1,52), nº 27 (Ponto de implantação de travessia em desnível na Avenida Ayrton Senna da Silva – km 3,5), nº 28 (Ponto de implantação de travessia em desnível na Avenida Ayrton Senna da Silva – km 4,2) e nº 29 (Ponto da melhoria de parclo na Avenida Senador Atílio Fontana – km 3,5), pede-se maior detalhamento das obras pretendidas, informando alterações de gabaritos viários, construção de obras de artes e qualquer outra intervenção, com potencial de alterar as demarcações de áreas circunvizinhas.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumpramos esclarecer que a elaboração de um caderno detalhado de obras não integra o escopo do Plano Mestre.

No âmbito desse instrumento de planejamento, é estruturado um Plano de Ações, cujo objetivo é indicar diretrizes e iniciativas estratégicas que deverão subsidiar a Autoridade Portuária na condução de estudos, na elaboração de projetos e na promoção das articulações institucionais necessárias junto aos diferentes entes envolvidos na implementação das intervenções previstas.

CONTRIBUIÇÃO 75

PESSOA FÍSICA

Breno (@breno_041393173).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O Plano Mestre de 2018 oferece projeções de demanda mais detalhadas que o novo em elaboração, com desagregação por produto, toneladas, navegação (longo curso/cabotagem) e sentido (embarque/desembarque). Seu Apêndice 5 inclui séries anuais, tabelas e gráficos específicos por carga, facilitando análises de crescimento e impactos portuários.

O novo plano apresenta dados mais agregados, com menos detalhes em toneladas por produto e tipo, reduzindo sua utilidade para análises técnicas e comparações históricas.

Recomenda-se recuperar no novo plano o detalhamento do Apêndice 5 de 2018, em apêndice próprio, para manter comparabilidade e robustez no planejamento do Porto de Paranaguá.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A reincorporação do detalhamento pretendido não se faz necessária, pois a atual arquitetura do Plano Mestre reflete uma modernização metodológica de caráter executivo. Sob a ótica do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), a consolidação das projeções em perfis macro de carga (GSA, GL, CGNC e CGC) é uma premissa estrutural para garantir o estrito alinhamento com o PNL 2035. Ademais, ao fundamentar a modelagem econométrica na agregação por famílias de produtos (SH4), o estimador minimiza a volatilidade e a variância inerentes à projeção individualizada no longo prazo. Dessa forma, assegura-se a robustez estatística e a integridade preditiva necessárias para o correto dimensionamento da capacidade logística e a alocação de investimentos futuros.

CONTRIBUIÇÃO 76

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Juliano (@juliano_000209049) — Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (ATEXP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

A ATEXP – ASSOCIAÇÃO DOS TERMINAIS DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DE PARANAGUÁ [...] vem solicitar a inclusão do descritivo abaixo [...] ([necessário ler o descritivo](#)).

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

As informações encaminhadas foram analisadas e consideradas no processo de revisão do Plano Mestre, especialmente quanto ao entendimento da dinâmica operacional do Corredor de Exportação Leste (COREX) e de seus mecanismos de integração. Contudo, optou-se por não incorporar a caracterização institucional proposta, considerando a necessidade de preservação da uniformidade de tratamento entre os diferentes agentes e da abordagem metodológica adotada no documento. Não obstante, a contribuição possibilitou ajustes pontuais e o aproveitamento de elementos considerados pertinentes ao aperfeiçoamento do diagnóstico e da caracterização operacional do corredor exportador.

CONTRIBUIÇÃO 77

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Juliano (@juliano_000209049) — Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (ATEXP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

No trecho da página 12 do Plano Mestre

“Contudo, em razão das particularidades das atividades portuárias desempenhadas no Porto organizado de Paranaguá, verifica-se também a presença de traços típicos do modelo Tool Port, configurando um arranjo híbrido. Isso ocorre porque, embora a maior parte das áreas de armazenagem esteja arrendada a operadores privados, a Appa mantém equipamentos e instalações de uso comum em regime de compartilhamento. Nesses casos, a Autoridade Portuária arca com a manutenção e os custos associados (seguros, insumos e suporte técnico), enquanto a operação é conduzida por entidades privadas mediante instrumentos jurídicos precários, como os acordos de cooperação firmados com a Associação dos Operadores Portuários de Granéis Sólidos de Importação do Porto de Paranaguá – AGRASIP, Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá – ATEXP e demais organizações representativas.”

Em relação à parte destacada, explica-se que o Porto de Paranaguá passou por um processo de privatização no ano de 2025, onde a empresa vencedora da licitação BTG Commodities Sertrading assumiu o arrendamento portuário, deixando também de existir armazenagem pública.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumpra esclarecer, que, não obstante o arrendamento da área PAR 14, ainda existem áreas de armazenagem pública disponíveis no Porto Organizado de Paranaguá.

Isso se verifica em razão da permanência de instalações operando em regime de uso comum e compartilhado, a exemplo do Terminal Público de Fertilizantes – TEFER, que é acessado por diferentes usuários mediante o pagamento de tarifas e operado pela Associação dos Operadores Portuários de Granéis Sólidos de Importação do Porto de Paranaguá – AGRASIP.

Dessa forma, resta inequívoco que o arrendamento da área PAR 14 não elimina a oferta de armazenagem pública, a qual continua disponível a terceiros, nos termos das condições operacionais vigentes.

CONTRIBUIÇÃO 78

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Juliano (@juliano_000209049) — Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (ATEXP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Quanto ao texto contido na página 49 do Plano Mestre:

“Segundo dados da Antaq (2024), nos Berços 212, 213 e 214, utilizados nas operações de milho, soja e farelo, foram registradas paralisações médias de 30 dias ao longo do ano, decorrentes de quebras em equipamentos portuários, sendo o Berço 214 o mais afetado. Essas interrupções impactaram diretamente as exportações de soja, agravadas pelo descompasso entre a capacidade das correias (1.500 t/h) e a dos shiploaders (2.000 t/h), resultando na subutilização da capacidade de embarque do COREX Leste.”

Esclarecemos que as informações estão apresentadas de forma errônea visto que o COREX Leste possui uma disponibilidade intrínseca média de 95% nos três berços de atracação (212, 213 e 214), com quatro shiploaders para 2000 ton/h e dois de 1500 ton/h, além do que, dos onze terminais existentes, três possuem capacidade para operar em 2000ton/h (dois deles estão no eixo secundário, que devido a seu projeto, não conseguem operar acima de 1500 ton/h). i

Importante frisar que a ATEXP possui um plano anual de manutenção que inclui paradas mensais de manutenção preventiva programada, sem grandes impactos na operação dos três berços de atracação (212, 213 e 214). E uma parada anual específica, com duração média de 12 dias ininterruptos de trabalho por berço, mantendo dois berços operacionais e um berço parado. Em linhas gerais, garantimos o Corredor de Exportação Leste operacional 24 horas por dia nos 365 dias do ano.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Em atenção à contribuição técnica, o texto do Plano Mestre foi retificado para alinhar os dados da Antaq à realidade operacional do COREX Leste. Foi esclarecido que o sistema mantém uma disponibilidade intrínseca média de 95% nos berços 212, 213 e 214, sendo enfatizado que as paralisações registradas decorrem, primordialmente, de paragens programadas para manutenção preventiva e corretiva, e não exclusivamente de falhas inesperadas. Adicionalmente, foram incorporadas as informações relativas ao Plano Anual de Manutenção, detalhando a estratégia de paragens mensais e anuais que garantem a operatividade do corredor.

CONTRIBUIÇÃO 79

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Fernanda (@fernanda_584417308) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Sugere-se que o Plano Mestre seja aprimorado para:

- (i) explicitar os cenários considerados para o período pós-2027 no que tange à governança da infraestrutura ferroviária em tela (renovação antecipada, relicitação ou outros modelos de transição);
- (ii) detalhar as diretrizes estruturantes do Plano de Continuidade Operacional para Transição da Concessão Ferroviária;
- (iii) indicar parâmetros mínimos de desempenho e compromissos de manutenção do nível de serviço ferroviário ao porto durante eventual transição.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumpra esclarecer que o detalhamento de diretrizes estruturantes para um Plano de Continuidade Operacional no contexto de eventual transição da concessão ferroviária, bem como a definição de parâmetros mínimos de desempenho e de compromissos voltados à manutenção dos níveis de serviço ferroviário de acesso ao porto durante esse período, não integra o escopo do Plano Mestre.

Tais aspectos estão associados à gestão contratual das concessões ferroviárias e à regulação do setor, sendo, portanto, tratados no âmbito dos instrumentos específicos de planejamento, regulação e estruturação das concessões conduzidos pelos órgãos competentes.

No âmbito desse instrumento de planejamento, é estruturado um Plano de Ações, cujo objetivo é indicar diretrizes e iniciativas estratégicas que deverão subsidiar a Autoridade Portuária na condução de estudos, na elaboração de projetos e na promoção das articulações institucionais necessárias junto aos diferentes entes envolvidos na implementação das intervenções previstas.

No que se refere à elaboração de cenários no horizonte pós-2027, cabe destacar que, para os anos de projeção considerados, foram incorporadas à análise de capacidade as intervenções previstas em concessões vigentes, bem como projetos e obras em andamento relacionados à infraestrutura de acessos terrestres, com base em informações públicas disponíveis.

A contribuição apresentada sugere a construção de cenários prospectivos para o sistema ferroviário, com base em inferências relacionadas à Malha Sul. Contudo, ressalta-se que, até o presente momento, não há definição formal por parte do Ministério dos Transportes quanto ao arranjo futuro dessa infraestrutura. Dessa forma, não compete ao Plano Mestre a elaboração de cenários baseados em hipóteses não consolidadas para a infraestrutura de transportes.

CONTRIBUIÇÃO 80

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Fernanda (@fernanda_584417308) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] sugere-se que o Plano Mestre seja aprimorado para:

- (i) Considerar, projetos de implantação e expansão de pátios de triagem, a possibilidade de movimentação adicional de celulose por via rodoviária, estimada em aproximadamente 300 mil toneladas/ano;
- (ii) Apresentar cronograma estruturado e vinculante para a ampliação ou implementação de novos pátios de triagem, indicando etapas, marcos regulatórios e responsáveis institucionais;
- (iii) Estabelecer indicadores de desempenho relacionados à fluidez operacional (tempo médio de permanência no pátio, tempo de acesso à poligonal, níveis de serviço viário), com previsão de monitoramento periódico;
- (iv) Explicitar cenários alternativos caso as áreas atualmente previstas enfrentem inviabilidade ambiental ou jurídica, de modo a assegurar soluções efetivas e tempestivas.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Ao analisar a dinâmica operacional do Complexo Portuário, especialmente no que se refere às operações do terminal PAR01, observa-se que a movimentação ocorre, atualmente, de forma integralmente ferroviária. Nesse contexto, não foram identificados impactos relevantes decorrentes do aumento do tráfego rodoviário sobre essa operação específica.

Ressalta-se, contudo, que, no âmbito do grupo de Carga Geral Containerizada (CGC), foi considerada, de forma conservadora, a possibilidade de escoamento adicional pelo modal rodoviário. Dessa forma, a equipe técnica entendeu não ser necessário promover ajustes adicionais nas estimativas de movimentação, uma vez que tal cenário já se encontra devidamente contemplado nas projeções realizadas.

Ressalta-se que, nas áreas onde há interferência entre os modais rodoviário e ferroviário, o principal efeito ocorre sobre o fluxo rodoviário, uma vez que, por questões operacionais e de segurança, o tráfego de veículos deve ser temporariamente interrompido para permitir a passagem das composições ferroviárias.

Adicionalmente, não foi manifestado, por parte da arrendatária responsável pelo terminal, interesse em promover a migração, ainda que parcial, da movimentação atualmente realizada por ferrovia para o modal rodoviário, considerando que a logística da operação está estruturada e diretamente integrada à malha ferroviária. Dessa forma, não foi identificada a necessidade de realização de estimativas ou simulações associadas a tal cenário.

Por fim, cumpre esclarecer que a definição de cronogramas estruturados e vinculantes para a ampliação ou implantação de novos pátios de triagem, bem como o estabelecimento de indicadores operacionais de desempenho relacionados à fluidez logística ou o desenvolvimento de cenários alternativos para eventual inviabilidade ambiental ou jurídica das áreas atualmente previstas, não integram o escopo do Plano Mestre.

No âmbito desse instrumento de planejamento, é estruturado um Plano de Ações, cujo objetivo é indicar diretrizes e iniciativas estratégicas destinadas a subsidiar a Autoridade Portuária na condução de estudos técnicos, na elaboração de projetos e na articulação institucional com os diferentes entes envolvidos na implementação das intervenções necessárias ao desenvolvimento do Complexo Portuário.

CONTRIBUIÇÃO 81

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Fernanda (@fernanda_584417308) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Diante do exposto observa-se que o próprio Plano Mestre reconhece:

- saturação estrutural em curso;
- vulnerabilidade elevada decorrente da concentração de fluxo em corredor único;
- tendência de agravamento já no curto prazo.

Ciente dessa fragilidade, o Plano apresenta a iniciativa de investimento denominada “Planejamento de Rotas Alternativas e Melhorias de Contingência”. Contudo, a ação está classificada como “não iniciada” e com prazo estimado de implementação de 10 anos. Tal horizonte temporal, no entanto, revela um descompasso entre o diagnóstico de risco iminente (curto prazo) e a resposta planejada (longo prazo).

Além disso, o Plano Mestre não detalha elementos fundamentais sobre o projeto, elementos estes que ofereçam maior segurança aos usuários do porto tais como: quais rotas alternativas estariam sendo consideradas; o estágio técnico de maturação desses projetos; os órgãos responsáveis; eventuais marcos intermediários e, por fim, medidas contingenciais de curto e médio prazo.

No que tange à movimentação de celulose, embora esta seja majoritariamente conduzida por meio do modal ferroviário, a vulnerabilidade rodoviária não é irrelevante. Primeiramente em função da possibilidade identificada de aumento de demanda, a qual poderá fazer uso do modal rodoviário para o devido escoamento da produção nacional. Além disso, eventual intercorrência operacional na Malha Sul poderá demandar utilização temporária de vias rodoviárias como solução contingencial. E neste cenário, a ausência de uma alternativa viária minimamente estruturada compromete a resiliência sistêmica da operação.

Assim, a fragilidade da BR-277 não deve ser analisada apenas sob a ótica do volume atual de cargas rodoviárias, mas como elemento de segurança logística do complexo como um todo.

Neste sentido, cumpre registrar que as projeções de demanda e os cenários de capacidade rodoviária apresentados no Plano Mestre não consideram a possibilidade de crescimento da movimentação de celulose por via rodoviária. Como dito anteriormente, embora atualmente a operação do PAR 01 esteja majoritariamente estruturada no modal ferroviário, a análise logística deveria idealmente contemplar além de eventuais cenários alternativos ou contingenciais, uma projeção de movimentação via rodovia da ordem de 300 mil toneladas/ano.

A não inclusão dessa hipótese pode subdimensionar pressões futuras sobre a BR-277 e sobre o sistema porto-cidade. Considerando que a movimentação anual potencial de celulose pode alcançar patamar relevante, a incorporação dessa variável aos estudos fortaleceria a robustez das projeções e a aderência do planejamento às realidades operacionais possíveis.

[...] sugere-se o aprimoramento do Plano Mestre para: [...]

- Considerar, nos estudos de demanda e nos projetos de capacidade rodoviária, a possibilidade de movimentação adicional de celulose por via rodoviária, estimada em aproximadamente 300 mil toneladas/ano;
- Explicitar, de forma detalhada, quais rotas alternativas estão sendo avaliadas, indicando seu estágio de desenvolvimento (estudo preliminar, EVTEA, projeto executivo etc.), os órgãos responsáveis e cronograma estimado de implementação;
- Estabelecer diretrizes claras para um plano de contingência de curto e médio prazo aplicável a eventuais interrupções da BR-277.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

(i) Com base nas projeções de demanda para o grupo de carga que inclui a celulose, verificou-se que a capacidade ferroviária atualmente disponível é suficiente para o atendimento desse fluxo, em especial para as operações associadas à Klabin. Dessa forma, na relação entre demanda e capacidade da infraestrutura, não foi identificada a necessidade de migração de cargas do modal ferroviário para o rodoviário. Ressalta-se, ainda, que eventuais movimentações adicionais de celulose por via rodoviária foram consideradas no âmbito do grupo de Carga Geral, não havendo necessidade de revisão dos cálculos realizados.

(ii) Quanto à análise de rotas alternativas, informa-se que essa temática foi incorporada ao Plano de Ações e Investimentos, com o objetivo de subsidiar a Autoridade Portuária na articulação e no fomento de estudos junto aos entes federais, estaduais e municipais competentes. Ressalta-se, contudo, que a elaboração de um Plano de Contingência não integra o escopo do Plano Mestre. Assim, recomenda-se que eventuais esclarecimentos adicionais sejam solicitados diretamente aos órgãos responsáveis.

(iii) No que se refere ao contrato de concessão rodoviária vigente, destaca-se que sua regulação e fiscalização são de competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Dessa forma, esclarecimentos específicos devem ser obtidos junto à agência reguladora e à concessionária responsável, não sendo tais aspectos objeto de detalhamento no âmbito do Plano Mestre.

CONTRIBUIÇÃO 82

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Fernanda (@fernanda_584417308) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Sugere-se o aprimoramento do documento em tela para:

- Explicitar, de forma estruturada, as medidas concretas previstas para ampliação ou otimização da capacidade ferroviária nos trechos críticos, inclusive, antes conclusão da Nova Ferroeste;
- Avaliar mecanismos que assegurem disponibilidade mínima de capacidade para CGNC, de modo a evitar que pressões sistêmicas decorrentes do crescimento de outros segmentos comprometam a estabilidade operacional de arrendamentos existentes.

(iii) Retificar as projeções de capacidade de recepção ferroviária associadas à celulose, de forma a considerar os quantitativos operacionais atualmente praticados, compatíveis com a configuração física existente no Terminal PAR 01 e com os gargalos presentes do sistema ferroviário intraporto, os quais limitam as composições a aproximadamente 71 vagões.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A seguir são apresentadas as considerações referentes aos pontos (i), (ii) e (iii).

Item (i). Cumpre esclarecer que as medidas relacionadas ao modal ferroviário consideradas no Plano Mestre estão alinhadas às iniciativas atualmente em discussão no âmbito do Governo Federal e entre os *stakeholders* envolvidos no sistema logístico. No que se refere à estruturação de intervenções voltadas à otimização e ampliação da capacidade ferroviária em trechos críticos, tais aspectos deverão ser tratados de forma mais aprofundada nos estudos associados à Malha Sul, especialmente no contexto das definições relacionadas à renovação ou à estruturação de um novo contrato de concessão ferroviária. Ressalta-se que essa temática se encontra atualmente sob análise das áreas competentes vinculadas ao Ministério dos Transportes.

Item (ii). No que se refere à proposição de mecanismos para assegurar a disponibilidade mínima de capacidade geral da infraestrutura ferroviária (CGNC), destaca-se que tal definição não integra o escopo do Plano Mestre. Essas tratativas devem ser conduzidas no âmbito das relações operacionais e contratuais estabelecidas entre a Autoridade Portuária, as arrendatárias e a empresa concessionária responsável pela operação da ferrovia.

Item (iii). Quanto à capacidade de recepção ferroviária, o valor foi ajustado para 75 vagões (pág. 70), considerando informações obtidas durante visita técnica ao terminal e dados fornecidos pela própria arrendatária, que indicam esse quantitativo como o limite máximo de vagões que podem ser acomodados simultaneamente no interior do terminal.

Em relação à informação apresentada na página 68, que menciona que “com a operação plena do Moegão será possível que a composição dedicada ao transporte de celulose evolua do arranjo atual de 71 vagões (1 par de trens/dia) para até 120 vagões por par de trens/dia, mantendo-se a mesma frequência”, cabe esclarecer que tal cenário representa uma possibilidade operacional. Sua concretização dependerá da estratégia logística adotada pela arrendatária e de eventuais ajustes em seu arranjo operacional, de modo a viabilizar a operação de composições com maior número de vagões.

CONTRIBUIÇÃO 83

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] Torna-se imprescindível solicitar o esclarecimento sobre o porquê de a carga de açúcar ensacado não ter sido projetada dentro da CGNC e, por consequência, solicitar a inclusão da projeção de demanda de açúcar ensacado dentro das projeções de CGNC, carga essa tão relevante para o grupo das cargas gerais não containerizadas.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

Informamos que os volumes de açúcar branco e refinado movimentados em sacarias, *bigbags* ou lingadas (registrados no complexo desde 2007) já compunham a base histórica das projeções de demanda apresentadas na versão inicial do estudo. Contudo, para conferir maior transparência e detalhamento ao perfil da carga, evidenciando sua importância, o Plano Mestre foi revisado para incluir explicitamente a média anual do triênio 2022-2024 no perfil de embarque de Carga Geral Não Containerizada (CGNC), conforme demonstrado na atualização do Gráfico 50 a ser apresentado na versão final do estudo. Adicionalmente, no tópico de Análise Concorrencial, foi incluída uma discussão tratando da distinção entre o açúcar ensacado e o açúcar a granel (este integrante do grupo de Granéis Sólidos Agrícolas - GSA), consolidando a correta representatividade desse macroproduto dentro do planejamento logístico do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

CONTRIBUIÇÃO 84

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Na seção 2.1.3.6.2, solicita-se revisão da curva de demanda de CGNC de forma a incluir o número abaixo indicado para celulose, movimentada como carga geral, em específico ao terminal PAR01. Volume incremental ao volume projetado no Plano Mestre:

Ano 2035: somar 1.500.000 toneladas (a ser recebida em ferrovia)

Totalizando 3,2 milhões de t/ano apenas para celulose, entre 2035 e 2050.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Sob o rigor do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), a inserção exógena de um choque estrutural comprometeria a integridade do estimador de Poisson, cuja calibração exige aderência estrita às variáveis macroeconômicas para blindar o modelo contra vieses de

superestimação. Contudo, a expansão da celulose já se encontra precificada nos Cenários Competitivos e na modelagem de capacidade. O estudo operacional já internaliza o ganho de eficiência ferroviária atrelado à Moega Leste a partir de 2030, projetando a ampliação das composições dedicadas à celulose de 71 para 120 vagões por par de trem. Assim, assegura-se o correto dimensionamento da infraestrutura sem alterar a metodologia aplicada.

CONTRIBUIÇÃO 85

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Com a majoração da projeção de demanda de CGNC, em virtude da inclusão do açúcar ensacado e do aumento da projeção de celulose, a partir de 2035, solicita-se revisão das projeções de demanda dos seguintes itens:

- I. Revisão da projeção de demanda sobre o acesso rodoviário (Seção 1.2.4 do Apêndice);
- II. Revisão da projeção de demanda sobre o acesso ferroviário (Seção 1.2.1 do Apêndice); e
- III. Revisão da projeção de demanda sobre o canal de acesso aquaviário (Seção 1.4.1.1 do Apêndice).

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Embora o açúcar ensacado apresente relevância operacional recente, o modelo preditivo adotado no Plano Mestre (baseado em painel de Poisson com efeitos fixos) requer séries históricas consolidadas superior a dez anos para a adequada calibração da elasticidade da demanda em relação aos seus principais determinantes macroeconômicos. A incorporação de fluxos com histórico inferior a cinco anos tende a introduzir quebras estruturais e ruído estatístico na amostra, comprometendo a consistência e a convergência dos estimadores, além de potencialmente gerar viés de superestimação nas projeções de longo prazo. Dessa forma, a manutenção da atual linha de base da Carga Geral Não Containerizada (CGNC) constitui uma premissa metodológica necessária para garantir a robustez estatística das projeções e o adequado dimensionamento da infraestrutura futura.

No que se refere à movimentação de celulose, eventuais volumes excedentes com potencial de escoamento por via rodoviária já foram incorporados às projeções da Carga Geral Containerizada (CGC), de modo a refletir de forma consistente a dinâmica operacional observada.

CONTRIBUIÇÃO 86

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Solicita-se que o Plano Mestre registre expressamente, na seção 2.2.6.1, que atualmente apenas os berços 202 e 205 são especializados e dedicados para as operações de CGNC, e que o berço 215 é usado apenas em operações spot, com baixo volume anual.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

A redação foi retificada para evidenciar os berços preferenciais para a movimentação de CGNC no complexo portuário. Adicionalmente, ressaltou-se o caráter sazonal da utilização do Berço 215 no cenário atual.

CONTRIBUIÇÃO 87

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Solicita-se que o Plano Mestre ajuste a Tabela 20 e o Gráfico 92 da seção 2.2.6.1, considerando no cenário atual 100% da capacidade do Berço 202 para as cargas de celulose (onde o PAR01 tem prioridade) e para a estimativa futura inclua também 100% da capacidade do Berço 205 para os embarques de celulose. Esse ajuste é necessário em virtude do aumento das movimentações esperadas para essa carga, onde naturalmente a celulose irá demandar intensivamente esses berços.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A Tabela 20 consolida as taxas de ocupação sob três perspectivas: a recomendada pela literatura, a observada no ano-base e a adotada para o planejamento. Esses indicadores refletem a oferta de infraestrutura de acostagem e a demanda por atracação. A concentração da movimentação

de celulose no Berço 202 é corroborada pela taxa de ocupação observada, que se mantém estritamente alinhada ao regime operacional praticado. Complementarmente, o Gráfico 92 estratifica a utilização do cais por perfil de carga, correlacionando a demanda atual aos berços operacionais disponíveis. Assim, ambos os elementos técnicos espelham com precisão as operações do ano-base, incorporando as prioridades de atracação, as restrições físicas e as janelas operacionais vigentes. Portanto, a Tabela 20 e o Gráfico 92, não foram retificados.

CONTRIBUIÇÃO 88

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Se persistir a inclusão dos berços 213 e 214 alocados à CGNC, solicita-se que na comparação demanda x capacidade (Gráfico 95 da página 188, Seção 2.2.6.5) essa capacidade a mais dos berços do COREX seja incluída no ano após a conclusão das duas etapas do Pier T. Do jeito que está, o Plano Mestre está considerando que a capacidade já estaria disponível em 2026, sendo que as obras no Pier T ainda nem começaram e não há previsão para as obras da 2ª etapa.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O Gráfico 95 foi retificado para incorporar a capacidade de movimentação dos berços 213 e 214 para operações de CGNC, em conformidade com os marcos conclusivos do novo Pier em T.

CONTRIBUIÇÃO 89

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Revisar a alocação de tempo de Berço do 215 (Gráfico 92) entre as cargas, pois na seção 2.2.6.1 não está incluído tempo alocado para Contêiner, sendo que na seção 2.2.4.1 é afirmado que foi considerado o berço 215 no cálculo de capacidade futura de cais para contêineres. Essa revisão de tempo de berço por carga é necessária, pois, da forma como está calculado no Plano Mestre, o berço 215 estaria oferecendo capacidade acima de 100%, sendo disputado entre as cargas de GSAImpo, CGNC, RORO e Contêineres.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O Gráfico 92 foi retificado para considerar o compartilhamento de utilização do Berço 215, no cenário atual, entre CGNC, CGC e Ro-Ro. O Gráfico 92 foi revisado, de modo a incorporar o compartilhamento de utilização do Berço 215 entre os perfis de carga CGNC, CGC e Ro-Ro, refletindo de forma mais adequada a dinâmica operacional observada.

CONTRIBUIÇÃO 90

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Considerando que o Berço 202 possui prioridade contratual vinculada a arrendamento específico, sugere-se que o Plano Mestre seja aprimorado para: (i) esclarecer de forma expressa como as projeções de capacidade e as diretrizes de priorização por perfil de carga serão compatibilizadas com direitos contratuais de prioridade de atracação já estabelecidos; [...] Tal complementação contribuirá para fortalecer a segurança jurídica, reduzir incertezas interpretativas e assegurar que o planejamento estratégico do Complexo Portuário evolua em harmonia com os investimentos privados já realizados e com cadeias logísticas estratégicas nacionais, como a exportação de celulose.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A metodologia de estimativa da capacidade de cais do Plano Mestre fundamenta-se nas infraestruturas físicas disponíveis e em parâmetros de produtividade, eficiência e tempos efetivos de operação. O cálculo incorpora condicionantes operacionais reais — incluindo a dinâmica das janelas de atracação — para garantir que as estimativas sejam aderentes à prática portuária, distanciando-se de capacidades meramente teóricas. Ressalta-se que o Plano Mestre possui caráter de planejamento estratégico e não tem o escopo de alterar, intervir ou se sobrepor às diretrizes de priorização de atracação estabelecidas em contratos de arrendamento ou regulamentos de exploração. A segurança jurídica dos contratos vigentes é preservada, uma vez que as projeções de capacidade visam mensurar a oferta física do complexo, e não redefinir direitos de preferência contratuais.

CONTRIBUIÇÃO 91

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Considerando que o Berço 202 possui prioridade contratual vinculada a arrendamento específico, sugere-se que o Plano Mestre seja aprimorado para: [...] (ii) explicitar que a otimização sistêmica da alocação de berços não poderá resultar em restrição operacional indireta a arrendamentos com prioridade contratual vigente; [...] Tal complementação contribuirá para fortalecer a segurança jurídica, reduzir incertezas interpretativas e assegurar que o planejamento estratégico do Complexo Portuário evolua em harmonia com os investimentos privados já realizados e com cadeias logísticas estratégicas nacionais, como a exportação de celulose.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

O Plano Mestre constitui-se como um instrumento de planejamento estratégico de longo prazo, não tendo por escopo a definição de regramentos operacionais de detalhe, como a otimização sistêmica da alocação de berços ou a alteração de mix operacionais. Ressalta-se que o documento não estabelece diretrizes que impliquem modificações de natureza contratual entre a Autoridade Portuária e suas arrendatárias, tampouco sugere ajustes indiretos, como a eventual mitigação de prioridades contratuais vigentes.

CONTRIBUIÇÃO 92

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Thaiane @thaiane_320813594) — Agência Porto - Consultoria Portuária e Empresarial LTDA.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Considerando que o Berço 202 possui prioridade contratual vinculada a arrendamento específico, sugere-se que o Plano Mestre seja aprimorado para: [...] (iii) assegurar que eventuais ajustes no mix operacional preservem integralmente a previsibilidade e a estabilidade das operações vinculadas a contratos existentes [...] Tal complementação contribuirá para fortalecer a segurança jurídica, reduzir incertezas interpretativas e assegurar que o planejamento estratégico do Complexo Portuário evolua em harmonia com os investimentos privados já realizados e com cadeias logísticas estratégicas nacionais, como a exportação de celulose.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Esclarece-se que as projeções e recomendações deste Plano Mestre respeitam a atual configuração regulatória e contratual do complexo. O documento não propõe ajustes operacionais (mix operacionais) que possam interferir na autonomia de gestão dos contratos existentes ou que resultem em restrições indiretas às prioridades de atracação. Portanto, a estabilidade e a previsibilidade das operações vinculadas a arrendamentos vigentes permanecem garantidas.

CONTRIBUIÇÃO 93

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ivam (@ivam_159270859) — Klabin Paranaguá SPE S.A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Solicita-se que o Plano Mestre considere 1,25 milhão de t/ano como a capacidade dinâmica de armazenamento para o terminal PAR01 (Klabin).

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Informamos que os parâmetros de giros anuais e *dwell time* foram validados e adotados em estrita conformidade com os dados disponibilizados pela arrendatária. Por outro lado, a capacidade estática permaneceu inalterada, uma vez que a metodologia do Plano Mestre utiliza as informações oficiais da Autoridade Portuária para as áreas sob regime contratual. Ressalta-se que tais dados são aderentes aos sistemas de gestão do Porto Organizado, alimentados pelas próprias arrendatárias, o que assegura a padronização e a integridade das métricas utilizadas em todo o complexo. Adicionalmente, releva notar que o cálculo de capacidade incorpora coeficientes de eficiência e segurança para o ajuste das capacidades teóricas aos patamares efetivos de operação.

CONTRIBUIÇÃO 94

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ivam (@ivam_159270859) — Klabin Paranaguá SPE S.A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Solicita-se ajustar na Seção 2.2.6.2 (Gráfico 93) do Plano Mestre a informação referente à capacidade dinâmica do armazém da Klabin para 1,25 milhão de toneladas/ano.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Informamos que os parâmetros de giros anuais e *dwell time* foram validados e adotados em estrita conformidade com os dados disponibilizados pela arrendatária. Por outro lado, a capacidade estática permaneceu inalterada, uma vez que a metodologia do Plano Mestre utiliza as informações oficiais da Autoridade Portuária para as áreas sob regime contratual. Ressalta-se que tais dados são aderentes aos sistemas de gestão do Porto Organizado, alimentados pelas próprias arrendatárias, o que assegura a padronização e a integridade das métricas utilizadas em todo o complexo. Adicionalmente, releva notar que o cálculo de capacidade incorpora coeficientes de eficiência e segurança para o ajuste das capacidades teóricas aos patamares efetivos de operação.

CONTRIBUIÇÃO 95

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ivam (@ivam_159270859) — Klabin Paranaguá SPE S.A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Solicita-se ajustar a Tabela 96, página 478, do Apêndice, ajustando a capacidade estática do PAR01 Klabin para 62.000 toneladas; giros anuais de 20,16; e Dwell Time de 18,10 dias.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Informamos que os parâmetros de giros anuais e *dwell time* foram validados e adotados em estrita conformidade com os dados disponibilizados pela arrendatária. Por outro lado, a capacidade estática permaneceu inalterada, uma vez que a metodologia do Plano Mestre utiliza as informações oficiais da Autoridade Portuária para as áreas sob regime contratual. Ressalta-se que tais dados são aderentes aos sistemas de gestão do Porto Organizado, alimentados pelas próprias arrendatárias, o que assegura a padronização e a integridade das métricas utilizadas em todo o complexo. Adicionalmente, releva notar que o cálculo de capacidade incorpora coeficientes de eficiência e segurança para o ajuste das capacidades teóricas aos patamares efetivos de operação.

CONTRIBUIÇÃO 96

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ivam (@ivam_159270859) — Klabin Paranaguá SPE S.A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Solicita-se ajustar a Tabela 97, página 481, do Apêndice, ajustando a capacidade dinâmica do PAR01 Klabin para 1.250.000 toneladas/ano.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Informamos que os parâmetros de giros anuais e *dwell time* foram validados e adotados em estrita conformidade com os dados disponibilizados pela arrendatária. Por outro lado, a capacidade estática permaneceu inalterada, uma vez que a metodologia do Plano Mestre utiliza as informações oficiais da Autoridade Portuária para as áreas sob regime contratual. Ressalta-se que tais dados são aderentes aos sistemas de gestão do Porto Organizado, alimentados pelas próprias arrendatárias, o que assegura a padronização e a integridade das métricas utilizadas em todo o complexo. Adicionalmente, releva notar que o cálculo de capacidade incorpora coeficientes de eficiência e segurança para o ajuste das capacidades teóricas aos patamares efetivos de operação.

CONTRIBUIÇÃO 97

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ana (@ana_014873717) — Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

O estudo apresenta a capacidade de armazenagem “atingível” pela TCP como sendo de 3.907.000 TEU/ano. Contudo, ao repetirmos o cálculo utilizando os mesmos parâmetros adotados no estudo, obtivemos o resultado de 3.125.263 TEU/ano. Diante dessa divergência, recomenda-se a revisão do cálculo apresentado.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Os cálculos foram revisados à luz das contribuições apresentadas pela Autoridade Portuária e pela TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá), assegurando maior aderência às condições operacionais e às informações atualizadas disponibilizadas pelos agentes envolvidos. A contribuição resultou na revisão dos cálculos, passando-se a adotar capacidade estática de 54.286 TEUs, em conformidade com o parâmetro fornecido pela APPA.

CONTRIBUIÇÃO 98

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ana (@ana_014873717) — Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] recomenda-se a reavaliação do percentual genérico de 24% adotado no estudo para a dedução de área de circulação/operação, de forma a adequá-lo aos referenciais técnicos e à realidade operacional de terminais desta natureza.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Diante das contribuições apresentadas pela Autoridade Portuária, optou-se por adotar o valor de capacidade estática por ela informado, considerando sua atribuição na gestão contratual das áreas arrendadas. Ademais, conforme indicado na presente contribuição, o parâmetro de dedução das áreas de circulação e operação será revisado, em conformidade com as recomendações da literatura técnica de referência. A contribuição será considerada na revisão da metodologia adotada para a elaboração dos Planos Mestres.

CONTRIBUIÇÃO 99

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ana (@ana_014873717) — Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Conforme o Seaport Capacity Manual, a densidade superficial observada internacionalmente para pátios operados com equipamentos RTG situa-se, de forma conservadora, entre 0,0256 e 0,0305 TGS/m² (Twenty foot ground slot por metro quadrado), variando em função do arranjo dos blocos, da largura dos corredores e da altura operacional média. Trata-se de uma faixa amplamente reconhecida na literatura especializada e coerente com as características típicas de layouts que utilizam RTG do que as premissas atualmente adotadas no Plano. Assim, recomenda-se a revisão dos parâmetros utilizados, de modo a alinhá-los às melhores práticas internacionalmente aceitas.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Diante das contribuições apresentadas pela Autoridade Portuária, optou-se por adotar o valor de capacidade estática por ela informado, considerando sua atribuição na gestão contratual das áreas arrendadas. Ademais, conforme indicado na presente contribuição, o parâmetro de densidade do *ground slot* será revisado, em conformidade com as recomendações da literatura técnica de referência. A contribuição será considerada na revisão da metodologia adotada para a elaboração dos Planos Mestres.

CONTRIBUIÇÃO 100

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Ana (@ana_014873717) — Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP).

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

[...] recomenda-se a revisão das premissas de área líquida e densidade utilizadas no Plano, de forma a refletir valores tecnicamente mais aderentes à realidade operacional e às melhores práticas de engenharia portuária.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Diante das contribuições apresentadas pela Autoridade Portuária, optou-se por adotar o valor de capacidade estática por ela informado, considerando sua atribuição na gestão contratual das áreas arrendadas. Ademais, conforme indicado na presente contribuição, os parâmetros de área líquida e densidade serão revisados, em conformidade com as recomendações da literatura técnica de referência. A contribuição será considerada na revisão da metodologia adotada para a elaboração dos Planos Mestres.

CONTRIBUIÇÃO 101

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Pier III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Clareza sobre alterações no regimento dos berços 211, 212, 213, 214 e 215

2.2.2 Capacidade Granel Sólido Agrícola (pág. 148)

2.2.2.1 GSA Exportação

Entende-se, ao analisar as tabelas, embora não esteja claramente descrito, que a partir do início das operações do Pier em T, os berços 213 e 214 deixarão de operar Granéis Sólidos Agrícolas. Ao observar a análise de outras cargas, nota-se que estes berços foram incorporados à análise de Outros Granéis Sólidos Minerais (OGSM) assim como também para Cargas Gerais Não Containerizadas (CGNC), “operação esta viabilizada a partir da conclusão e entrada em operação do pier em T.”

Importante considerar para os cálculos de capacidade, que com a estrutura do Pier em T junto ao berço 212, e o uso do berço 215 para grandes navios porta-contêiner, os berços 212, 213 e 214 estarão pressionados com a operação bem limitada.

Sugere-se, que as alterações no regimento e uso dos berços atuais 211, 212, 213 e 214, sejam mais claramente descritas no Plano Mestre, especialmente no subcapítulo “2.2.2.1 GSA Exportação”, além de especificar melhor quando ocorreria essa mudança, já que a implantação do Pier em T possui 2 fases sendo que apenas a primeira fase está contratada. Sugere-se também uma verificação nos cálculos de capacidade considerando as limitações destes berços após as alterações.

Qual será a destinação dos berços 211, 212, 213 e 214 durante a implantação do Pier em T? e após a conclusão?

Sugere-se, ainda, que sejam consideradas, como plano de contingência, obras de repotencialização nos berços 213 e 214, caso as intervenções previstas para o Pier em T não se concretizem ou venham a sofrer atrasos significativos.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

No que tange à consistência dos cálculos de capacidade frente às limitações operacionais, ressalta-se que as estimativas foram consolidadas com base nas premissas e diretrizes fornecidas pela Autoridade Portuária, refletindo a dinâmica real dos berços públicos. Portanto, os parâmetros adotados já incorporam as restrições operacionais vigentes. Esclarece-se que a definição do regimento de uso e atracação compete exclusivamente à Autoridade Portuária, sendo uma atribuição fora do escopo do Plano Mestre. Sob essa ótica, as indicações de realocações operacionais (como a transição dos berços 213 e 214 após a conclusão do Pier em T) figuram como diretrizes de planejamento. Ainda, definições de planos de contingência ou matrizes de risco para cenários de não execução de obras são instrumentos de gestão da governança local. Cumpre destacar que os investimentos previstos para o Pier em T estão resguardados por obrigações contratuais de arrendamento e recursos públicos pré-sinalizados, assegurando estabilidade jurídica ao planejamento.

CONTRIBUIÇÃO 102

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Pier III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Capacidade dinâmica de armazenagem subestimada

2.2.2.1.2 Capacidade de Armazenagem (pág. 151)

Ao analisar a capacidade de armazenagem estática, atual e futura, o Plano Mestre parece estar correto. No entanto, o texto ressalta “que a capacidade estimada incorpora os giros efetivamente praticados pelos terminais”, apresentados na Tabela 52: Cálculo da Capacidade Dinâmica de Armazenagem para GSA – Exportação, do apêndice. Essa tabela contém uma coluna “Giros Anuais Observados” e outra “Giros Anuais Atingíveis”, que, entretanto, repete os valores da coluna de giros observados.

É importante destacar que, na maioria dos casos, os giros dos armazéns não estão limitados por si só. Com investimentos em equipamentos de recepção e expedição de maior capacidade, seria possível alcançar um número de giros de estoque significativamente superior ao atualmente observado. Além disso, muitas vezes os valores baixos registrados decorrem de restrições comerciais, e não de limitações físicas da armazenagem. Essa causa não deveria ser considerada como limitante da “capacidade”, já que uma demanda maior e/ou uma melhora nas condições de mercado poderiam permitir taxas de giro muito superiores às observadas, sendo então limitadas apenas pelas capacidades máximas dos demais sistemas, e não pela armazenagem em si.

Sugere-se uma melhor reflexão a respeito da influência da capacidade estática de armazenagem como gargalo principal do sistema, uma vez que uma operação mais eficiente resulta em uma necessidade menor de armazenagem.

Estima-se a possibilidade de que armazéns conectados ao corredor de exportação leste com os novos berços em pleno funcionamento, poderiam facilmente atingir taxas de 45 giros anuais.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

Os textos analíticos referentes às capacidades das áreas funcionais foram revisados (para todos os perfis de carga), de modo a explicitar que a armazenagem se configura como um elemento intermediário do sistema, sendo diretamente influenciada tanto pela capacidade de operação com a hinterlândia quanto pela movimentação de cais. Dessa forma, a armazenagem não foi caracterizada, nas análises por perfil de carga, como o principal gargalo do sistema. No que se refere aos giros potenciais, entende-se que, com a entrada em operação dos novos berços e o consequente aumento da capacidade de cais, haverá tendência de elevação desse indicador, condicionada, sobretudo, à evolução da demanda projetada.

CONTRIBUIÇÃO 103

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Considerar estimativas de fluxo Ferroviário dos futuros TUPs na Comparação entre a Demanda e a Capacidade do Acesso Ferroviário.

APÊNDICE 1.2.1 Acesso Ferroviário (pág.57) / 1.2.1.3 Comparação entre a Demanda e a Capacidade (pág. 74)

O Plano Mestre evidencia avanços relevantes na infraestrutura ferroviária do acesso ao Porto de Paranaguá. Como Redução de passagens em nível de 16 para 5, diminuindo interferências urbanas e riscos de acidentes. E a Implantação do Moegão Leste, que permitirá maior eficiência no recebimento de cargas, aumento do número de vagões por composição e melhor balanceamento modal entre rodovia e ferrovia.

Essas melhorias refletem uma visão estruturante, vinculada à nova concessão da Malha Sul e à Nova Ferroeste, que são determinantes para ampliar a capacidade ferroviária e sustentar o crescimento da movimentação portuária.

Apesar dos avanços apontados, a análise apresenta uma lacuna importante: não há consideração explícita dos futuros TUPs já autorizados no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Atualmente, os cálculos de capacidade x demanda ferroviária foram feitos com base nos terminais existentes e na projeção de cargas consolidadas, mas ignoram o impacto potencial dos novos empreendimentos como:

- Porto Guará Infraestrutura SPE S.A. (2.227.538 m²)
- Novo Porto Terminais Portuários Multicargas e Logística Ltda. (1.997.511 m²)
- Maralto Terminal de Contêineres S.A. (610.909,85 m²)

Esses projetos, quando operacionais, trarão volumes adicionais significativos de carga, que inevitavelmente pressionarão a malha ferroviária. Se não forem incorporados às projeções de saturação e limites de capacidade, há risco de subdimensionamento da infraestrutura ferroviária, comprometendo o equilíbrio modal e a eficiência logística futura.

Portanto, sugere-se que os estudos de capacidade ferroviária incluam cenários que considerem a entrada em operação desses TUPs, de forma a antecipar gargalos e orientar investimentos necessários. Essa abordagem preventiva garantiria maior robustez às análises e evitaria que o sistema ferroviário se torne um entrave ao crescimento portuário.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Informa-se que os novos empreendimentos se encontram devidamente descritos no Plano Mestre, incluindo informações relativas à sua localização, estágio de desenvolvimento e capacidade de movimentação projetada. Ressalta-se que tais empreendimentos autorizados encontram-se, em sua maioria, em fase de implantação, condicionados, sobretudo, à conclusão dos respectivos processos de licenciamento ambiental, etapa indispensável para a emissão, pela ANTAQ, do Termo de Liberação de Operação (TLO), que formaliza a autorização para o início das operações.

Esclarece-se, ainda, que não há, atualmente, infraestrutura ferroviária implantada para atendimento direto a esses empreendimentos futuros, sendo necessária a construção de novos ramais de conexão à malha ferroviária principal, seja à rede atualmente concedida à Rumo Malha Sul (RMS), seja às alternativas em estudo, como a extensão da Ferroeste (EFPO) ou a implantação da Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná. Considerando que tais projetos ainda se encontram em fase de estudos, optou-se por não considerar sua plena operação no horizonte de análise do Plano Mestre.

Adicionalmente, cumpre destacar que o Plano Mestre não contempla a realização de estudos específicos para avaliação de novas interligações ferroviárias, uma vez que tais análises se inserem no âmbito do planejamento da infraestrutura de transportes em escala nacional e regional, sendo mais adequadamente tratadas em instrumentos como o Plano Nacional de Logística (PNL) ou em Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), conduzidos pelos órgãos competentes e/ou pelos próprios empreendedores.

Não obstante, o Plano Mestre, por meio de sua abordagem metodológica de projeção de demanda e análise de capacidade da hinterlândia ferroviária, permitiu identificar os pontos de saturação do corredor ferroviário existente ao longo dos horizontes de estudo, subsidiando a formulação do Plano de Ações e Investimentos.

No que se refere à projeção de demanda, a metodologia adotada possibilitou identificar o padrão espacial de origem e destino das cargas, bem como a dinâmica concorrencial da hinterlândia portuária, a partir da delimitação das zonas de influência dos portos para cada tipo de carga. Essa abordagem permite identificar os territórios nos quais o complexo portuário apresenta maior competitividade logística.

Quanto à análise de capacidade ferroviária, destaca-se que o atual contrato de concessão da Rumo Malha Sul (RMS) possui vigência até fevereiro de 2027, encontrando-se em curso, junto às áreas competentes do Ministério dos Transportes, os estudos para definição do novo modelo de concessão, sem que haja, até o momento, definição consolidada de investimentos futuros em infraestrutura, aspectos que extrapolam o escopo do Plano Mestre.

Dessa forma, optou-se por manter, nos horizontes de análise, os parâmetros técnicos atuais da infraestrutura ferroviária, adotando-se um cenário mais conservador. Nesse contexto, a capacidade limitante do sistema permanece concentrada no trecho da Serra do Mar, onde a ferrovia apresenta restrições operacionais relevantes, decorrentes de características geométricas adversas, como rampas acentuadas (até 3,5%) e raios mínimos de curva, que limitam o comprimento e a composição do trem-tipo.

Por fim, destaca-se que foi considerada a melhoria de desempenho operacional associada à entrada em operação do complexo da Moega Leste, atualmente em fase de implantação, com efeitos positivos sobre a eficiência dos acessos ferroviários aos terminais portuários e à hinterlândia, ainda que mantida a restrição estrutural de capacidade no trecho da Serra do Mar.

CONTRIBUIÇÃO 104

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Considerar estimativas de fluxo rodoviário dos futuros TUPs na Comparação entre a Demanda e a Capacidade do Acesso Rodoviário

APÊNDICE 1.2.2 Acesso Rodoviário / 1.2.2.3 Comparação entre a Demanda e a Capacidade (pág. 92)

Na Tabela 25: Comparação entre a demanda projetada versus LOS por segmento rodoviário de acesso ao Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina para os horizontes de planejamento, observa-se uma análise relevante sobre os limites de capacidade dos acessos rodoviários ao Porto, considerando as melhorias previstas pela concessionária da BR-277. O estudo evidencia a necessidade de novos projetos rodoviários para garantir a fluidez do tráfego.

Entretanto, verifica-se que as estimativas de demanda rodoviária não contemplaram os fluxos adicionais provenientes dos novos Terminais de Uso Privado (TUPs) que serão implantados na região portuária da Baía de Paranaguá. Atualmente, os cálculos de capacidade x demanda ferroviária foram feitos com base nos terminais existentes e na projeção de cargas consolidadas, mas ignoram o impacto potencial dos novos empreendimentos como:

- Porto Guará Infraestrutura SPE S.A. (2.227.538 m²)
- Novo Porto Terminais Portuários Multicargas e Logística Ltda. (1.997.511 m²)
- Maralto Terminal de Contêineres S.A. (610.909,85 m²)

Esses projetos, quando operacionais, trarão volumes adicionais significativos de carga, que inevitavelmente impactarão no fluxo rodoviário das estradas que dão acesso ao Complexo. Sendo necessário que sejam incorporados às projeções de saturação e limites de capacidade, para que reflita a realidade futura.

Sugere-se, portanto, que sejam incorporadas, como cenário de possível saturação da capacidade rodoviária, projeções de tráfego decorrentes da operação desses novos portos privados. Ressalta-se ainda que, para os demais modais de transporte, também é essencial incluir a previsão de movimentação associada a esses terminais, de forma a assegurar uma análise integrada e realista da demanda futura.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Informa-se que os novos empreendimentos se encontram devidamente descritos no Plano Mestre, incluindo informações relativas à sua localização, estágio de desenvolvimento e capacidade de movimentação projetada. Ressalta-se que tais empreendimentos autorizados encontram-se, em sua maioria, em fase de implantação, condicionados, sobretudo, à conclusão dos respectivos processos de licenciamento ambiental, etapa indispensável para a emissão, pela ANTAQ, do Termo de Liberação de Operação (TLO), que formaliza a autorização para o início das operações.

No que se refere à metodologia de análise de capacidade dos acessos rodoviários, esta foi baseada nos procedimentos estabelecidos no Manual de Estudos de Tráfego do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2006), fundamentado no Highway Capacity Manual (HCM). Foram considerados, dentre outros, parâmetros como volume horário de tráfego, características geométricas das vias, número de faixas, relevo, velocidade de fluxo livre e demais variáveis que influenciam o desempenho da infraestrutura, em consonância com as melhores práticas de engenharia de transportes.

Durante o levantamento de dados, foram identificadas bases disponíveis para os principais eixos rodoviários de acesso à hinterlândia do complexo, incluindo BR-116/PR, BR-277/PR, BR-376/PR e PR-408, tendo sido o nível de serviço (LOS) avaliado em 21 segmentos homogêneos. Destaca-se que todos os principais corredores federais foram analisados, com ênfase na BR-277/PR, avaliada ao longo de toda a sua extensão relevante.

Os resultados indicam que a principal restrição de capacidade para viagens de médio e longo curso — tanto no cenário atual quanto nos cenários projetados (referencial e competitivos) — concentra-se na região da Serra do Mar, configurando um gargalo estrutural a montante do complexo portuário, independentemente da distribuição de fluxos entre os terminais públicos e privados.

No que tange à projeção de demanda, a metodologia adotada permitiu identificar o padrão espacial de origem e destino das cargas, bem como a dinâmica concorrencial da hinterlândia, a partir da delimitação das zonas de influência dos portos por tipo de carga. Essa abordagem possibilita identificar os territórios nos quais cada porto apresenta maior competitividade logística.

A partir dos resultados da análise de capacidade rodoviária, foi estruturado, no âmbito do Plano Mestre, um Plano de Ações, cujo objetivo é indicar diretrizes e iniciativas estratégicas destinadas a subsidiar a Autoridade Portuária na condução de estudos, elaboração de projetos e articulação institucional junto aos diversos entes envolvidos na implementação das intervenções necessárias ao desenvolvimento do complexo portuário.

CONTRIBUIÇÃO 105

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Sugestão de Estratégia para Licenciamento Ambiental

Considerando os desafios e riscos associados ao processo de licenciamento ambiental de novas estruturas portuárias, sugere-se que a Autoridade Portuária do Porto de Paranaguá — Portos do Paraná, concentre a iniciativa de condução dos processos de licenciamento, assumindo a responsabilidade pela obtenção das Licenças Prévia (LP) e de Instalação (LI) referentes a projetos que venham a ser realizados por terceiros dentro da área portuária.

Essa abordagem apresenta os seguintes benefícios:

- Agilidade: centralizar o processo sob a autoridade portuária reduz a fragmentação de responsabilidades e acelera a tramitação junto aos órgãos ambientais.
- Mitigação de riscos: diminui a possibilidade de atrasos decorrentes de inconsistências técnicas ou documentais, já que a autoridade portuária possui maior experiência e capacidade institucional para conduzir os processos

- Padronização: garante uniformidade nos estudos e condicionantes ambientais, evitando divergências entre diferentes projetos de arrendamentos.
 - Integração estratégica: possibilita que os novos empreendimentos sejam planejados de forma alinhada às diretrizes ambientais e de expansão do porto, fortalecendo a visão sistêmica da gestão portuária.
- Sugere-se, portanto, que o Porto de Paranaguá avalie a adoção desse modelo de licenciamento ambiental centralizado.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A contribuição não foi acatada por não se compatibilizar com o escopo e a natureza do Plano Mestre.

O Plano Mestre configura-se como um instrumento de planejamento de Estado voltado à análise de demanda, ao dimensionamento da capacidade instalada, à identificação de gargalos e à definição de diretrizes estruturantes para o desenvolvimento do complexo portuário. Nesse contexto, não lhe compete propor ou disciplinar arranjos institucionais, operacionais ou procedimentais relacionados à condução de processos de licenciamento ambiental de empreendimentos específicos.

A sugestão apresentada está associada ao modelo de governança e à estratégia de condução de processos regulatórios, matéria que extrapola o escopo do Plano Mestre e está inserida no âmbito da estruturação de projetos e da modelagem de futuras outorgas.

Cabe destacar que os processos de licenciamento ambiental associados a novos empreendimentos portuários são objeto de estudos técnicos específicos que integram a fase de estruturação dos projetos e subsidiam os editais de licitação, em conformidade com a legislação ambiental e o marco regulatório vigente. É nesse contexto que se avaliam, caso a caso, as melhores estratégias para a obtenção das licenças, a definição de responsabilidades entre o Poder Concedente, a autoridade portuária e os futuros operadores, bem como os riscos associados.

Adicionalmente, a definição de mecanismos institucionais para a condução do licenciamento ambiental envolve aspectos jurídicos, regulatórios e operacionais que demandam análise aprofundada e específica, o que não é compatível com o nível de agregação e com a finalidade do Plano Mestre.

Por fim, ressalta-se que os benefícios apontados na sugestão estão diretamente relacionados à adequada estruturação dos projetos e à qualidade dos estudos técnicos que os embasam, os quais devem ser tratados em instrumentos e instâncias apropriados.

CONTRIBUIÇÃO 106

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Sugestão de Planejamento para Controle de Acesso à Retroárea Portuária

Atualmente, o Porto de Paranaguá dispõe de uma área primária murada, com portarias e sistemas de controle de acesso que regulam a entrada ao cais público. No entanto, observa-se que a retroárea portuária, que compreende diversos arrendamentos de terminais diretamente conectados à área primária, apresenta uma situação distinta: essa área se confunde com ruas da cidade de Paranaguá, permitindo acesso livre e irrestrito a qualquer pessoa, mesmo estando dentro da poligonal do porto.

A ausência de barreiras físicas e de controle facilita a circulação de pessoas e veículos não autorizados em áreas sensíveis, dificulta a aplicação uniforme de normas de segurança e logística portuária, e traz maior vulnerabilidade a incidentes que podem comprometer a fluidez das operações e a confiabilidade do porto.

Diante disso, sugere-se que o planejamento estratégico do Porto de Paranaguá inclua a implantação de Gates de controle de acesso em toda a retroárea portuária, abrangendo os terminais e vias internas que hoje se confundem com o tecido urbano, aumentando a área controlada e segregada do espaço urbano.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cabe destacar que os terminais retroportuários (também denominados retroportos ou retroáreas portuárias) correspondem a áreas localizadas nas imediações dos portos, destinadas a complementar as operações logísticas e a suprir demandas de armazenagem e apoio às atividades portuárias. Em geral, essas instalações situam-se fora da zona primária do porto, frequentemente em área de zona secundária, funcionando como extensões operacionais e logísticas das instalações portuárias.

Esses recintos podem, inclusive, operar como terminais retroportuários alfandegados, possibilitando a realização de procedimentos de desembaraço aduaneiro, bem como atividades de armazenagem, consolidação e desconsolidação de cargas de importação e exportação. A exploração dessas áreas pode ser realizada por pessoas jurídicas de direito público ou privado, prestando serviços de apoio à movimentação e à armazenagem de cargas associadas às operações portuárias, incluindo cargas containerizadas, transportadas em reboques ou semirreboques.

No caso específico de Paranaguá, observa-se que a dinâmica urbana da cidade se encontra fortemente integrada à infraestrutura logística portuária. O tecido urbano se inter-relaciona diretamente com as vias que dão acesso tanto aos terminais retroportuários quanto às instalações situadas dentro da poligonal do porto organizado, as quais já dispõem de sistemas próprios de controle de acesso, com monitoramento das entradas e saídas de veículos e pessoas.

Diante desse contexto territorial e operacional, a implantação de *gates* de controle de acesso distribuídos ao longo de diferentes pontos da malha viária urbana com o objetivo de controlar o fluxo destinado aos terminais retroportuários mostra-se operacionalmente inviável, uma vez que a estrutura urbana e portuária da cidade de Paranaguá apresenta elevado grau de integração entre o porto e o espaço urbano.

CONTRIBUIÇÃO 107

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Figura 06 Errada

“Considerando os últimos leilões realizados para as áreas do PAR 14, PAR 15 e PAR 25, conforme previsto no PDZ do Porto Organizado de Paranaguá, a Portos do Paraná ainda dispõe de oito áreas estratégicas com vocações logísticas distintas, voltadas à movimentação de granéis sólidos vegetais, minerais e carga geral, aptas para exploração indireta por terceiros interessados, mediante contratos de arrendamento, conforme apresentado na Figura 6.”

Porém a figura não apresenta as áreas disponíveis e sim as arrendadas.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

A figura mencionada foi retificada a fim de compatibilizá-la com a figura de referência apresentada no Apêndice.

CONTRIBUIÇÃO 108

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Clareza nas informações:

Na Figura 17: Resumo das Capacidades do Complexo Portuário. E em outras imagens e tabelas, falta a informação de que ano considerar para “futuro?” embora durante a leitura encontramos que esteja sendo considerado o ano calendário 2032 para cenário futuro, é importante deixar isso mais claro, caso a caso.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

Nos quadros de Resumo das Capacidades, passou a ser explicitado o ano de referência adotado para o cenário futuro.

CONTRIBUIÇÃO 109

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Texto parece ter sido perdido na página 146.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O texto foi revisado.

CONTRIBUIÇÃO 110

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Melhoria na Formatação do texto:

O 5º nível de título ex: “2.1.3.8.2 Projeções” chama mais atenção que o 4º nível de título: 2.1.3.8 Veículos (Roll On / Roll-Off) (que se perde/confunde ao rolar o texto). Uma formatação ideal dá maior destaque aos primeiros níveis, o que facilita a busca de informações em textos longos.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

A formatação dos títulos foi alterada a fim de facilitar a compreensão da hierarquização pelos leitores do Plano Mestre.

CONTRIBUIÇÃO 111

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Nas tabelas de cálculo e capacidade na coluna onde se lê “média de Equipamentos” não seria melhor considerar “número de equipamentos”? Conforme indicado na tabela 44.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O título da coluna foi ajustado em conformidade com a indicação apresentada na contribuição.

CONTRIBUIÇÃO 112

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Sugere-se que o Sumário/Índice possua mais níveis de detalhamento, facilitando dessa forma a busca por informações.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

No capítulo reservado à apresentação das listas, foi inserido um sumário analítico, no qual é possível encontrar todos os tópicos e subtópicos presentes no Plano Mestre e nos Apêndices, com o objetivo de facilitar a busca de informações pelos leitores.

CONTRIBUIÇÃO 113

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Heber (@heber_005192252) — Píer III - Projetos, Estudos e Consultoria

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

Sugere-se que os valores utilizados para a geração de gráficos sejam apresentados também como tabela, especialmente as projeções de demanda, que possuem valores muito arredondados nos gráficos, seria importante termos os valores corretos tabulados para uso e aplicações diversas.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A contribuição apresentada é metodologicamente pertinente e já se encontra devidamente acatada e estruturada no escopo do estudo. Compreendendo a necessidade de precisão estatística para modelagens de mercado, alocação de capital e análises de sensibilidade, ressaltamos que os valores exatos e não arredondados das projeções de demanda (detalhados ano a ano, para os diversos cenários e grupos de carga) já estão integralmente tabulados no "Apêndice de Projeção de Demanda e Capacidades" do Plano Mestre. Dessa forma, a disponibilização das séries temporais em formato tabular nos apêndices já garante aos players o rigor numérico exigido para aplicações diversas, assegurando a integridade e a transparência dos dados sem a necessidade de sobrecarregar visualmente o relatório executivo principal.

CONTRIBUIÇÃO 114

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Cristiano (@cristiano_705819808) — Rocha Terminais Portuários e Logística S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

2.1 Áreas para Arrendamentos Futuros (PAR)

Referência: Capítulo 4 – Plano de Ações e Investimentos para os Portos Organizados de Paranaguá e Antonina.

Incluir previsão de cronograma e critérios de priorização para as áreas PAR 02, 05, 10, 13, 21, 60 e 70, contemplando viabilidade técnica e aderência à demanda.

Para o PAR 13, explicitar sua condição ambiental e urbanística e indicar sua manutenção ou exclusão. Para o PAR 60 e 70, incluir previsão de regularização fundiária e para o PAR 10, detalhar integração com contratos de passagem existentes.

Justificativa Técnica:

A ausência de previsão e priorização pode gerar insegurança jurídica e atrasos.

O detalhamento reduz riscos e aumenta a atratividade dos investimentos.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A sugestão não foi acatada por não se compatibilizar com o escopo e o nível de detalhamento do Plano Mestre.

O Plano Mestre configura-se como um instrumento de planejamento de Estado, voltado à análise de demanda, ao dimensionamento da capacidade instalada, à identificação de gargalos e à definição de diretrizes estruturantes para o desenvolvimento do complexo portuário, em horizontes de curto, médio e longo prazo. Nesse contexto, não lhe compete disciplinar a ocupação individualizada de áreas operacionais, tampouco estabelecer cronogramas ou critérios específicos de priorização para sua exploração.

O instrumento limita-se à identificação e caracterização das áreas operacionais disponíveis para futuras explorações, cabendo à Autoridade Portuária a definição de prioridades, cronogramas e diretrizes de aproveitamento, por meio de seus instrumentos próprios de planejamento e gestão, notadamente o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ, Planejamento Estratégico e o Plano de Negócios, os quais possuem natureza tático-operacional e são continuamente atualizados conforme as condições de mercado, a viabilidade dos projetos e as diretrizes de políticas públicas.

Os detalhamentos adicionais propostos; como condicionantes ambientais e urbanísticas, regularização fundiária e integração com contratos existentes; demandam estudos técnicos específicos e tratativas próprias das etapas de estruturação de projetos, o que não é compatível com o nível de agregação do Plano Mestre.

Ressalta-se, por fim, que a previsibilidade, a segurança jurídica e a atratividade dos investimentos decorrem da adequada estruturação dos projetos, da consistência dos estudos de viabilidade e da estabilidade regulatória, e não da inclusão de elementos operacionais em instrumento de natureza estratégica.

Dessa forma, a contribuição não foi incorporada.

CONTRIBUIÇÃO 115

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Cristiano (@cristiano_705819808) — Rocha Terminais Portuários e Logística S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

2.2 Estudos para Leilões e Projetos Estratégicos

Referência: Capítulo 7 – Plano de Ações e Investimentos

Detalhar estágio, escopo e previsão dos estudos do PAR 05, Terminal de Passageiros e hub logístico.

Apresentar diretrizes de modelagem para o PAR 05, definir segregação operacional para passageiros e detalhar governança e integração modal do hub.

Justificativa Técnica:

Maior previsibilidade melhora o planejamento dos agentes e reduz conflitos operacionais, aumentando a eficiência do sistema.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A sugestão não foi acatada por não se compatibilizar com o escopo e o nível de detalhamento do Plano Mestre.

O Plano Mestre configura-se como um instrumento de planejamento de Estado, voltado à análise de demanda, ao dimensionamento da capacidade instalada, à identificação de gargalos e à definição de diretrizes estruturantes para o desenvolvimento do complexo portuário, em horizontes de curto, médio e longo prazo. Nesse contexto, não lhe compete detalhar estágio, escopo ou cronograma de estudos de empreendimentos específicos, tampouco estabelecer diretrizes de modelagem, governança operacional ou arranjos de integração modal para áreas individualizadas, como o PAR 05.

Destaca-se que o Plano Mestre, em seu apêndice relacionado ao diagnóstico da gestão da Autoridade Portuária, já apresenta as áreas operacionais disponíveis para exploração indireta, bem como suas principais características. Adicionalmente, o documento discorre sobre ações que vêm sendo implementadas pela Autoridade Portuária com vistas à ocupação dessas áreas. Contudo, não adentra no mérito quanto à maturidade dos projetos, nem contempla o detalhamento de estágio, escopo ou cronograma de estudos, justamente por se tratar de informações de natureza dinâmica e inerentes às etapas de estruturação de empreendimentos.

O aprofundamento técnico requerido para definição de modelo de exploração, segregação operacional de fluxos (como passageiros e cargas), estrutura de governança e arranjos de integração modal é orientado pelos instrumentos de planejamento da Autoridade Portuária e desenvolvido no âmbito dos estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e regulatória, bem como das modelagens para estruturação de projetos de outorga. Tais etapas são próprias de fases subsequentes e exigem elevado grau de detalhamento técnico, incompatível com o nível de agregação do Plano Mestre.

Adicionalmente, a incorporação desses elementos no Plano Mestre implicaria sobreposição de competências e potencial comprometimento da flexibilidade decisória necessária à adequada estruturação dos projetos, ao vincular o planejamento estratégico a definições que devem evoluir conforme a maturidade dos empreendimentos e as condições de mercado.

Por fim, ressalta-se que a previsibilidade e a eficiência do sistema portuário decorrem da adequada articulação entre os instrumentos de planejamento e da qualidade dos estudos de estruturação de projetos, e não da inclusão de detalhamentos operacionais em instrumento de natureza estratégica.

Dessa forma, a contribuição não foi incorporada.

CONTRIBUIÇÃO 116

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Cristiano (@cristiano_705819808) — Rocha Terminais Portuários e Logística S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

2.3 Expansão de Berços (Horizonte 2032)

Referência: Capítulo 5 – Análise de Demanda e Capacidade

Incluir plano integrado contemplando expansão de armazenagem e acessos terrestres, com marcos intermediários e gatilhos de investimento.

Justificativa Técnica:

Evita migração de gargalos e garante equilíbrio sistêmico, maximizando o retorno dos investimentos.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

O Plano Mestre configura-se como um instrumento de planejamento voltado à análise integrada das infraestruturas de acesso terrestre, portuária e aquaviária. Nesse contexto, para os perfis de carga em que foi identificada a necessidade de ampliação de capacidade, as respectivas intervenções foram incorporadas ao Plano de Ações e Investimentos. Adicionalmente, no capítulo de capacidade, foi incluído tópico específico destinado a evidenciar, ao longo dos diferentes horizontes de planejamento, os possíveis marcos de referência para o reequilíbrio entre demanda e capacidade.

CONTRIBUIÇÃO 117

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Cristiano (@cristiano_705819808) — Rocha Terminais Portuários e Logística S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

2.4 Berço 215 – Operação de Contêineres

Referência: Capítulo 5 – Análise de Demanda e Capacidade e Capítulo 7 – Plano de Ações e Investimentos

Detalhar intervenção estrutural, previsão de cronograma, destinação prioritária para contêineres e responsabilidades pelos equipamentos STS.

Justificativa Técnica:

Reduz incertezas operacionais e viabiliza ganhos efetivos de produtividade.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

As contribuições apresentadas não se enquadram no escopo do Plano Mestre. O documento limita-se a indicar a eventual necessidade de intervenções estruturais no Berço 215, cabendo à Autoridade Portuária, a contratação de estudos e projetos para diagnóstico detalhado da estrutura e definição das soluções técnicas, bem como a elaboração do cronograma executivo das obras. Adicionalmente, compete à Autoridade Portuária estabelecer a destinação e as prioridades de atracação nos berços públicos, por meio de suas normas operacionais. No que se refere à premissa de incorporação de dois novos equipamentos STS na estimativa de capacidade futura, sua consideração foi alocada no horizonte de longo prazo, em consonância com o término do atual contrato de arrendamento. Nesse contexto, tal hipótese configura-se como um potencial investimento a ser avaliado no âmbito da estruturação de estudos para futura licitação da área. Assim, o Plano Mestre passou a contemplar a indicação do período estimado para implantação dos novos equipamentos, bem como possíveis modelos de aquisição.

CONTRIBUIÇÃO 118

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Cristiano (@cristiano_705819808) — Rocha Terminais Portuários e Logística S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

2.5 Estacionamento de Caminhões (BR-277)

Referência: Capítulo 6 – Acessos

Implantar novas áreas públicas para estacionamento de caminhões na pista esquerda da BR-277, antes do acesso às Praias, com infraestrutura adequada para caminhoneiros e empresas.

Justificativa Técnica:

Reduzir congestionamentos e aumento da previsibilidade operacional.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumpra esclarecer que o Plano de Ações e Investimentos já contempla três iniciativas voltadas à implantação e/ou adequação de pátios de recepção de caminhões em Paranaguá, incluindo estruturas destinadas ao atendimento de veículos vazios, cuja circulação atualmente gera impactos relevantes sobre a mobilidade urbana local.

CONTRIBUIÇÃO 119

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Cristiano (@cristiano_705819808) — Rocha Terminais Portuários e Logística S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

2.6 Viadutos em Pontos Críticos

Referência: Capítulo 6 – Acessos

Compatibilizar melhorias no sistema viário a serem realizadas pela Concessionária rodoviária EPR Litoral, com as estruturas de correias transportadoras existentes dos Terminais. Incertezas apontadas no Plano Mestre, quanto a viabilidade e execução das obras de melhorias na zona urbana de Paranaguá, necessitam maiores detalhes quanto aos desafios a serem estudados.

Justificativa Técnica:

Melhora fluidez, segurança e capacidade logística, logístico minimizando o conflito porto-cidade.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A compatibilização e viabilização de projetos nas vias rodoviárias, não contempla o escopo do Plano Mestre.

CONTRIBUIÇÃO 120

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Cristiano (@cristiano_705819808) — Rocha Terminais Portuários e Logística S/A.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

3.0 COREX e Pier em “T” – Governança

Referência: Capítulos 6 e 8

Propõe-se que o Plano Mestre reavalie a priorização dos investimentos para ampliação da capacidade de granéis, considerando a modernização imediata dos equipamentos do COREX como alternativa prioritária de curto prazo.

Justificativa Técnica:

Assegura uso eficiente da atual infraestrutura compartilhada.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

A estratégia de expansão para o perfil de GSA Exportação baseia-se no rigoroso sincronismo entre a recepção terrestre (Moegão), a capacidade de transporte (Novo COREX Leste) e a infraestrutura de acostagem (Pier em T). A sugestão de priorizar a repotencialização das correias de forma isolada e emergencial não se sustenta tecnicamente, uma vez que a capacidade de atracação remanescente atuaria como um gargalo imediato. O incremento da vazão no transporte sem a ampliação proporcional do cais resultaria em ociosidade forçada dos novos equipamentos. Portanto, o Plano de Ações e Investimentos mantém a execução integrada do 'Novo COREX' vinculada ao Pier em T, garantindo que o ganho de produtividade seja efetivamente convertido em embarques.

CONTRIBUIÇÃO 121

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 1

SÍNTESE DO COMPLEXO PORTUÁRIO: 1.2 ACESSOS AO COMPLEXO PORTUÁRIO

Página 41 – Navios-Tanque

Propõe-se a revisão do trecho que prevê a introdução de embarcações da classe Aframax (LR2) apenas a partir de 2032, para que essa previsão passe a constar a partir de 2026.

A sugestão encontra respaldo em elementos técnicos e institucionais concretos já desenvolvidos no âmbito do Complexo Portuário de Paranaguá. A Cattalini já realizou simulação de manobras em tempo real junto à USP, com a participação da Capitania dos Portos, da APPA e da Praticagem, tendo sido obtidas as licenças pertinentes e estando em andamento incrementos de infraestrutura voltados a comportar essa melhoria operacional. Dessa forma, a antecipação da introdução de navios da classe LR2 para 2026 revela-se aderente ao estágio atual de preparação da infraestrutura e à evolução efetiva das condições operacionais do porto, recomendando-se o ajuste da projeção constante do Plano Mestre para refletir, com maior precisão, a capacidade já em desenvolvimento no ambiente portuário local.

Redação sugerida:

Navios-Tanque

O transporte de GL também reflete a tendência de modernização da frota e a busca por maior eficiência operacional, com um deslocamento gradual para embarcações de maior porte. Embora as classes Handysize (MR1) e Handymax (MR2) ainda predominem em número de acessos, sua participação conjunta decairá. O destaque é a introdução da classe Aframax (LR2) já a partir de 2026, viabilizada pelo aprofundamento do canal e pela evolução da infraestrutura portuária local, inclusive com adequações em andamento em terminais especializados para atendimento a embarcações de maior porte, bem como o crescimento da participação da classe Panamax (LR1), que passará de 6% para 11% do total de acessos até 2050.

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Cumpra esclarecer que a projeção da frota, não apenas para navios-tanque como também para outros tipos de navios, considera um choque de demanda ocasionado pela conclusão das obras relacionadas ao canal de acesso, prevista para 2032, conforme o edital da licitação para a concessão da infraestrutura de acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Sendo assim, por mais que se reconheçam e parabেনizem os esforços relacionados aos incrementos de infraestrutura do terminal voltados a permitir o atendimento de navios Aframax (LR2) ainda em 2026, observa-se que:

- i) a eventual homologação no curto prazo para manobras experimentais de navios desse porte não significa, necessariamente, que esses navios atracarão no Porto também no curto prazo;
- ii) embora não tenham sido recebidos os estudos mencionados na contribuição, e assim não seja possível analisá-los com maior profundidade, ressalta-se que, antes da adequação do canal de acesso, eventuais intervenções na infraestrutura de atracação e de armazenagem do terminal não alterariam a restrição de recepção de navios com até 13,3 metros de calado, restringindo significativamente o ganho de escala decorrente do eventual recebimento de navios Aframax (LR2), cujo calado típico é de cerca de 15 metros, e precisariam atracar consideravelmente aliviados. Assim, do ponto de vista do planejamento estratégico, considerando a documentação técnica disponibilizada a esta equipe e a metodologia aplicada para a projeção da evolução do perfil da frota, entende-se que a possibilidade de recepção dessa classe de navios não se configura necessariamente como uma tendência a ser projetada para antes de 2032, ainda que se parabeneze a iniciativa e se encoraje o empenho de esforços para a antecipação dessa tendência.

CONTRIBUIÇÃO 122

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 2

SÍNTESE DO COMPLEXO PORTUÁRIO: 1.3 INFRAESTRUTURA DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Páginas 51 a 53 - TUP CATTALINI

Propõe-se o ajuste da caracterização do TUP Cattalini para que o texto reflita, de forma mais precisa, o perfil multipropósito do parque de tancagem associado ao terminal e sua atuação complementar no segmento de granéis líquidos. Recomenda-se retirar o destaque específico ao metanol e suprimir a referência de liderança nacional em óleos vegetais, privilegiando descrição mais abrangente e aderente ao conjunto de cargas efetivamente movimentadas.

Sugere-se que o Plano registre que a Cattalini opera com diversidade de cargas líquidas, entre as quais se incluem óleos vegetais aquecidos e não aquecidos, soda cáustica, biocombustíveis, aminoácidos, produtos químicos e derivados, reforçando sua vocação como instalação multipropósito voltada ao atendimento complementar do segmento de granéis líquidos no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Redação sugerida:

O TUP Cattalini, Terminal de Uso Privado integrante do Complexo Portuário, destaca-se por sua atuação no segmento de granéis líquidos, com parque de tancagem multipropósito e operação voltada à armazenagem e à movimentação de diferentes perfis de carga. Sua infraestrutura atende às demandas logísticas do complexo, contemplando, entre outras categorias, produtos químicos, derivados de petróleo, biocombustíveis, soda cáustica, aminoácidos e óleos vegetais aquecidos e não aquecidos, o que reforça sua relevância estratégica para o abastecimento e para a flexibilidade operacional do sistema portuário regional.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

O texto foi retificado para suprimir a menção ao metanol.

CONTRIBUIÇÃO 123

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 3

SÍNTESE DO COMPLEXO PORTUÁRIO: 1.3 INFRAESTRUTURA DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Página 52 - Figura 14

Propõe-se a correção da identificação gráfica constante da Figura 14, a fim de adequar a nomenclatura das áreas de tancagem à denominação efetivamente adotada. Em relação ao CT-4, sugere-se excluir a letra "C", de modo que a área atualmente representada de forma segmentada passe a ser identificada de maneira unificada apenas como CT-4.

Da mesma forma, propõe-se a eliminação da divisão gráfica atualmente existente no CT-3, para que sua representação também seja apresentada de forma unificada, em consonância com a identificação utilizada para o centro de tancagem correspondente

Redação sugerida:

Corrigir, na Figura 14, a identificação das áreas atualmente indicadas como "CT-4" e "CT-4C", para que passem a constar de forma unificada apenas como "CT-4", considerando que ambas integram o mesmo centro de tancagem.

Da mesma forma, sugere-se corrigir a divisão gráfica atualmente existente na área identificada como CT-3, para que sua representação também seja unificada, refletindo adequadamente a configuração do respectivo centro de tancagem.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

A representação gráfica que foi observada na figura 14 é um produto baseado no envio de arquivos georreferenciados por parte da Appa e do TUP Cattalini durante o período de levantamento de dados. Ponderando a dinamicidade do planejamento portuário, visando representações alinhadas ao novo contexto territorial e considerando a contribuição direta do TUP Cattalini, a figura 14 do Plano Mestre e a figura 48 do Apêndice foram retificadas, unificando as duas porções identificadas como "CT-3" e unificando as áreas "CT-4" e "CT-4C" em uma área denominada de "CT-4".

CONTRIBUIÇÃO 124

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 4

SÍNTESE DO COMPLEXO PORTUÁRIO: 1.3 INFRAESTRUTURA DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Página 53 - Tabela 2

Propõe-se a revisão da capacidade estática total atribuída à Cattalini na Tabela 2. O valor de 616.000 m³ não reflete a capacidade consolidada do parque de tancagem considerada para os sites CT-1, CT-2, CT-3 e CT-4. Com base nos dados operacionais, a capacidade total correspondente é de 790.629 m³.

Para facilitar a validação, seguem os volumes por site utilizados no recálculo:

Site	Volume Operacional (m ³)
CT-1	76.992
CT-2	89.606
CT-3	204.306
CT-4	419.725
Total	790.629

Redação sugerida:

A Tabela 2 apresenta a capacidade estática total de tancagem do parque associado à Cattalini, bem como os berços disponíveis em seu píer privativo. Para o perfil granel líquido, a capacidade estática total a ser considerada é de 790.629 m³.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

As capacidades estáticas dos centros de tancagem foram revisadas, incorporando-se as informações apresentadas na contribuição. Essa atualização foi igualmente refletida na estimativa da capacidade dinâmica de armazenagem do complexo.

CONTRIBUIÇÃO 125

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 5

SÍNTESE DO COMPLEXO PORTUÁRIO:

Página 59 – 1.4 Operações Portuárias do Complexo Portuário

Propõe-se a revisão do percentual de participação atribuído ao TUP Cattalini na movimentação total do Complexo Portuário em 2024, tendo em vista divergência entre o dado atualmente constante do Plano Mestre e os quantitativos operacionais apurados.

O texto vigente indica participação de 6,6% para a Cattalini. Contudo, considerando a movimentação do complexo em 66,769 milhões de toneladas/ano e a movimentação da Cattalini em 4,84 milhões de toneladas/ano, a participação do terminal corresponde a aproximadamente 7,2% do total.

Dessa forma, sugere-se a atualização do percentual, a fim de assegurar maior aderência entre o Plano Mestre e os dados operacionais efetivamente verificados para o exercício de 2024.

Redação sugerida:

Onde se lê: "... seguido pelo TUP Cattalini (6,6%)..."

Sugere-se constar: "... seguido pelo TUP Cattalini (7,2%)..."

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Os dados constantes no Plano Mestre estão alinhados à base oficial da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), adotada como referência no estudo, e aos critérios metodológicos estabelecidos, incluindo os agrupamentos do Plano Nacional de Logística (PNL).

CONTRIBUIÇÃO 126

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 6

SÍNTESE DO COMPLEXO PORTUÁRIO: 1.4 OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Página 62 – TUP CATTALINI

Propõe-se a revisão dos dados operacionais constantes do trecho referente ao TUP Cattalini, tendo em vista divergência entre os quantitativos atualmente informados no Plano Mestre e os dados apurados pela operação para o exercício de 2024.

O texto vigente informa que o terminal movimentou 4,4 milhões de toneladas em 2024 e que o óleo diesel respondeu por 1,6 milhão de toneladas, equivalentes a 36,5% do total. Contudo, conforme dados operacionais apurados internamente, a movimentação efetiva do TUP Cattalini em 2024 foi de 4,84 milhões de toneladas/ano, sendo 1,69 milhão de toneladas/ano referentes a óleo diesel, o que corresponde a 34,9% do total movimentado.

Dessa forma, sugere-se a atualização do trecho, a fim de assegurar maior precisão quanto ao desempenho operacional do terminal e à representatividade do óleo diesel em sua matriz de cargas.

Redação sugerida:

Onde se lê: "Em 2024, movimentou 4,4 milhões de toneladas (...) O óleo diesel foi o produto de maior relevância, com 1,6 milhão de toneladas (36,5% do total)..."

Sugere-se constar: "Em 2024, o TUP Cattalini movimentou 4,84 milhões de toneladas. O óleo diesel foi o produto de maior relevância, com 1,69 milhão de toneladas, correspondentes a 34,9% do total movimentado..."

SITUAÇÃO

Não acatado.

RESPOSTA

Os dados constantes no Plano Mestre estão alinhados à base oficial da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), adotada como referência no estudo, e aos critérios metodológicos estabelecidos, incluindo os agrupamentos do Plano Nacional de Logística (PNL).

CONTRIBUIÇÃO 127

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 7

1.6 RELAÇÃO PORTO-CIDADE NO ÂMBITO DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Página 68 – Aspectos urbanísticos de Paranaguá

Propõe-se o ajuste da redação do trecho em que se menciona o "pátio do Grupo Cattalini", tendo em vista que a Cattalini não se constitui como grupo econômico ou empresarial. Para fins de precisão institucional e correção da identificação, sugere-se que a referência passe a constar como "Pátio do TUP Cattalini Terminais".

A alteração contribui para maior exatidão na descrição das áreas operacionais vinculadas ao terminal, evitando denominação imprecisa no texto do Plano Mestre

Redação sugerida:

Onde se lê: "Ao norte, coexistem o pátio do Grupo Cattalini e o bairro Jardim Iguaçu..."

Leia-se: "Ao norte, coexistem o Pátio do TUP Cattalini Terminais e o bairro Jardim Iguaçu..."

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

A menção ao "Grupo Cattalini" foi substituída por "TUP Cattalini Terminais" no Plano Mestre e no Apêndice.

CONTRIBUIÇÃO 128

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 8

ANÁLISE ESTRATÉGICA DO COMPLEXO PORTUÁRIO: 3.1 Forças.

Página 199 – TUP CATTALINI: REFERÊNCIA NACIONAL NA MOVIMENTAÇÃO DE ÓLEOS VEGETAIS

Propõe-se a revisão metodológica do critério de cálculo adotado no trecho que atribui ao TUP Cattalini participação de 54,3% na movimentação nacional de óleos vegetais em 2024.

A redação atual afirma que, considerando a movimentação nacional de óleo de soja e óleo de palma em 2024, de aproximadamente 1,6 milhão de toneladas, segundo dados da ANTAQ, o terminal teria sido responsável por 54,3% desse volume. Contudo, a aferição desse percentual depende da adequada delimitação das categorias de carga efetivamente consideradas na base comparativa, de modo a assegurar correspondência entre os produtos incluídos no total nacional e aqueles computados na movimentação do terminal.

Conforme os critérios de apuração adotados para esta contribuição, considerando a movimentação de óleos vegetais de soja/milho e óleos vegetais aquecidos, o volume movimentado em 2024 alcança 1.084.515.050 kg, equivalentes a aproximadamente 1,08 milhão de toneladas/ano, correspondendo a cerca de 67,5% do total de 1,6 milhão de toneladas/ano.

Diante disso, entende-se que o percentual atualmente indicado no Plano Mestre demanda reavaliação, a fim de que reflita com precisão a metodologia efetivamente adotada, com correspondência entre os produtos considerados na base nacional de comparação e aqueles efetivamente computados para o terminal.

Redação sugerida:

Onde se lê: “Considerando a movimentação nacional de óleo de soja e óleo de palma em 2024 — aproximadamente 1,6 milhão de toneladas, segundo dados da ANTAQ — o terminal foi responsável por 54,3% desse volume, desempenho que o posiciona com ampla liderança no setor.”

Sugere-se constar: “Considerando a movimentação nacional de óleos vegetais em 2024, apurada com base na movimentação de óleos vegetais de soja/milho e óleos vegetais aquecidos, o TUP Cattalini respondeu por aproximadamente 1,08 milhão de toneladas/ano, correspondente a 67,5% do total nacional considerado.”.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O texto foi revisado para incorporar a sugestão apresentada na contribuição, passando a considerar os dados informados pelo terminal. Ademais, foram explicitamente referenciadas como fontes a ANTAQ e o Cattalini Terminais Marítimos.

CONTRIBUIÇÃO 129

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 9

ANÁLISE ESTRATÉGICA DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Página 179 - 2.2.5.2 Capacidade de Armazenagem

Propõe-se a revisão das informações constantes do trecho referente à capacidade dinâmica de armazenagem do TUP Cattalini, a fim de adequar o Plano Mestre aos dados atualizados de capacidade do terminal.

O texto atual projeta, para o cenário futuro, capacidade de 7,4 milhões de toneladas por ano para o TUP Cattalini. Contudo, considerando a evolução da capacidade de armazenagem do terminal para 790.629 m³/mês, o volume projetado passa a corresponder a aproximadamente 8,5 milhões de toneladas por ano, o que recomenda a atualização da informação constante do texto e da representação gráfica.

Dessa forma, sugere-se o ajuste do cenário futuro atribuído ao TUP Cattalini, com a correspondente atualização do texto e da representação gráfica, para assegurar coerência entre a capacidade de armazenagem considerada e a projeção apresentada no Plano Mestre.

Redação sugerida:

Onde o gráfico e a projeção futura indicam: “7,4 milhões de toneladas por ano”

Sugere-se constar: “8,5 milhões de toneladas por ano”.

SITUAÇÃO

Parcialmente acatado.

RESPOSTA

As identificações e as capacidades estáticas dos centros de tancagem foram revisadas conforme as orientações apresentadas nas contribuições do terminal, resultando em uma capacidade estática total de 790.629 m³. Tais ajustes foram igualmente incorporados à estimativa da capacidade

dinâmica de armazenagem do terminal. Contudo, ressalta-se que não foi alcançado o patamar de 8,5 milhões de toneladas por ano sugerido na contribuição, uma vez que os cálculos de capacidade consideram parâmetros operacionais e de segurança que reduzem a capacidade teórica, refletindo de forma mais realista as condições de operação.

CONTRIBUIÇÃO 130

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 10

PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS - MELHORIAS OPERACIONAIS

Página 205: Estrutura dedicada à movimentação de granéis líquidos (GL)

Propõe-se pequeno ajuste redacional no trecho, para explicitar que o píer público destinado à movimentação de granéis líquidos também pode ser utilizado pela Cattalini, ainda que esta disponha de píer privativo. A sugestão visa apenas conferir maior precisão à descrição da infraestrutura e da dinâmica operacional existente no complexo.

Redação sugerida:

ESTRUTURA DEDICADA À MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS (GL): O Porto de Paranaguá e o TUP Cattalini dispõem de área dedicada à movimentação de granéis líquidos, composta por dois píeres, um pertencente ao TUP e outro à Portos do Paraná, ambos localizados de forma independente em relação ao cais público. O píer público é atualmente utilizado por terminais que operam granéis líquidos no complexo, inclusive pela Cattalini, além de Transpetro, Liquipar, Terin e CBL. A segregação dessa infraestrutura em relação às demais operações portuárias assegura que a movimentação de granéis líquidos ocorra fora da zona destinada a outros tipos de carga, reduzindo significativamente o risco de contaminação e reforçando a segurança operacional.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O texto foi revisado e ajustado em conformidade com os apontamentos apresentados na contribuição.

CONTRIBUIÇÃO 131

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 11

PROJEÇÃO DE DEMANDA E CAPACIDADES DO COMPLEXO PORTUÁRIO

Página 214: 2.1 Projeção de demanda

Propõe-se ajuste pontual na redação do trecho referente ao Píer Público de Granéis Líquidos (PPGL), a fim de alinhar a descrição da limitação apontada ao contexto específico de infraestrutura deficiente tratado no próprio item.

Considerando que o trecho está inserido em tópico voltado às restrições estruturais e operacionais do PPGL, entende-se recomendável pequeno refinamento redacional para deixar mais claro que a insuficiência ali mencionada se relaciona às condições de infraestrutura para atendimento da demanda, especialmente diante da evolução do porte das embarcações e da expansão das áreas de tancagem retroportuárias.

Dessa forma, sugere-se ajuste de redação, com preservação da essência do texto original e maior aderência ao enfoque do item

Redação sugerida:

Onde se lê: “[...] apresenta degradação estrutural, calado operacional restrito e capacidade de movimentação aquém da demanda, comprometendo a eficiência operacional e destoando da expansão das áreas de tancagem retroportuárias e do crescimento no porte dos navios.”

Sugere-se constar: “[...] apresenta degradação estrutural, calado operacional restrito e capacidade restrita para atendimento a embarcações de maior porte, comprometendo a eficiência operacional e destoando da expansão das áreas de tancagem retroportuárias e do crescimento no porte dos navios.”.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

A contribuição foi considerada na revisão do texto, promovendo ajustes redacionais com o objetivo de reforçar o enfoque nas condições de infraestrutura e nas necessidades de adequação operacional do PPGL, em substituição a interpretações associadas à insuficiência de demanda. Os alinhamentos técnicos realizados com a APPA também contribuíram para o aprimoramento da redação final, resultando em abordagem mais aderente ao contexto operacional e estratégico do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

CONTRIBUIÇÃO 132

PESSOA FÍSICA E PESSOA JURÍDICA ASSOCIADA

Alessandra (@alessandra_039405869) — Cattalini Terminais Marítimos.

SÍNTESE DA CONTRIBUIÇÃO

CONTRIBUIÇÃO 12

PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS PARA OS PORTOS ORGANIZADOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Página 235: Necessidade de alteamento dos dutos dos terminais líquidos.

Propõe-se a supressão do trecho final da redação que individualiza operador específico como exemplo de implementação da solução de alteamento de dutos. Isso porque a adoção dessa medida não constitui iniciativa exclusiva de um único terminal, havendo outras soluções já implantadas e projetos em andamento no âmbito do complexo. Assim, para evitar destaque indevido a operador específico e preservar a abordagem isonômica e estrutural do tema, sugere-se que o texto permaneça em caráter geral e institucional.

Redação sugerida:

Ajuste no trecho final: “Nesse sentido, a Portos do Paraná já possui planejamento para o alteamento dos dutos junto aos terminais de líquidos, havendo também iniciativas já implantadas e projetos em andamento no complexo voltados à implementação dessa solução.”.

SITUAÇÃO

Acatado.

RESPOSTA

O texto foi retificado para incorporar a sugestão apresentada na contribuição.
