

**OBJETIVOS DE ATUAÇÃO E PRIORIDADES DE INVESTIMENTO PARA A
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO LONGO PRAZO**

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050



1ª Edição
AGOSTO 2026

**OBJETIVOS DE ATUAÇÃO E PRIORIDADES DE INVESTIMENTO
PARA A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO LONGO PRAZO**

Ministério dos Transportes

Brasília – DF
Agosto de 2026



FICHA TÉCNICA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

George André Palermo Santoro
Ministro dos Transportes

Bruno Leitão Praxedes
Secretário-Executivo

Subsecretaria de Fomento e Planejamento – SFPLAN

Gabriela Monteiro Avelino
Subsecretária de Fomento e Planejamento

Danilo Oliveira Imbimbo
Coordenador-Geral

Everton de Andrade Oliveira
Analista de Infraestrutura

Milena Ferreira da Conceição
Engenheira de Transportes

Iria Fabíola do Rêgo Luna
Analista de Desenvolvimento de Sistemas

Sarom Rodrigues de Medeiros Lima
Engenheira Civil

Matheus Pereira Santos
Estagiário

Rodrigo Santos Ferreira
Coordenador-Geral

Yasmin Menezes Castro
Coordenadora

Thiago Santos da Cunha
Analista de Infraestrutura

Juan Pablo Mikan Pizano
Engenheiro Civil

Saulo de Carvalho Barros Cavalcante
Geógrafo

Alexia Rodrigues da Silva
Designer

Aline Santana Contar de Souza
Gerente de Projetos

Anna Carolina Neves Monteiro
Coordenadora

Antônio Alberto C. de Carvalho
Coordenador

João Vitor Mendes R. dos Santos
Estatístico

Victor Hugo Muniz Fidelis da Silva
Geógrafo

Pedro Henrique Cardoso de Araújo
Advogado

Subsecretaria de Sustentabilidade – SUST

Cloves Eduardo Benevides
Subsecretário de Sustentabilidade

George Yun
Coordenador-Geral de Projetos Especiais e Mudança
do Clima

Fani Mamede
Chefe de Assessoria de Participação Social e
Diversidade, Substituta

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário – SNTR

Viviane Esse
Secretária Nacional de Transporte Rodoviário

Allan Magalhães Machado
Diretor de Obras Públicas

Fernanda de Godoy Penteado
Diretora de Outorgas Rodoviárias

Mariana Campos Porto
Coordenadora-Geral de Obras Públicas

Anderson Santos Bellas
Coordenador-Geral de Concessões e Serviços Rodoviários

Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário – SNTF

Leonardo Cezar Ribeiro
Secretário Nacional de Transporte Ferroviário

Maryane da Silva Figueiredo Araújo
Diretora de Obras e Projetos

Jefferson Vasconcelos Santos
Diretor de Outorgas Ferroviárias

Henrique Oliveira Mendes
Coordenador-Geral de Obras e Projetos

INFRA S.A.

Jorge Bastos
Diretor-Presidente

Marcelo Vinaud
Diretor de Mercado e Inovação

Samantha Cavalcanti de A. Costa
Superintendente de Planejamento e Estudos de
Transportes

George Lavor Teixeira
Coordenador de Estudos Logísticos

Fernando Vechi
Coordenador de Sistemas de Transportes



FICHA TÉCNICA

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Tomé Franca
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos

Secretaria-Executiva

Thairyne Jessica Martins de Oliveira
Secretária-Executiva

Anna Virginia Antunes Fernandes
Assessora

Tetsu Koike
Diretor de Programa de Políticas Setoriais
Planejamento e Inovação

Orlando Figueiredo Filho
Gerente de Projeto

Secretaria Nacional de Portos – SNP

Alex Sandro de Ávila
Secretário Nacional de Portos

Ana Carolina Souza do Bomfim
Diretora de Gestão e Modernização Portuária

Marina Cavalini Bailão
Chefe de Gabinete

Vinícius Luciano Toledo dos Santos
Coordenador-Geral de Planejamento Portuário

Alessandro Alencar Ximenes do Prado
Técnico em Regulação de Serviços de Transportes
Aquaviário

Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC

Daniel Ramos Longo
Secretário Nacional de Aviação Civil

Júlia Lopes da Silva Nascimento
Diretoria de Planejamento e Fomento

Antônio Marcos Ferreira de Oliveira
Gerente de Projeto

Bruno Fonseca Reis
Coordenador de Planejamento e Estudos da
Aviação Civil

Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação – SNHN

Otto Luiz Burlier da Silveira Filho
Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação

Daniel Rodrigues Aldigueri
Diretor do Departamento de Navegação e Fomento

Péricles Tadeu da Costa Bezerra
Chefe de Gabinete

Bruna Denise Lemes de A. Santoyo
Coordenadora-Geral de Política de Navegação
Interior

Rafael Seronni Mendonça
Coordenador de Política de Navegação Interior

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

Tatiana Lemos Sandim
Secretária Nacional de Planejamento

Flávia Pedrosa Pereira
Subsecretária de Programas de Infraestrutura e
Planejamento Territorial

Regina Coeli Moreira Camargo
Assessora

CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Secretaria Especial do Programa de Aceleração do Crescimento - SEPAC

Roberto Nami Garibe Filho
Secretário Especial do Programa de Aceleração
do Crescimento

Jony Lopes
Secretário Adjunto de Transportes

Rubem de Paula
Gerente de Projeto

Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SEPPI

Marcus Benicio Foltz Cavalcanti
Secretário Especial do Programa de Parcerias
de Investimentos

Adailton Cardoso Dias
Secretário Adjunto de Infraestrutura
Econômica

Bruno Batista Melin
Diretor de Programa



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

O PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES 5

A CONSTRUÇÃO DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050 6

PARTE 1 DO PNL 2050: **OBJETIVOS PRIORITÁRIOS DE ATUAÇÃO NO LONGO PRAZO PARA A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES** 11

INTRODUÇÃO AOS OBJETIVOS PRIORITÁRIOS DE ATUAÇÃO 12

ESCOAMENTO DE CARGAS PARA **EXPORTAÇÃO**: PROBLEMAS ATUAIS E DEMANDAS EMERGENTES 25

ESCOAMENTO DE CARGAS PARA O **MERCADO DOMÉSTICO**: PROBLEMAS ATUAIS E DEMANDAS EMERGENTES 98

PROBLEMAS NO TRANSPORTE DE CARGAS PARA O **ABASTECIMENTO INTERNO** 170

PROBLEMAS NO **TRANSPORTE DE PESSOAS** 213

PROBLEMAS ABRANGENTES DO TRANSPORTE 241

OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL 304

PARTE 2 DO PNL 2050: **PRIORIDADES DE INVESTIMENTO ATÉ 2050, À LUZ DOS OBJETIVOS DE ATUAÇÃO**

INTRODUÇÃO ÀS PRIORIDADES DE INVESTIMENTO 314

PRIORIDADES DE MANUTENÇÃO: **CORREDORES DE TRANSPORTES** 332

PRIORIDADES DE EXPANSÃO E IMPLANTAÇÃO: **O CENÁRIO-META PARA 2050**

EIXOS DE TRANSPORTE **AQUAVIÁRIO** 350

EIXOS DE TRANSPORTE **FERROVIÁRIO** 371

EIXOS DE TRANSPORTE **RODOVIÁRIO** 406

EIXOS **INTERMODAIS** DE TRANSPORTE 460

BANCO DE PROJETOS DO PIT: **ALTERNATIVAS DE EIXOS DE TRANSPORTE PARA EVENTUAIS ESTUDOS FUTUROS** 492

PRIORIDADES DE INVESTIMENTO PARA A **SOCIOBIODIVERSIDADE** 537

ANEXO – DIRETRIZES DE GESTÃO SOCIOAMBIENTAL E CLIMÁTICA 547



O PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES

Em 16 de maio de 2024, foi publicado o Decreto nº 12.022, que instituiu o Planejamento Integrado de Transportes (PIT). O PIT se traduz em um conjunto de instrumentos de planejamento e de instâncias de governança, com o objetivo de planejar a rede de transporte de pessoas e de bens com uma visão territorial integrada e dinâmica, contribuindo para a competitividade nacional, o desenvolvimento regional e a integração do território. O conjunto de planos é organizado em ciclos de quatro anos, sendo que o primeiro ciclo após a publicação do decreto corresponde ao período 2024-2027.

O primeiro plano de cada ciclo do PIT é o Plano Nacional de Logística (PNL), de nível estratégico, que identifica necessidades e oportunidades de médio e de longo prazos para a rede de transporte nacional. Em sequência, o Decreto nº 12.022/2024 determina a elaboração dos chamados Planos Setoriais, de nível tático, cujo objetivo é especificar iniciativas e intervenções em cada um dos cinco modos de transporte (rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos) para alcançar o cenário-meta proposto no PNL. Finalizando o conjunto de instrumentos de planejamento que integram o PIT, o Decreto nº 12.022/2024 determina a elaboração dos chamados Planos Gerais, de nível operacional, que selecionam projetos e ações específicos dos Planos Setoriais para realização no curto prazo, subsidiando o próximo ciclo orçamentário e de parcerias (Plano Plurianual - PPA). Os Planos Gerais (um de Parcerias e outro de Ações Públicas) têm também o objetivo de garantir coerência intermodal no gasto público e nos investimentos privados de curto prazo, assegurando que as ações e projetos selecionados para execução imediata sejam harmônicos e complementares.

Todos esses planos são elaborados sob a supervisão de instâncias interministeriais de governança. Essa é justamente a principal inovação trazida pelo decreto: a criação do Comitê Técnico do PIT (CTPIT) e do Comitê de Governança do PIT (CGPIT), compostos por servidores e Secretários Nacionais, além de Secretários-Executivos, do Ministério dos Transportes, do Ministério de Portos e Aeroportos, da Casa Civil da Presidência da República e do Ministério do Planejamento e Orçamento. A composição com quatro pastas ministeriais foi concebida com o objetivo de articular diferentes atores responsáveis pelas decisões de investimento na infraestrutura de transportes, garantindo coerência e efetividade.

Decreto nº
12.022/2024



CGPIT
COMITÊ DE GOVERNANÇA
DO PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES



CTPIT
COMITÊ TÉCNICO
DO PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES

A publicação do decreto atende recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU) no Acórdão nº 1.472/2022 e no Acórdão nº 2.519/2023, que apontou para a fragilidade da governança do planejamento e necessidade de maior institucionalização do PIT, para garantir a promoção da integração intermodal na definição dos projetos prioritários de cada Ministério setorial.



**Construção técnica e de alta
liderança colaborativa**



SNTR



SNTF



SNP



SNHN



SAC



SUST-MT



Infra S.A.



SEPLAN-MPO



SEPPI-Casa Civil



SEPAC-Casa Civil

Para organizar as premissas do ciclo atual de planejamento, foi estabelecido o Plano Estratégico do ciclo 2024-2027 do PIT, aprovado pela Resolução CGPIT nº 5, de 4 de dezembro de 2024. O Plano Estratégico do PIT organiza e detalha as funções de cada instrumento de planejamento do PIT e estabelece a visão geral que orienta a política de planejamento, qual seja:

Por meio de uma política de planejamento consistente, inovadora, participativa e baseada em dados, alcançar um sistema de transportes integrado, sustentável, seguro e eficiente, que promova a mobilidade das pessoas e o transporte e logística de cargas, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico e a redução das desigualdades regionais.

Ainda com o objetivo de organizar os trabalhos do ciclo atual de planejamento, foi estabelecido o Plano de Transparência e Participação Social do ciclo 2024-2027 do PIT, aprovado pela Resolução CGPIT nº 6, de 17 de dezembro 2024. Essa resolução também atende recomendações do TCU, garantindo momentos de transparência e participação social efetiva prévias às principais decisões de planejamento.¹

¹ Acesse o Plano Estratégico e o Plano de Transparência e Participação Social do ciclo 2024-2027 do PIT: <https://pit.infrasa.gov.br/aprovacoes/>



O PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050

O Plano Nacional de Logística – PNL 2050 é o primeiro instrumento de planejamento do ciclo 2024-2027 do PIT. De acordo com o Plano Estratégico do ciclo 2024-2027 do PIT, o PNL 2050 tem vocação para responder, por meio de um diagnóstico global do sistema de transportes e uma proposta de horizonte de longo prazo, às perguntas abaixo:

1	Como está a situação atual do sistema de transportes do país e quais as principais deficiências e oportunidades de melhoria?
2	Quais são os corredores de transporte existentes tidos como mais estratégicos para o país atualmente, ou seja, por onde são transportados as pessoas e os principais tipos de carga?
3	Quais são e onde estão localizadas as principais sensibilidades territoriais associadas ao sistema de transportes existente no país e quais mecanismos e diretrizes devem ser adotados para mitigar esses impactos de forma eficaz e sustentável?
4	Quais são as principais infraestruturas críticas com risco de interrupção por eventos climáticos extremos e quais devem ser as diretrizes para adaptá-las à mudança do clima com soluções resilientes?
5	Qual deve ser o horizonte de longo prazo (2050) a ser perseguido para o sistema de transportes do Brasil e o que ele contém em termos de intervenções físicas e iniciativas institucionais previstas para o aperfeiçoamento logístico?
6	Quais são os principais riscos à implementação adequada das ações necessárias para se atingir o horizonte definido e como mitigá-los com ações estratégicas?

A necessidade de resposta às perguntas 3 e 4 foi reforçada pelo Acórdão nº 1.497/2026 da TC 011.152/2025-7, no qual o TCU recomenda o aprimoramento e sistematização de diagnósticos socioambientais nos instrumentos de planejamento do PIT.

Para responder a essas perguntas, o PNL 2050 foi dividido em duas partes: a **escolha dos objetivos prioritários de atuação** e a **decisão quanto às prioridades de investimento**. Os objetivos de atuação no âmbito do PIT foram construídos a partir de um diagnóstico do sistema de transportes do país. Foram identificados problemas atuais, demandas emergentes e oportunidades futuras que, uma vez apresentados no PNL, devem ser objeto de priorização para investimentos.

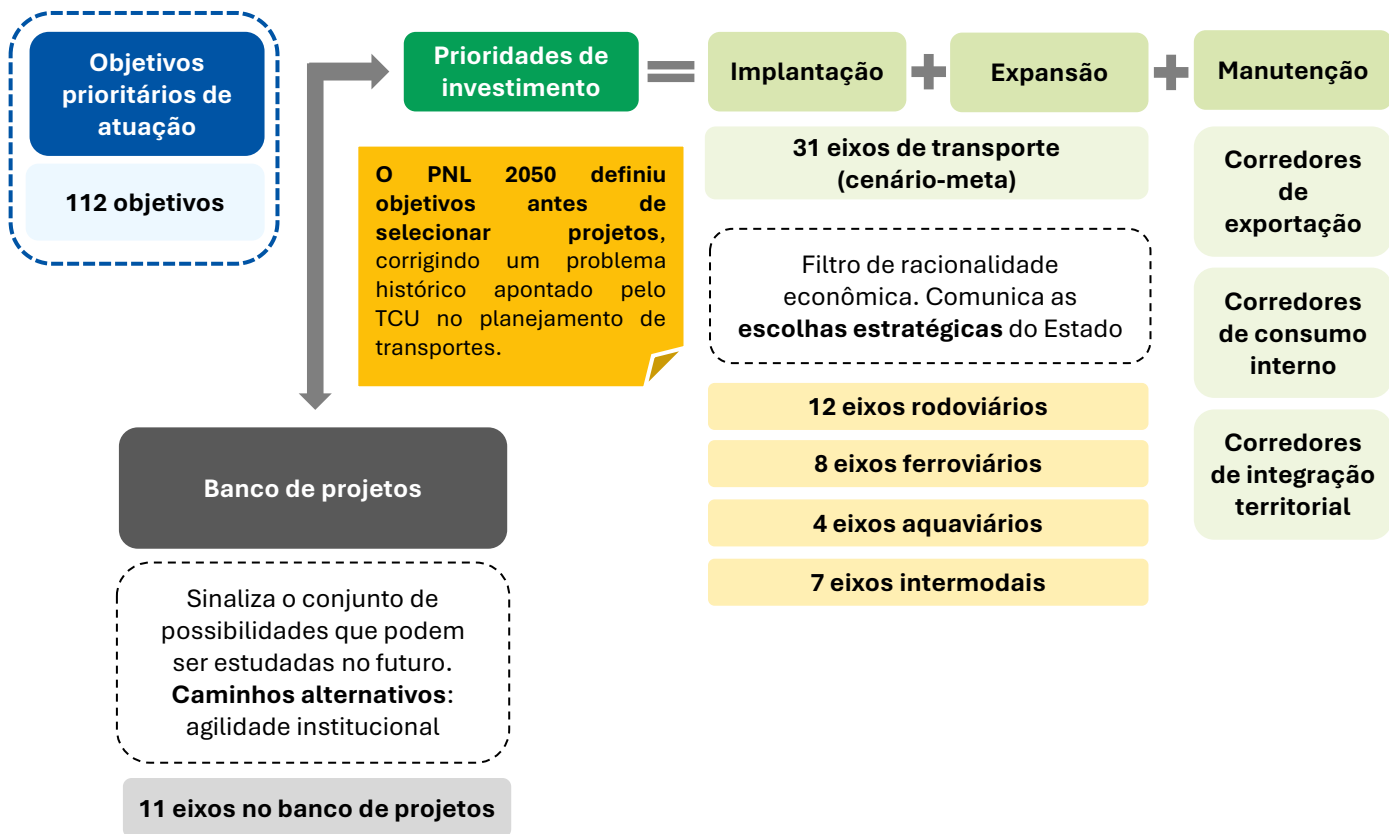
No transporte de cargas, foram identificados problemas no escoamento da produção para exportação e para o mercado doméstico, além de dificuldades no abastecimento interno de produtos essenciais e insumos agrícolas. No transporte de pessoas, foram identificados problemas de saturação de eixos consolidados e de exclusão ou baixa acessibilidade à malha de transportes. Por fim, foram mapeados problemas abrangentes que desafiam a logística e o desenvolvimento do sistema de transportes, tais como o desequilíbrio na matriz modal, vulnerabilidade da infraestrutura às ameaças climáticas, obstáculos para expansão dos modos ferroviário, hidroviário e cabotagem, dentre outros.

A partir da escolha desses objetivos de atuação, foram selecionadas as prioridades de investimento, alvo da segunda parte do PNL 2050. Essas prioridades foram divididas em dois tipos: (i) **manutenção** das infraestruturas existentes; e (ii) **expansão** de capacidade ou **implantação** de novas infraestruturas. As prioridades de manutenção são os corredores de transportes, conjunto de infraestruturas que concentram as rotas mais importantes para exportação, consumo do mercado interno ou integração do território. Já as prioridades de expansão e implantação são apresentadas em eixos de transporte – conjuntos de infraestruturas complementares que estruturam rotas (atuais ou potenciais) para o deslocamento de cargas e pessoas. Por fim, o PNL 2050 também escolheu prioridades de investimento especialmente voltadas à logística da sociobiodiversidade e à conexão de comunidades na Região Norte, visando alcançar objetivos de atuação ligados ao estímulo de produções sustentáveis na Amazônia e à garantia de direitos e cidadania para populações isoladas.

O PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050

Esta metodologia representa uma inovação em relação a ciclos anteriores de planejamento, rompendo com a inversão do binômio planejamento-investimento, apontada no Acórdão nº 1472/2022 da TC 013.771/2021-3 do TCU. No Relatório de Monitoramento do Acórdão nº 2.159/2023, que culminou no Acórdão nº 1.832/2026, o TCU destacou que o PNL 2050 endereça problemas estruturais do planejamento logístico, ao identificar deficiências no sistema de transportes para posterior definição de soluções, estabelecendo uma conexão direta entre planejamento e orçamento, além de promover a avaliação intermodal na seleção desses investimentos.

Resumo da metodologia: correção da inversão histórica entre planejamento e investimento



Construção com transparência e participação social

O processo de elaboração do PNL 2050 também foi marcado por participação social e transparência inovadoras, sob uma diretriz de engajamento social contínuo e validação gradual de suas entregas intermediárias. Essa governança participativa seguiu o estabelecido no Plano de Transparência e Participação Social para o ciclo 2024–2027 do PIT, com o objetivo de ouvir representantes das partes interessadas no planejamento. Assim, mitiga-se o risco descontinuidade do planejamento, também apontado pelo TCU, tornando o PNL 2050 um documento enraizado na sociedade e que reflete uma política de Estado de longo prazo. A escuta ativa apoiou-se em uma estrutura diversificada de canais, incluindo consultas e audiências públicas, encontros regionais, pesquisas qualitativas, grupos focais e o Portal do PIT.

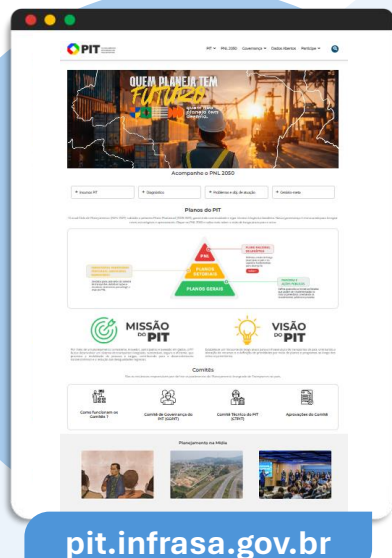
Foram realizadas seis consultas públicas, vinte encontros técnicos regionais e três *workshops* com a sociedade civil e órgãos de controle. Além disso, por meio de parceria com a Fundação Dom Cabral (FDC), foram realizadas pesquisas qualitativas com 95 entidades representativas do setor privado. Por fim, por meio de parceria com o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) e com o apoio da consultoria Redes Mobilidade e do Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transportes e Mobilidade (Consetram), foram feitas pesquisas qualitativas com gestores públicos de todas as 27 Unidades da Federação para identificação de gargalos e oportunidades regionais.

Essa ampla articulação interfederativa e interinstitucional — reunindo a União, os estados, o setor privado, a sociedade civil e organismos multilaterais — permitiu incorporar diferentes perspectivas territoriais, garantindo aderência às necessidades reais do sistema nacional de transportes.



O PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050

No que diz respeito à **transparência**, foi criado o Portal Oficial do PIT, como a principal ferramenta de transparência do planejamento, reunindo informações, documentos e canais permanentes para participação social durante a elaboração do PNL 2050. O Portal contém uma seção de Dados Abertos, que reúne, de forma inédita, os insumos utilizados no PNL 2050, incluindo as matrizes origem-destino separadas por tipo de produto, mapas e informações sobre os corredores de transportes.



pit.infrasa.gov.br



Acesse a **Plataforma de Dados Abertos do PIT**

No que diz respeito às **consultas públicas**, ao longo de 160 dias, entre abril e outubro, a plataforma Participa + Brasil abrigou seis consultas públicas, permitindo o acompanhamento e a contribuição contínua da sociedade em todas as etapas da construção do plano. Essa escuta ativa garantiu a incorporação de subsídios técnicos e institucionais essenciais, conferindo maior robustez e legitimidade ao plano.

Consultas públicas

1. Portaria nº 279/2025 - Etapa Insumos: matrizes origem-destino de cargas - duração de 40 dias (02/04 a 27/05);
2. Portaria nº 395/2025 - 1ª Parte da Etapa Diagnóstico: mapas de carregamento, de saturação e nos corredores de exportação de commodities - duração de 30 dias (20/05 a 19/06);
3. Portaria nº 405/2025 - 2ª Parte da Etapa Diagnóstico: corredores de mercado doméstico e indicadores do cenário-base - duração de 30 dias (30/05 a 29/06);
4. Portaria nº 458/2025 - 3ª Parte da Etapa Diagnóstico: corredor e indicadores de integração territorial; e matrizes, carregamentos e indicadores de transporte de pessoas - duração de 30 dias (18/06 a 18/07);
5. Portaria nº 673/2025 - Proposta de Indicadores Socioambientais e Climáticos para o PNL 2050 - duração de 30 dias (02/09 a 02/10).
6. Portaria nº 946/2025 - Avaliação Estratégica do Plano Nacional de Logística 2050 duração de 30 dias (19/12 à 19/01)

No que diz respeito às **audiências públicas regionais**, foram realizados 20 encontros técnicos em todas as regiões do país, que se consolidaram como espaços de diálogo e construção coletiva. Os eventos reuniram palestrantes de diferentes partes interessadas ao planejamento, incluindo representantes da academia, do setor privado e da sociedade civil, cujas contribuições técnicas, experiências práticas e reflexões estratégicas enriqueceram a formulação do PNL 2050.

O PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050

No que diz respeito às **audiências públicas regionais**, foram realizados 20 encontros técnicos em todas as regiões do país, que se consolidaram como espaços de diálogo e construção coletiva. Os eventos reuniram palestrantes de diferentes partes interessadas ao planejamento, incluindo representantes da academia, do setor privado e da sociedade civil, cujas contribuições técnicas, experiências práticas e reflexões estratégicas enriqueceram a formulação do PNL 2050.

ENCONTROS TÉCNICOS REGIONAIS	
Parceiros institucionais	
	
LOCAL	PARCEIRO LOCAL APOIADOR
Curitiba/PR (02/04/25)	Sistema Fiep 
Cuiabá/MT (16/04/25)	
São Paulo/SP (22/04/25)	
Manaus/AM (30/04/25)	
Recife/PE (07/05/25)	
Rio de Janeiro/RJ (13/05/25)	
Salvador/BA (20/05/25)	
Belém/PA (26/05/25)	
Campo Grande/MS (03/06/25)	
Porto Alegre/RS (09/06/25)	

SÉRIE DE DEBATES: LOGÍSTICA NO BRASIL	
Parceiros institucionais	
	
LOCAL	DATA
Brasília/DF	09/07/25
São Paulo/SP	30/07/25
Curitiba/PR	26/08/25
Porto Alegre/RS	16/09/25
Cuiabá/MT	29/09/25
Fortaleza/CE	14/10/25
Salvador/BA	28/10/25
Belo Horizonte/MG	12/11/25
Rio de Janeiro/RJ	26/11/25
Belém/PA	04/12/25

Por fim, no que diz respeito aos **workshops**, foram realizadas três edições, no âmbito da Parceria para Governo Aberto (Open Government Partnership – OGP), iniciativa internacional cuja coordenação, no governo federal brasileiro, é exercida pela Controladoria-Geral da União (CGU). Esses workshops fizeram parte do 6º Plano de Ação brasileiro para o ciclo 2024–2027, no âmbito do qual destaca-se o Compromisso 1, voltado ao aperfeiçoamento de instrumentos que viabilizem a transparência, o engajamento, a participação e o controle social efetivos e qualificados em todas as fases do ciclo de políticas públicas de infraestrutura.

1º Workshop: Planejamento estratégico no setor de transportes 12/09/2024	2º Workshop: A economia da sociobiodiversidade no PNL 2050 04/06/2025	3º Workshop: Indicadores socioambientais para o PNL 2050 12/09/2025
---	--	--



O PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050

O já mencionado Relatório de Monitoramento do Acórdão nº 2.159/2023, que culminou no Acórdão nº 1.832/2026, destacou o acompanhamento, por parte do Tribunal de Contas da União, do processo de elaboração do Plano Nacional de Logística 2050, e o alcance inédito de participação social efetiva. A transparência e a qualidade dos dados também foram apontadas como avanços significativos, especialmente pela disponibilização em dados abertos das matrizes Origem-Destino (OD) por macroproduto, com algoritmos para correção de transbordos de NF-e e inclusão inédita de dados de cabotagem, hidrovias e dutovias.

Ainda no que tange às inovações metodológicas implementadas neste ciclo de planejamento, por meio de parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o PNL 2050 incorporou variáveis socioambientais e climáticas no planejamento de longo prazo para a infraestrutura. A sustentabilidade foi compreendida de forma ampla, sob as seguintes dimensões:

Dimensões da sustentabilidade no PNL 2050	
 Emissões de GEE	O PNL 2050 compara os fatores de emissão por TKU entre os diferentes modos de transporte para orientar investimentos que reduzam as emissões de GEE do setor de transporte.
 Resiliência climática	O PNL 2050 adota um modelo de risco climático que antecipa ameaças para orientar investimentos em resiliência da infraestrutura nos locais de maior vulnerabilidade a eventos climáticos extremos.
 Proteção da biodiversidade	O PNL 2050 analisa a biodiversidade do entorno das infraestruturas para orientar a busca por alternativas locais e as estratégias de proteção dos ecossistemas e combate ao desmatamento.
 Proteção de populações no entorno	O PNL 2050 identifica as populações no entorno das infraestruturas para orientar a busca por alternativas locais, evitar reassentamentos em zonas de adensamento populacional e garantir proteção de povos e comunidades tradicionais.

Para além disso, a infraestrutura de transportes foi concebida no PNL 2050 também como um vetor essencial de acesso à cidadania, saúde, educação, oportunidades econômicas e mobilidade, inclusive para povos e comunidades tradicionais. Nesse sentido, o PNL 2050 priorizou investimentos em infraestruturas hidroviárias com o objetivo de melhorar o escoamento de produtos da economia da sociobiodiversidade, definida como as práticas produtivas de povos indígenas, comunidades tradicionais e agricultores familiares principalmente na Região Norte, realizadas em harmonia com a preservação da biodiversidade da região. Também priorizou investimentos em infraestruturas hidroviárias e aeroviárias voltadas a garantir o acesso territorial de comunidades isoladas na Região Norte a serviços essenciais, especialmente saúde, atendimento emergencial, abastecimento, deslocamentos administrativos e conexão mínima com redes públicas.

O mesmo Relatório de Monitoramento do Acórdão nº 2.159/2023, que culminou no Acórdão nº 1.832/2026, destacou a incorporação inovadora da sustentabilidade socioambiental e climática no PNL 2050 como premissa desde a fase de planejamento, superando a visão tradicional que a restringe à etapa de licenciamento.