



Estudo de inclusão das Unidades Federativas ao Plano Nacional de Logística 2050

Anexo 3 do Relatório Final

Pesquisa Qualitativa: Soluções e Diretrizes



Índice

1. Introdução	1
1.1. <i>Objetivo</i>	2
2. Metodologia da pesquisa qualitativa (2º ciclo de entrevistas)	3
2.1. <i>Preparação da Entrevista 2</i>	3
2.2. <i>Roteiro da Entrevista 2</i>	3
3. Processo de agendamento e comunicação das entrevistas	7
3.1. <i>Estratégia de Comunicação</i>	7
3.2. <i>Balanço dos Agendamentos</i>	8
3.3. <i>Desafios e Abordagens</i>	8
3.4. <i>Datas das reuniões de cada UF</i>	8
4. Resultados das entrevistas realizadas com cada Unidade da Federação	10
4.1. <i>Acre</i>	10
4.1.1. <i>Resumo</i>	10
4.1.2. <i>Participantes</i>	10
4.1.3. <i>Visão de futuro para a logística estadual</i>	11
4.1.4. <i>Principais soluções identificadas</i>	11
4.1.5. <i>Destaques</i>	13
4.1.6. <i>Síntese da entrevista</i>	13
4.1.7. <i>Contribuições dos participantes</i>	16
4.2. <i>Alagoas</i>	18
4.2.1. <i>Resumo</i>	18
4.2.2. <i>Participantes</i>	18
4.2.3. <i>Visão de futuro para a logística estadual</i>	19
4.2.4. <i>Principais soluções identificadas</i>	19
4.2.5. <i>Destaques</i>	20
4.2.6. <i>Síntese da entrevista</i>	20
4.2.7. <i>Contribuições dos participantes</i>	22
4.3. <i>Amapá</i>	24
4.4. <i>Amazonas</i>	25
4.4.1. <i>Resumo</i>	25
4.4.2. <i>Participantes</i>	25
4.4.3. <i>Visão de futuro para a logística estadual</i>	26
4.4.4. <i>Principais soluções identificadas</i>	26
4.4.5. <i>Destaques</i>	27
4.4.6. <i>Síntese da entrevista</i>	28
4.4.7. <i>Contribuições dos participantes</i>	29
4.5. <i>Bahia</i>	30
4.5.1. <i>Resumo</i>	30
4.5.2. <i>Participantes</i>	30
4.5.3. <i>Visão de futuro para a logística estadual</i>	31



4.5.4.	Principais soluções identificadas.....	31
4.5.5.	Destaques.....	31
4.5.6.	Síntese da entrevista.....	32
4.5.7.	Contribuições dos participantes.....	33
4.6.	<i>Ceará</i>	34
4.7.	<i>Distrito Federal</i>	34
4.7.1.	Resumo.....	34
4.7.2.	Participantes.....	34
4.7.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	35
4.7.4.	Principais soluções identificadas.....	35
4.7.5.	Destaques.....	36
4.7.6.	Síntese da entrevista.....	36
4.7.7.	Contribuições dos participantes.....	37
4.8.	<i>Espírito Santo</i>	39
4.8.1.	Resumo.....	39
4.8.2.	Participantes.....	39
4.8.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	40
4.8.4.	Principais soluções identificadas.....	40
4.8.5.	Destaques.....	41
4.8.6.	Síntese da entrevista.....	41
4.8.7.	Contribuições dos participantes.....	44
4.9.	<i>Goiás</i>	45
4.9.1.	Resumo.....	45
4.9.2.	Participantes.....	45
4.9.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	46
4.9.4.	Principais soluções identificadas.....	46
4.9.5.	Destaques.....	47
4.9.6.	Síntese da entrevista.....	47
4.9.7.	Contribuições dos participantes.....	50
4.10.	<i>Maranhão</i>	51
4.10.1.	Resumo.....	51
4.10.2.	Participantes.....	51
4.10.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	52
4.10.4.	Principais soluções identificadas.....	52
4.10.5.	Destaques.....	53
4.10.6.	Síntese da entrevista.....	53
4.10.7.	Contribuições dos participantes.....	56
4.11.	<i>Mato Grosso</i>	57
4.11.1.	Resumo.....	57
4.11.2.	Participantes.....	57
4.11.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	58
4.11.4.	Principais soluções identificadas.....	58
4.11.5.	Destaques.....	59
4.11.6.	Síntese da entrevista.....	60
4.11.7.	Contribuições dos participantes.....	63
4.12.	<i>Mato Grosso do Sul</i>	65
4.13.	<i>Minas Gerais</i>	66
4.13.1.	Resumo.....	66



4.13.2.	Participantes.....	66
4.13.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	67
4.13.4.	Principais soluções identificadas.....	67
4.13.5.	Destaques.....	67
4.13.6.	Síntese da entrevista.....	68
4.13.7.	Contribuições dos participantes.....	71
4.14.	<i>Pará</i>	73
4.15.	<i>Paraíba</i>	74
4.15.1.	Resumo.....	74
4.15.2.	Participantes.....	74
4.15.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	75
4.15.4.	Principais soluções identificadas.....	75
4.15.5.	Destaques.....	76
4.15.6.	Síntese da entrevista.....	77
4.15.7.	Contribuições dos participantes.....	81
4.16.	<i>Paraná</i>	82
4.16.1.	Resumo.....	82
4.16.2.	Participantes.....	82
4.16.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	83
4.16.4.	Principais soluções identificadas.....	83
4.16.5.	Destaques.....	84
4.16.6.	Síntese da entrevista.....	85
4.16.7.	Contribuições dos participantes.....	88
4.17.	<i>Pernambuco</i>	90
4.17.1.	Resumo.....	90
4.17.2.	Participantes.....	90
4.17.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	91
4.17.4.	Principais soluções identificadas.....	91
4.17.5.	Destaques.....	92
4.17.6.	Síntese da entrevista.....	93
4.17.7.	Contribuições dos participantes.....	95
4.18.	<i>Piauí</i>	97
4.18.1.	Resumo.....	97
4.18.2.	Participantes.....	97
4.18.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	98
4.18.4.	Principais soluções identificadas.....	98
4.18.5.	Destaques.....	99
4.18.6.	Síntese da entrevista.....	99
4.18.7.	Contribuições dos participantes.....	101
4.19.	<i>Rio de Janeiro</i>	102
4.19.1.	Resumo.....	102
4.19.2.	Participantes.....	102
4.19.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	103
4.19.4.	Principais soluções identificadas.....	103
4.19.5.	Destaques.....	104
4.19.6.	Síntese da entrevista.....	104
4.19.7.	Contribuições dos participantes.....	108
4.20.	<i>Rio Grande do Norte</i>	109
4.20.1.	Resumo.....	109



4.20.2.	Participantes.....	109
4.20.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	110
4.20.4.	Principais soluções identificadas.....	110
4.20.5.	Destaques.....	111
4.20.6.	Síntese da entrevista.....	112
4.20.7.	Contribuições dos participantes.....	115
4.21.	<i>Rio Grande do Sul</i>	116
4.21.1.	Resumo.....	116
4.21.2.	Participantes.....	116
4.21.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	117
4.21.4.	Principais soluções identificadas.....	117
4.21.5.	Destaques.....	118
4.21.6.	Síntese da entrevista.....	119
4.21.7.	Contribuições dos participantes.....	122
4.22.	<i>Rondônia</i>	124
4.22.1.	Resumo.....	124
4.22.2.	Participantes.....	124
4.22.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	125
4.22.4.	Principais soluções identificadas.....	125
4.22.5.	Destaques.....	126
4.22.6.	Síntese da entrevista.....	127
4.22.7.	Contribuições dos participantes.....	129
4.23.	<i>Roraima</i>	130
4.24.	<i>Santa Catarina</i>	131
4.24.1.	Resumo.....	131
4.24.2.	Participantes.....	131
4.24.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	132
4.24.4.	Principais soluções identificadas.....	132
4.24.5.	Destaques.....	134
4.24.6.	Síntese da entrevista.....	135
4.24.7.	Contribuições dos participantes.....	139
4.25.	<i>São Paulo</i>	141
4.25.1.	Resumo.....	141
4.25.2.	Participantes.....	141
4.25.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	142
4.25.4.	Principais soluções identificadas.....	142
4.25.5.	Destaques.....	143
4.25.6.	Síntese da entrevista.....	144
4.25.7.	Contribuições dos participantes.....	148
4.26.	<i>Sergipe</i>	149
4.26.1.	Resumo.....	149
4.26.2.	Participantes.....	149
4.26.3.	Visão de futuro para a logística estadual.....	150
4.26.4.	Principais soluções identificadas.....	150
4.26.5.	Destaques.....	151
4.26.6.	Síntese da entrevista.....	151
4.26.7.	Contribuições dos participantes.....	154
4.27.	<i>Tocantins</i>	155



5. Tabela-síntese das visões de futuro destacadas para o setor de transportes e logística por cada Unidade da Federação	156
6. Tabela-síntese das soluções destacadas por cada Unidade da Federação para cooperação com a União	158



1. Introdução

Este Anexo apresenta os resultados da Pesquisa Qualitativa voltada ao levantamento sobre os Gargalos e Oportunidades do (Etapa 3) do “Estudo de inclusão das Unidades Federativas ao Plano Nacional Logístico 2050”, cooperação técnica contratada pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF) para o Ministério dos Transportes, e elaborado pela empresa REDES Planejamento e Política Pública.

O estudo visa integrar informações das 27 Unidades Federativas (UFs) para formar uma base de dados georreferenciada com infraestruturas existentes e planejadas no setor de transporte brasileiro (escopo de trabalho da Etapa 1, objeto do Anexo 1), e identificar os principais desafios e expectativas das UFs em relação à infraestrutura de transporte, considerando as lógicas local e regional (objeto da pesquisa qualitativa nas Etapas 2 e 3, objeto dos Anexos 2 e 3).

Este anexo contém os resultados da Etapa 3 do estudo, que corresponde à segunda rodada da pesquisa qualitativa, constituída por entrevistas semiestruturadas conduzidas com gestores públicos das áreas de planejamento, transporte, logística e parcerias, representantes de 21 Unidades da Federação, com o objetivo de identificar soluções para os problemas mapeados anteriormente e propor diretrizes estratégicas para sua inclusão no PNL 2050.

O documento constituiu-se pela descrição dos objetivos do trabalho, do registro da metodologia de Pesquisa Qualitativa e do processo de agendamento das entrevistas da segunda rodada. Na sequência, são apresentados os resultados das entrevistas realizadas com os representantes de cada Unidade da Federação consultada, com resumo da entrevista, data e duração do evento, lista de representantes estaduais presentes, e visão de futuro para a logística estadual. São também listadas as principais soluções identificadas, destacando os projetos indicados para desenvolvimento por meio de cooperação e apoio do governo federal. Apresentam-se ainda os tipos de apoio que o governo federal poderá aportar ou facilitar aos projetos, os temas abordados na entrevista e contribuições individuais de cada entrevistado. Ao final do documento, apresentam-se duas tabelas-síntese – a primeira contém as visões de futuro descritas pelos entrevistados para suas Unidades da Federação, e a segunda reúne as soluções destacadas para cooperação com a União.

Até o fechamento da Etapa 3 do Estudo (17/10/2025), não tinham sido entrevistados representantes de seis estados (Amapá, Ceará, Mato Grosso do Sul, Pará, Roraima, Tocantins), apesar dos esforços empreendidos tanto pela consultoria quanto pelo Ministério dos Transportes para viabilizar os agendamentos. Assim, o documento apresenta os resultados das entrevistas realizadas com representantes dos governos de 20 estados (Acre, Alagoas, Amazonas, Bahia, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina, São Paulo e Sergipe) e do Distrito Federal.



1.1. Objetivo

O objetivo da execução da segunda rodada de entrevistas semiestruturadas on-line com representantes das secretarias estaduais de transportes e logística dos 26 estados e do Distrito Federal é identificar diretrizes estratégicas e soluções concretas para os problemas setoriais mapeados na primeira rodada de entrevistas, de maneira a subsidiar os trabalhos conduzidos pelo Ministério dos Transportes no âmbito da elaboração do Plano Nacional de Logística 2050.

As entrevistas buscam levantar propostas viáveis e contextualizadas, tanto estruturais quanto não estruturais, e serão analisadas com foco na formulação de soluções integradas, priorizando aquelas com maior potencial de impacto e viabilidade. A sistematização dos dados irá destacar oportunidades para o fortalecimento da infraestrutura regional e para o desenvolvimento de parcerias entre estados e o Governo Federal, promovendo sinergias e abordagens coordenadas no planejamento nacional.

Essa etapa também permitirá identificar inovações institucionais e operacionais que possam inspirar novos arranjos e práticas colaborativas entre os entes federativos, ampliando a capacidade do PNL 2050 de refletir a diversidade e as dinâmicas territoriais do país no processo de planejamento da infraestrutura e redes de transporte e logística.

Para tal, as entrevistas da segunda rodada trataram dos seguintes temas:

- **Diretrizes estratégicas:** visão de futuro para a Unidade da Federação, alinhamento com o planejamento nacional e temas transversais (aspectos institucionais, de gestão e governança, relações interfederativas, financiamento, modelo de parcerias etc.) relevantes para a viabilização dos projetos planejados pela UF;
- **Soluções existentes ou planejadas:** empreendimentos, obras, ampliações, projetos e/ou intervenções previstos para enfrentamento dos gargalos já identificados nas UFs, destacando aqueles que, de acordo com os entrevistados, são propícios ao desenvolvimento de parcerias entre estados e o Governo Federal, promovendo sinergias e abordagens coordenadas no planejamento nacional.



2. Metodologia da pesquisa qualitativa (2º ciclo de entrevistas)

2.1. Preparação da Entrevista 2

O e-mail de Convite encaminhado às secretarias estaduais de transporte e logística para agendar cada entrevista on-line buscou evidenciar que o entrevistado precisaria estar preparado para, na curta duração do encontro (90 minutos), falar objetivamente dos principais projetos logísticos do estado, aproveitando a oportunidade que se apresenta para influenciar o processo nacional de planejamento setorial de transportes.

Mostrou-se relevante evidenciar na mensagem os conceitos do que se objetiva levantar nas entrevistas:

- Foco nas soluções integrais e potenciais sinergias entre a União e o Estado;
- Destaque para necessidades prioritárias para o futuro da logística na UF - ações ou investimentos considerados essenciais, urgentes e estratégicos para ampliar a capacidade da rede estadual, como projetos estruturantes (ex.: duplicação de rodovias, novos terminais), melhorias tecnológicas (ex.: sistemas de controle de tráfego), integração multimodal e temas institucionais.

O condutor da entrevista e o relator deverão preparar para a entrevista:

- lista de gargalos previamente identificados para cada UF,
- relação de projetos já mencionados na entrevista da primeira rodada;
- mapa com municípios e infraestruturas de transporte da UF.

2.2. Roteiro da Entrevista 2

Apresenta-se a seguir o roteiro estruturado da Entrevista 2, realizadas on-line com representantes das Unidades da Federação entre setembro e outubro de 2025, com foco na compreensão dos projetos de cada estado e do Distrito Federal para o enfrentamento de seus gargalos logísticos.

Fase 1: Apresentações (8 min)

- **Pesquisador** – após apresentar-se:
 - Agradece pela participação na primeira rodada e pela disponibilidade para esta nova conversa;
 - Relembra o caráter estratégico do PNL, o contexto desse estudo específico (convênio Ministério dos Transportes e CAF), evidenciando que se trata de um apoio técnico externo ao Ministério para articulação interinstitucional;



- Explica a continuidade do processo de pesquisa qualitativa, que agora foca no mapeamento de soluções elaboradas pelas UFs para o enfrentamento dos gargalos apresentados na primeira rodada de entrevistas;
- Reafirma o objetivo: "Hoje queremos focar nas **soluções e projetos** que o estado está desenvolvendo para os gargalos que discutimos anteriormente, para integrar esse esforço ao planejamento nacional."
- Explica a estrutura da entrevista: vamos falar sobre a **visão de futuro e diretrizes estratégicas** para o setor de transportes e logística na Unidade da Federação, tendo em vista o desenvolvimento regional e sua relação com o planejamento nacional, e na sequência verificar os **projetos e iniciativas** que, em diferentes prazos e níveis de maturidade, poderão contribuir para se alcançar o futuro desejado no estado.
- Apresenta a equipe do estudo presente na entrevista (relator, consultor sênior, estagiário);
- Solicita consentimento prévio para gravação da entrevista e iniciar gravação;
- Pede para o(s) entrevistado(s) se apresentarem.
- **Entrevistado(s):**
 - Se algum entrevistado não participou da primeira rodada, solicitar que se apresente e faça breve histórico de sua atuação no setor de transportes.

Fase 2: Contextualização (2 min)

- Entrevistador relembra um dos principais gargalos destacados na primeira rodada de entrevistas na UF e eventual solução então mencionada.
- Se necessário, entrevistador compartilha sua tela com um mapa da UF com indicação de seus municípios, estados e países fronteiriços, infraestrutura atual de transporte (todos os modos disponíveis) e localização de projetos novos previamente levantados (baseados na entrevista da primeira rodada, nos materiais já recebidos das UFs e em pesquisa prévia).

Fase 3: Diretrizes estratégicas (5 min):

- **Pergunta aberta:** "Qual é a visão de futuro para o setor de transportes e logística na Unidade da Federação, tendo em vista o desenvolvimento regional e sua relação com o planejamento nacional? Dentro de tal visão, quais temas transversais (aspectos institucionais, de gestão e governança, relações interfederativas, financiamento, modelo de parcerias etc.) são estratégicos para a viabilização dos projetos planejados pela UF?"

Fase 4: Projetos (45 min)

- **Pergunta aberta:** "Tendo em vista a visão de futuro e as diretrizes estratégicas que orientam as iniciativas estaduais para os transportes e logística, quais são os principais projetos do estado, em andamento ou planejados, para o enfrentamento dos gargalos que mapeamos no setor? Quais são os gargalos que esses projetos visam resolver? Em quais deles a União teria um papel relevante em sua viabilização,



ou seja, quais representam oportunidade de cooperação e aproveitamento de sinergias com o governo federal?"

- **Estimulantes (se necessário):**
 - "Há projetos contemplando todos os modos de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário, aeroviário, dutoviário)?"
 - "Alguma iniciativa focada em logística urbana ou transporte regional de passageiros?"
 - "Além de obras novas, há projetos de modernização, ampliação ou gestão da infraestrutura existente?"
- **Direcionamentos:**
 - **Evitar temas sensíveis:** Se surgirem (ex.: disputas políticas, reclamações, visões conflitantes), registrar sem aprofundar.
 - **Entrevistas múltiplas (mais de um entrevistado na mesma sessão):** Garantir equilíbrio, procurando envolver todos os presentes e seus temas de especialidade, ou compreender se um dos participantes foi escolhido pelos demais como ponto focal/porta-voz do estado.
 - **Se após 10 minutos de fala do entrevistado somente um tema for tratado,** intervir para lembrá-lo de falar de outros projetos. **Após 20 minutos de fala do entrevistado,** avaliar se é necessário mudar de assunto, lembrando o entrevistado de falar de outros temas, modos de transporte, transporte de passageiros etc.
- **Garantir que as seguintes informações sobre cada projeto sejam oferecidas pelo entrevistado:**
 - **Status Atual (Maturação):**
 - "Em que fase este projeto se encontra?"
 - Opções para maior clareza e padronização: Ideia/Propositura → Estudos Preliminares → Projeto Básico/Funcional → Projeto Executivo → Licitação → Em Implantação/Obras → Concluído Parcialmente.
 - **Investimento e Viabilização:**
 - "Há uma **estimativa de valor de investimento**? Se sim, qual?"
 - "Qual a **forma de viabilização** prevista?" Orçamento Estadual; PPP (Parceria Público-Privada); Concessão; Financiamento (bancos de desenvolvimento, agências multilaterais etc.; Recursos Federais; outros.
 - **Governança e Acompanhamento:**
 - "Qual o **órgão ou entidade responsável** pelo acompanhamento deste projeto dentro do estado?"
 - "Há algum **comitê ou grupo de trabalho** específico?"
 - **Articulação Interfederativa:**
 - "Este projeto demanda **articulação com a esfera federal** ou com estados/países vizinhos? Como está essa interlocução?"
 - **Impacto Esperado:**
 - "Qual o **principal gargalo** que este projeto visa resolver?"



- "Que **ganho de capacidade ou eficiência** é esperado após sua conclusão?"

Fase 5: Síntese e Validação (8 minutos)

- Equipe resume para o entrevistado os projetos prioritários discutidos em detalhe à luz das diretrizes estratégicas destacadas;
- Esclarecimento de eventuais dúvidas do relator da entrevista sobre detalhes do que foi comentado.
- Pergunta-se se há mais algum projeto ou ação estadual que os entrevistados gostariam de destacar.

Fase 5: Conclusão da entrevista (2 minutos)

- Próximos Passos: dizer que "Estas informações serão consolidadas para alimentar diretamente os estudos do PNL 2050."
- Evidenciar que a equipe do projeto segue à disposição para auxiliar no envio de arquivos digitais de projetos desenvolvidos pelos estados para o mapeamento da Pesquisa Quantitativa, agradecendo àqueles que já enviaram documentos.
- Agradecimento e finalização da entrevista.



3. Processo de agendamento e comunicação das entrevistas

3.1. Estratégia de Comunicação

O processo de agendamento da nova etapa de entrevistas teve início com o envio, no dia 8 de setembro de 2025, da mensagem "Convite para Segunda Entrevista com Foco nas Soluções". O e-mail foi direcionado aos órgãos de transporte e logística, entre outros, de cada Estado, informando sobre a nova etapa de entrevistas com foco nas soluções integrais e potenciais sinergias entre a União e as Unidades Federativas.

Ressaltamos na mensagem o objetivo de contribuir com iniciativas para os cenários futuros, e reafirmamos a importância da participação para garantir que as percepções, informações e propostas locais de cada Estado fossem consideradas estrategicamente no planejamento logístico e de transportes do país. Na mesma comunicação, aproveitamos para retomar a solicitação de informações de projetos para mapeamento e sistematização de dados georreferenciados sobre empreendimentos e obras planejados ou em execução, informando que os prazos haviam sido prorrogados.

O texto básico utilizado na mensagem foi o seguinte:

Prezados (as),

Dando continuidade ao estudo “Inclusão das Unidades Federativas no Âmbito do Plano Nacional de Logística 2050”, informamos que estamos iniciando uma nova Etapa de entrevistas, com foco nas soluções integrais e potenciais sinergias entre a União e o Estado de Minas Gerais. O objetivo é contribuir com propostas para os cenários futuros que serão avaliados na elaboração do PNL 2050.

As entrevistas acontecerão até o dia 19 de Setembro. Por favor, indique sua disponibilidade, ou de pessoa indicada de sua equipe, neste link:

<https://calendar.app.google/dPpoeNvCbr6dYyoBA>

Conforme comunicações anteriores, este estudo é uma iniciativa do Ministério dos Transportes, em parceria com a CAF, com o objetivo de subsidiar os trabalhos conduzidos pelo Ministério no âmbito da elaboração do Plano Nacional de Logística 2050.

A sua participação é fundamental para garantir que as percepções, informações e propostas locais de cada Estado sejam consideradas estrategicamente no planejamento logístico e de transportes do país.



Aproveitamos para agradecer mais uma vez pelo envio das informações dos empreendimentos e obras no prazo e pela colaboração recebida de todos, desde o início do estudo. Permanecemos à disposição para qualquer esclarecimento.

Atenciosamente,

Cecília Teixeira

Coordenadora de Comunicação | Estudo Inclusão das Unidades Federativas no âmbito do PNL 2050

WhatsApp: 55 11 971746592

3.2. Balanço dos Agendamentos

Em resposta à mensagem inicial, recebemos solicitações de agendamento por secretarias e órgãos de planejamento de 22 Unidades Federativas. Os agendamentos foram realizados de forma direta através da ferramenta de agendamento de horários do Google Agenda. Entrevistas com Pernambuco, Goiás, Paraná, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio Grande do Norte precisaram ser remarçadas sem problemas. A entrevista agendada com representantes de Roraima foi desmarcada pelo entrevistado sem reagendamento.

3.3. Desafios e Abordagens

Durante esta etapa, ocorreram situações em que mais de uma secretaria da mesma Unidade da Federação agendou entrevistas em horários diferentes. Nestes casos, entramos em contato com as demais secretarias da UF para oferecer a oportunidade de unificar as agendas, ressaltando a importância da colaboração conjunta entre os órgãos. Em alguns casos, foi possível a convergência, como no caso das secretarias do Piauí, Pernambuco e São Paulo; em outros, as entrevistas foram agendadas separadamente – caso das duas entrevistas com secretarias de Santa Catarina.

Registramos, ainda, a participação de secretarias que não estiveram presentes na primeira etapa de entrevistas. A entrada desses novos contatos contribuiu para a ampliação da relação com diferentes entidades dos Estados. Nessa situação, enviamos mensagens para as demais secretarias da Unidade Federativa, convidando-as a participar no mesmo horário, com o objetivo de oportunizar a colaboração conjunta entre os órgãos.

No Anexo do presente relatório são apresentados os e-mails enviados para cada UF, mostrando detalhadamente os contatos realizados com cada estado e o Distrito Federal.

3.4. Datas das reuniões de cada UF



A Tabela 1 mostra as datas e horários das 22 entrevistas da segunda etapa realizadas até 13/10/2025 com 21 unidades da federação:

Estado	Data da reunião	Horário da reunião (UTC-3)
Acre	08/10/2025	15h00
Alagoas	17/09/2025	9h00
Amapá	-	-
Amazonas	22/09/2025	15h00
Bahia	16/09/2025	11h00
Ceará	-	-
Distrito Federal	18/09/2025	16h00
Espírito Santo	23/09/2025	14h00
Goiás	05/10/2025	16h00
Maranhão	09/10/2025	14h00
Mato Grosso	16/09/2025	17h00
Mato Grosso do Sul	-	-
Minas Gerais	10/09/2025	17h00
Pará	-	-
Paraíba	01/10/2025	14h00-
Paraná	22/09/2025	17h00
Pernambuco	01/10/2025	9h00
Piauí	15/09/2025	15h00
Rio de Janeiro	18/09/2025	14h00
Rio Grande do Norte	13/10/2025	11h00
Rio Grande do Sul	15/09/2025	9h00
Rondônia	10/09/2025	11h00
Roraima	-	-
Santa Catarina	17/09/2025 08/10/2025	15h00 17h00
São Paulo	15/09/2025	11h30
Sergipe	08/10/2025	11h00
Tocantins	-	-

Tabela 1: Datas e horários das entrevistas realizadas por Unidade da Federação.



4. Resultados das entrevistas realizadas com cada Unidade da Federação

4.1. Acre

Entrevista realizada na quarta-feira, 08 de outubro de 2025.

4.1.1. Resumo

A reunião evidenciou o desejo do Acre de afirmar-se como um hub logístico estratégico do país. Com a perspectiva de implantação da Ferrovia Bioceânica e o avanço dos projetos industriais e logísticos anunciados pelo Peru, o estado busca se planejar para assumir maior protagonismo na integração regional. Para tanto, foram apontadas diversas frentes de cooperação com o governo federal voltadas à modernização e qualificação das infraestruturas logísticas, como o uso de tecnologia na gestão de ramais, a requalificação das rodovias federais, a modernização das estruturas fronteiriças e a construção de um aeroporto binacional.

4.1.2. Participantes

Governo do Acre:

- **Marky Brito**, Diretor de Desenvolvimento Regional da SEPLAG.
- **Francimar Cavalcante**, Chefe de Departamento de Relações Interinstitucionais da SEPLAG.
- **Suzana Abreu**, Gestora de Políticas Públicas do Departamento de Relações Interinstitucionais da SEPLAG.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada, Relator.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 62 minutos.



4.1.3. Visão de futuro para a logística estadual

Acre fortalecido no sistema logístico nacional e internacional

A visão de futuro do governo do Acre para a logística estadual está orientada à manutenção, expansão e modernização da infraestrutura de transportes, de modo a fortalecer a conectividade interna e externa do estado. O objetivo é promover uma expansão coordenada da rede estadual, incorporando inovações tecnológicas na identificação dos ramais que necessitam de adequação, visto que estes são conhecidos vetores de desmatamento na Amazônia. No âmbito da integração regional e internacional, o estado busca consolidar sua ligação com o restante do país por meio da requalificação das BR-364 e BR-317, além de ampliar as conexões com o Peru e a Bolívia, com destaque para investimentos em infraestrutura aduaneira e na possível implantação da Ferrovia Bioceânica. Complementarmente, o Acre aposta na formação e capacitação de mão de obra qualificada em logística e comércio exterior, assegurando que o fortalecimento da infraestrutura venha acompanhado do desenvolvimento das competências locais necessárias para sustentar a dinamização econômica e logística do estado.

4.1.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Aplicação de tecnologia na adequação de ramais.** O aprimoramento da gestão de ramais é apontado como medida estratégica para conter a abertura ilegal de estradas – fenômeno intimamente ligado ao avanço do desmatamento na Amazônia. Nesse contexto, a tecnologia desenvolvida pela Embrapa, que permite avaliar a prioridade de manutenção dos ramais utilizados no escoamento de grãos, tem se mostrado uma ferramenta promissora. Uma parceria com o órgão federal poderia viabilizar a ampliação dessa metodologia para os demais ramais da região, fortalecendo o planejamento viário dos estados amazônicos e contribuindo para uma ocupação territorial mais ordenada e sustentável.
- **Adequação das rodovias federais.** Uma das principais demandas do estado para o modo rodoviário é um tratamento mais adequado por parte da União das rodovias BR-317 e BR-364. Apesar de serem vias com um grande fluxo de cargas, elas carecem de melhores condições de sinalização, acostamento e pavimento. Outro fator destacado é a ausência de uma estrutura de comunicação efetiva ao longo de seu traçado, visto que muitos trechos não dispõem de sinal de telefone e internet, recursos essenciais atualmente para o desenvolvimento logístico.
- **Implantação da Ferrovia Bioceânica.** O governo do Acre destaca o grande potencial logístico associado à implementação da Ferrovia Bioceânica, cuja



passagem pelo estado representa uma oportunidade estratégica de integração regional. Avalia-se que o traçado ideal deveria acompanhar o eixo da BR-317, em contraposição ao da BR-364, uma vez que a configuração topográfica do sul do estado é mais adequada e permitiria minimizar o número de cruzamentos fluviais e da passagem por áreas de proteção ambiental, reduzindo custos e complexidades de engenharia.

- **Possível ferrovia entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul.** O governo do Acre relatou que, a partir do diálogo mantido com autoridades peruanas, identificou-se o avanço de um projeto ferroviário ligando Pucallpa ao Porto de Chancay. Diante dessa perspectiva, o estado considera oportuno promover, junto ao governo federal, tratativas para a construção de um trecho complementar que conecte essa ferrovia ao município de Cruzeiro do Sul (distante cerca de 200 km de Pucallpa). Tal iniciativa permitiria potencializar um investimento já previsto pelo Peru, ampliando as possibilidades de integração logística do Brasil com o eixo do Pacífico.
- **Construção de um aeroporto binacional na região do Juruá.** Diante da estreita parceria mantida entre o Acre e o Peru, o estado vislumbra a implantação de um aeroporto binacional na região do Juruá. Além de ampliar as possibilidades de intercâmbio comercial com a cidade de Pucallpa, a nova estrutura também poderia impulsionar o turismo nos dois países. Com o aumento do fluxo de visitantes que Pucallpa vem registrando, o aeroporto representaria uma porta de entrada para os atrativos amazônicos do Acre. Como exemplo de estrutura com esta configuração foi citado o aeroporto binacional de Rivera (Uruguai) e Sant'Ana do Livramento (RS).
- **Modernização das estruturas de fronteira.** Embora mantenha uma intensa relação comercial com o Peru e a Bolívia, o estado reconhece que suas estruturas de fronteira permanecem aquém das necessidades atuais. Nesse sentido, considera-se que o governo federal poderia adotar modelos mais modernos de controle, inspirados em experiências exitosas como a do Centro Unificado de Fronteira de São Borja (RS). Além de tornar mais ágil e eficiente o controle aduaneiro de pessoas, bens e mercadorias, tais estruturas contribuiriam de forma significativa para o enfrentamento ao narcotráfico, ainda recorrente na região.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Expansão da rodovia TransAcreana.** Com o objetivo de conectar todos os municípios do Acre por via terrestre, o governo estadual está desenvolvendo o projeto de extensão da rodovia AC-090, a TransAcreana. A iniciativa prevê que a abertura das vias seja conduzida pelo poder público estadual, garantindo a observância de todos os parâmetros ambientais. A expectativa é que, ao longo da gestão atual, sejam concluídos os estudos de impacto ambiental e os relatórios de impacto ambiental (EIA/RIMA), servindo de base para a execução futura das obras.
- **Fortalecimento da Hidrovia do Rio Juruá.** Ao tratar da possibilidade de implantação de um novo trecho ferroviário entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul, discutiu-se também



o aproveitamento da Hidrovia do Rio Juruá como elemento complementar dessa rota logística. Historicamente responsável pelo abastecimento da região a partir do rio Amazonas, a hidrovia perdeu protagonismo com a consolidação da BR-364. Ainda assim, o governo estadual reconhece que, mesmo diante dos desafios impostos pela sinuosidade do rio e pela sazonalidade das águas, esse modo merece um melhor aproveitamento.

4.1.5. Destaques

- **Apoio no estreitamento de laços com Peru e Bolívia.** A relação do Acre com os países vizinhos tem se mostrado exitosa, visto que o Peru se tornou o principal parceiro comercial do estado. A fim de fortalecer essa dinâmica, espera-se o apoio do governo federal tanto na articulação institucional com as nações vizinhas quanto na modernização de estruturas fronteiriças, tornando mais eficiente e seguro o fluxo de pessoas e mercadorias.

4.1.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Acre fortalecido no sistema logístico nacional e internacional.

- Em 2023, o governo do Acre lançou a Agenda Acre 10 anos, na qual um dos pilares de desenvolvimento é a busca por expandir, manter e modernizar a infraestrutura de logística, transporte e serviços públicos básicos.
 - Compreensão de que o estado está há muitos anos sem instrumentos de planejamento neste setor, dependendo das ações do governo federal.
 - Indicaram a intenção de contratar um PELT.
- **Solução definitiva para adequação das rodovias BR-364 e BR-317.**
 - Principais eixos rodoviários do estado, essas rodovias têm recebido um intenso fluxo de cargas.
 - Governo federal precisa oferecer uma infraestrutura adequada em termos de sinalização, acostamento e pavimento.
 - Também se faz necessária a garantia de meios de comunicação permanentes ao longo das rodovias, como rede de telefonia celular e internet.
 - A ausência destas infraestruturas de comunicação impõe barreiras para o desenvolvimento logístico.
- **Expansão coordenada da rede estadual de transportes**
 - O governo do Acre tem buscado a consolidação e expansão da malha estadual, levando em conta os aspectos ambientais, econômicos e sociais.
 - Um dos principais objetos de atenção são os ramais.



- Os Ramais são estradas secundárias que, ao serem abertas pela iniciativa privada, configuram grandes vetores de desmatamento na Amazônia.
- Necessidade de aplicação de inteligência na atuação nestas vias.
- A Embrapa desenvolveu uma tecnologia para avaliar quais ramais utilizados no escoamento de grãos devem ser priorizados pelos governos estaduais na sua manutenção.
 - Seria interessante ampliar o uso dessa tecnologia para os demais ramais, a partir de uma cooperação interfederativa.
- **Integração logística com o restante do país e com os países vizinhos**
 - Existe uma percepção de que a Amazônia ainda precisa ser mais bem integrada.
 - Há críticas em relação à concessão da BR-364, visto que ela chegou apenas até Porto Velho.
 - Acre sofrerá os efeitos do aumento do custo de transporte advindos da concessão, mas sem a contrapartida de melhoria das condições da rodovia em seu território.
 - Estratégia Amazônia 2050.
 - Governos estaduais levarão para a COP30 as demandas da região.
- **Investimento em polos logísticos modernos.**
 - Foi destacada a necessidade de implantação de ao menos dois polos logísticos no estado, um em Cruzeiro do Sul e outro em Rio Branco.
 - O estado carece de equipamentos modernos para atender a passagem de carga de outros estados e dos países vizinhos.
 - A restrição de capacidade de armazenamento é um dos entraves para a logística no Acre.
- **Reforçar a capacitação de mão de obra no setor de logística e comércio exterior.**
 - O estado tem avaliado a implementação de cursos superiores nas instituições públicas locais, de forma a suprir a demanda por profissionais especializados neste campo.
 - A consolidação do estado como um hub logístico também passa pela oferta de uma força de trabalho qualificada.
- **Relação e parceria com Peru e Bolívia.**
 - As relações dos estados amazônicos com os vizinhos Peru e Bolívia é muito intensa.
 - Peru é o maior parceiro comercial do estado atualmente.
 - O governo do Acre tem acompanhado as iniciativas peruanas de fortalecimento industrial e logístico.
 - O estado peruano fronteiro de Madre de Dios se tornou recentemente uma zona livre para implantação de indústrias.
 - O governo peruano possui um projeto de implantação de um porto seco na região de Juliaca.
 - Foi apresentado um projeto de uma nova ferrovia ligando o Porto de Chancay à região de Pucallpa.
 - O Brasil também precisa se planejar para essa nova dinâmica que está se configurando na região.



Soluções Rodoviárias

- **Investimentos na BR-317.**
 - Importante via de conexão entre Rio Branco e as divisas com o Peru e a Bolívia, a rodovia BR-317 tem sofrido com recorrentes congestionamentos – atende à região mais rica, antropizada e dinâmica do estado.
 - O trecho entre Brasiléia e Assis Brasil necessita de maior atenção do DNIT.
- **Expansão da rodovia TransAcreana (AC-090).**
 - O governo do Acre tem como prioridade o atendimento a quatro municípios que ainda não possuem conexões viárias (Jordão, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter e Santa Rosa do Purus).
 - Entende-se que o setor público deve liderar esses esforços, pois quando eles se dão pela iniciativa privada é muito mais difícil que os parâmetros ambientais sejam respeitados.
 - Ramal do Barbay como um exemplo negativo da expansão de estradas clandestinas.
 - Até o final de 2026 a expectativa é que ao menos os EIA/RIMA estejam finalizados para expansão da rodovia AC-090.

Soluções Ferroviárias

- **Ferrovia entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul.**
 - O governo peruano tem um projeto ferroviário de conexão entre o Porto de Chancay e o município de Pucallpa, fronteira ao Acre.
 - Entende-se que a União deveria estudar um prolongamento desta nova ferrovia até o município de Cruzeiro do Sul (cerca de 200 km), aproveitando-se dos investimentos que já serão realizados pelo Peru.
 - Possibilidade de já se consolidar uma conexão com o Pacífico.
 - Em Cruzeiro do Sul, o prosseguimento desta rota logística poderia se dar tanto pela BR-364, especialmente se for requalificada, quanto pela Hidrovia do Rio Juruá.
- **Ferrovia Bioceânica.**
 - Considerado um dos projetos que trará protagonismo ao estado no setor logístico.
 - Para o seu traçado, é indicado que ele siga o eixo da BR-317.
 - Configuração topográfica favorável e menor impacto ambiental, pois não adentraria áreas de preservação ambiental ou reservas indígenas.
 - Não necessita investimentos de pontes ferroviárias, dado que não cruza rios.
 - Área mais rica, dinâmica e antropizada do estado.

Soluções Aeroviárias

- **Aeroporto binacional na região do Juruá.**
 - Outro projeto que se beneficiaria da relação estreita entre o Acre o Peru seria a construção de um aeroporto binacional na região do Juruá.



- O aeroporto de Pucallpa, por exemplo, atualmente possui 10 voos diários de aeronaves comerciais de grande porte – o que indicaria a atratividade da região.
- Criar um aeroporto binacional, a exemplo do aeroporto de Rivera e Sant'Ana do Livramento, facilitaria o acesso a atrativos turísticos tanto do lado peruano quanto brasileiro, impulsionando a economia local.

Soluções Hidroviárias

- **Hidrovia do Rio Juruá**

- Historicamente, essa hidrovia era utilizada para acesso à região de Cruzeiro do Sul quando a BR-364 não havia sido aberta.
- O rio é sinuoso e sofre com a sazonalidade, mas possui navegabilidade.
- Estado enxerga um potencial em desenvolver o modo hidroviário a partir do fortalecimento desse sistema – especialmente quando considerada a conexão ferroviária entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul.

Outras soluções

- **Investimento nas infraestruturas de controle fronteiriço.**

- Tendo em vista a intensa relação com Peru e Bolívia, o Acre carece de uma estrutura de controle da fronteira que suporte a crescente demanda.
- O Centro Unificado de Fronteira de São Borja (RS) foi citado como um exemplo que o governo federal poderia levar para o Acre.
- Entende-se que a modernização destas estruturas reforçaria a segurança no estado, que sofre com a presença do narcotráfico internacional.

4.1.7. Contribuições dos participantes

Marky Brito, Diretor de Desenvolvimento Regional da SEPLAG.

Marky trouxe uma visão detalhada sobre os desafios e perspectivas do setor de transportes e logística no Acre, destacando a necessidade de modernização e manutenção das rodovias federais e estaduais, a ampliação da infraestrutura de comunicação ao longo dessas rotas e a importância da integração logística com o restante do país e países vizinhos, como Peru e Bolívia. Ele enfatizou a aplicação de inovações tecnológicas desenvolvidas pela Embrapa para planejar e gerenciar a expansão da rede viária, além de ressaltar a importância da criação de polos logísticos para o escoamento da produção regional e a necessidade de capacitação profissional para atender às demandas futuras do setor.

Francimar Cavalcante, Chefe de Departamento de Relações Interinstitucionais da SEPLAG.



Em suas contribuições, reforçou a importância da cooperação com os países vizinhos, sobretudo com o Peru. Destacou a existência de projetos estratégicos, como a Ferrovia Bioceânica, o trecho ferroviário entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul, o melhor aproveitamento da Hidrovia do Rio Juruá e a construção de um aeroporto binacional.

Suzana Abreu, Gestora de Políticas Públicas do Departamento de Relações Interinstitucionais da SEPLAG.

Apoiou a entrevista com comentários complementares.



4.2. Alagoas

Entrevista realizada na quarta-feira, 17 de setembro de 2025.

4.2.1. Resumo

Durante a reunião, destacou-se a percepção do governo de Alagoas sobre a importância de alinhar o planejamento de transportes às estratégias de desenvolvimento econômico do estado. A criação de um Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT) foi considerada passo essencial nesse processo e uma oportunidade de cooperação com o governo federal, seja por meio de financiamento, seja pelo compartilhamento de conhecimento técnico. Além disso, foram apontadas como iniciativas que demandam apoio federal a instalação de um novo terminal logístico integrado, a consolidação da BR-349 no estado e a retomada do transporte ferroviário como alternativa para o escoamento de cargas.

4.2.2. Participantes

Governo de Alagoas:

- **Andreia Estevam**, Secretária Especial de Planejamento Urbano da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas.
- **Natan Fausto**, Assessor especial de Transporte e Mobilidade Urbana da Secretaria Especial de Planejamento Urbano da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas.
- **Roberta Rosas**, Superintendente de Transporte e Mobilidade Urbana da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada, Relator.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 58 minutos.



4.2.3. Visão de futuro para a logística estadual

Desenvolvimento da logística em consonância com o desenvolvimento econômico estadual.

As representantes do governo estadual enfatizaram que a formulação das diretrizes logísticas de Alagoas precisa ocorrer em harmonia com o planejamento de desenvolvimento econômico. Segundo relataram, o estado tem avançado na integração dessas áreas, buscando soluções mais consistentes e de maior alcance. Nesse esforço, é considerada essencial a participação do governo federal, especialmente por concentrar a gestão dos principais eixos logísticos estruturais que cortam o estado.

4.2.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Implementação de um novo terminal logístico próximo a Maceió.** O governo de Alagoas manifestou interesse em criar uma estrutura capaz de centralizar a distribuição logística do estado, com características semelhantes às de um porto seco. A área próxima ao município de Messias, na Região Metropolitana de Maceió, foi identificada como o local mais estratégico para sua implantação, tanto pela possibilidade de reduzir o volume de veículos pesados que atualmente ingressam na capital quanto pela proximidade com indústrias e centros logísticos já consolidados. Para que o projeto avance, considera-se essencial um planejamento integrado com a União, pois as rodovias federais seriam as principais rotas de acesso ao terminal.
- **Concretização da BR-349.** A partir da construção da ponte entre Penedo (AL) e Neópolis (SE), enxerga-se um potencial de consolidação de um novo eixo logístico no estado. O processo de federalização de rodovias estaduais para constituição da BR-349 que já se observa em Sergipe poderia se estender para Alagoas. A sugestão seria pela federalização da AL-101 em seu trecho ao sul de Maceió, pois atenderia um importante polo de produção de frutas em Cururipe e poderia atuar como rota alternativa à BR-101, aliviando o tráfego de caminhões pesados em um corredor já bastante demandado por veículos leves.
- **Planejamento integrado do entorno do Aeroporto de Maragogi.** Foi ressaltada a preocupação pela inexistência de um plano diretor para a área próxima ao aeroporto que está sendo construído em Maragogi. A expectativa de uso desta estrutura para atender passageiros e cargas acende um alerta para o devido tratamento viário de seu entorno. Uma solução apresentada foi a duplicação da AL-101 no seu trecho norte, com um novo contorno em Maragogi. A ideia é que essa rodovia capte os



grandes fluxos, não impactando na via central que cruza o município, preservando-se suas características turísticas.

- **Retomada do modo ferroviário no estado.** As linhas férreas que cruzam o território alagoano permanecem inoperantes há anos, tendo sido ainda mais comprometidas pelos danos causados por sucessivas inundações. Diante dessa realidade, considera-se essencial que o governo federal reavalie o papel do modo ferroviário no estado, inclusive com a possibilidade de novos traçados que viabilizem sua recuperação e contribuam para dinamizar o sistema logístico local.

4.2.5. Destaques

- **Apoio para a elaboração de um PELT.** A ausência de um plano estadual de logística e transportes foi apontada como uma das principais limitações para o adequado planejamento das infraestruturas em Alagoas. Diante desse cenário, entende-se que a União poderia auxiliar tanto com recursos financeiros quanto capacitando os técnicos locais para a elaboração desses instrumentos de planejamento.

4.2.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Desenvolvimento da logística em consonância com o desenvolvimento econômico estadual.

- Foi apresentado enquanto visão de futuro do estado a necessidade de um alinhamento maior do planejamento de transportes com as estratégias de desenvolvimento econômico. Enxerga-se o investimento em infraestruturas de transporte como um propulsor para os diferentes setores econômicos presentes no estado. Para exemplificar os projetos em concepção ou em andamento que podem promover choques relevantes nessa dinâmica têm-se:
 - Aeroporto de Maragogi;
 - Novo terminal logístico no entorno da capital estadual;
 - Ponte entre Penedo (AL) e Neópolis (SE);
 - Consolidação da BR-349;
 - Arco Metropolitano em Maceió.
- Ênfase na urgência da elaboração de um PELT para Alagoas:
 - Governo do estado não possui inventário estruturado de seus principais gargalos logísticos nem respectivos projetos para solucioná-los;
 - União poderia contribuir com o desenvolvimento do plano através da destinação de recursos ou na capacitação dos técnicos locais.



- Outro destaque foi a ausência de estudos para se avaliar o potencial de transformação de Arapiraca (mais importante município do interior do estado) em um hub logístico.
 - A cidade conta com aeroporto de baixa capacidade e poucas estruturas logísticas de porte.

Soluções Rodoviárias

- **Arco Metropolitano.**
 - Governo federal já está com obras em andamento para a construção de um novo contorno na Região Metropolitana de Maceió.
 - Expectativa de otimização do fluxo de veículos no entorno da capital.
- **Consolidação da BR-349.**
 - Com a ponte sendo construída entre os municípios de Penedo (AL) e Neópolis (SE), enxerga-se potencial de maior aproveitamento dessa conexão para fortalecer o transporte de cargas por esse corredor.
 - No lado de Sergipe já se observa a federalização de rodovias estaduais, compondo a BR-349.
 - Este movimento poderia ocorrer também em Alagoas, por meio da federalização da AL-101.
 - A consolidação deste novo eixo proporcionaria uma divisão do fluxo observado na BR-101, possibilitando o direcionamento de veículos pesados para a BR-349.
 - Auxiliaria no atendimento à região de Cururipe, importante polo produtor frutífero, um dos principais setores exportadores do estado.
- **Nova ligação rodoviária no interior do estado.**
 - Uma ideia ainda em maturação, sem nenhum tipo de projeto elaborado, seria a implantação de um novo eixo rodoviário que ligasse importantes cidades do estado sem passar por Maceió.
 - Possível traçado conectaria Maragogi, Arapiraca e Coruripe.

Soluções Ferroviárias

- **Avaliação sobre a retomada da malha ferroviária.**
 - Entende-se que o governo federal deveria produzir uma análise sobre a possibilidade de reestabelecimento de ferrovias em Alagoas.
 - Seria necessário avaliar traçados distintos aos que se operava no passado, visto que eles cruzavam áreas que sofrem recorrentemente com alagamentos.
 - Há uma avaliação de que esse modo poderia trazer ganhos de eficiência na conexão entre a região de Arapiraca e a capital.
 - Possível porto seco na Região Metropolitana de Maceió se beneficiaria de uma conexão ferroviária para distribuição de produtos.

Soluções Aeroviárias

- **Compreensão dos impactos do Aeroporto de Maragogi**



- Foi destacada a urgência de uma iniciativa conjunta com a União para ordenação da ocupação do entorno do novo aeroporto em construção em Maragogi.
- Projetado para receber passageiros e cargas, o aeroporto tem um potencial de impacto regional grande, que pode trazer efeitos positivos e negativos.
 - A mitigação dos possíveis impactos negativos deve ser tratada com o governo federal de modo a alinhar as ações necessárias.
 - Primeiro passo apresentado seria a elaboração de um Plano Diretor para a região.
 - Fluxos de veículos leves e pesados que o aeroporto propulsionará deverão ser analisados com cautela.

Outras soluções

- **Implantação de um porto seco na Região Metropolitana de Maceió.**
 - Uma das estruturas que pode alterar as dinâmicas do estado é a construção de um novo terminal logístico integrado no entorno da capital.
 - Este projeto ainda se apresenta como um desejo do governo estadual, sem encaminhamento definido.
 - Um dos locais em que se vislumbra a instalação deste equipamento seria na região do município de Messias, próximo à BR-101.
 - Localização próxima à capital, ao Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares e a indústrias e centros de logísticas já instalados.
 - Desviaria parte do fluxo logístico que atualmente adentra o núcleo urbano da capital.

4.2.7. Contribuições dos participantes

Andreia Estevam, Secretária Especial de Planejamento Urbano da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas.

Na sua participação deu ênfase ao processo que o governo estadual tem desenvolvido a partir das conversas sobre o PNL, que é de maior aproximação entre as secretarias na discussão a respeito da logística no estado. Apontou a necessidade de o estado elaborar um Plano de Desenvolvimento Econômico que se interligue com um PELT, para que essas duas dimensões dialoguem e se retroalimentem para a solução dos gargalos existentes. Foi também o ponto focal da conversa na apresentação dos projetos que poderiam alavancar a logística no estado.

Roberta Rosas, Superintendente de Transporte e Mobilidade Urbana da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas.



Para os modos de transportes discutidos, entrou em mais detalhes do que já vem sendo discutido dentro do governo estadual em termos de soluções. Também reforçou a importância da elaboração de um PELT elaborado pelos técnicos locais ou com seu acompanhamento estreito, a fim de que possa retratar as especificidades do estado.

Natan Fausto, Assessor especial de Transporte e Mobilidade Urbana da Secretaria Especial de Planejamento Urbano da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas.

Não apresentou contribuições durante a entrevista, mas se mostrou disponível para tratar de quaisquer dúvidas a respeito dos dados enviados para o mapeamento de empreendimentos.



4.3. Amapá

Entrevista não realizada até 17 de outubro de 2025.



4.4. Amazonas

Entrevista realizada na segunda-feira, 22 de setembro de 2025.

4.4.1. Resumo

Na entrevista realizada com os representantes do Amazonas, a BR-319 foi o principal gargalo rodoviário tratado, destacando-se ainda os problemas de acesso terrestre à capital, Manaus. Enfatizou-se também a importância do modo aeroviário para regiões mais isoladas, especialmente para o transporte de pessoas em tratamento de saúde. Foi comentada a alta dependência que o estado tem do modo hidroviário, para o qual são propostas construções de orlas e portos móveis, que atendam às particularidades de diferentes regimes fluviais. Finalmente, os entrevistados evidenciaram as dificuldades de articulação com o estado vizinho, Pará – também dependente dos transportes fluviais –, para a qualificação dos serviços por modo hidroviário.

4.4.2. Participantes

Governo do Amazonas:

- **Reny Moita**, Coordenadora do Escritório de Projetos da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (SEDURB).
- **Paulo Esteves Fernandes Neto**, Chefe do Departamento de Mobilidade da Secretaria de Infraestrutura do Amazonas.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Relator.

Duração da entrevista: 87 minutos.



4.4.3. Visão de futuro para a logística estadual

Melhorar as conexões terrestres a Manaus e garantir acesso às diversas regiões do estado apesar das limitações sazonais específicas.

O governo foca em um rearranjo institucional de forma a separar as atribuições da gestão estadual dos transportes, não sobrecarregando uma única unidade administrativa. É uma prioridade melhorar a interligação de Manaus aos demais municípios do estado e às outras capitais do país. Para isso, é fundamental a ampliação da malha rodoviária, a construção de orlas e portos em municípios dependentes de hidrovias, e a reestruturação de aeródromos com pavimentação adequada.

Ademais, o Amazonas apresenta limitações orçamentárias importantes, o que faz com conte com recursos do governo federal para obras estruturantes de transportes e logística. O estado espera oportunidades de investimento e incentivo de programas e parcerias. Diversos projetos podem ser viabilizados com o PNL, com aporte do governo federal para construção de infraestruturas caras para a unidade federativa, mesmo que estaduais. Empreendimentos como a BR-319, algumas estradas estaduais, portos e pontes são considerados projetos propícios para celebração de cooperação técnica e financeira com o governo federal para viabilizar obras de construção e/ou ampliação de sistemas de transporte.

4.4.4. Principais soluções identificadas

Projetos federais prioritários para apoiar a conectividade/operação de projetos estaduais:

- **Adequação da BR-319.** A qualificação da BR-319 é a prioridade para os entrevistados do Amazonas, compreendida como conexão terrestre essencial da capital com a BR-230 (ligação com o Pará e Região Nordeste), com Rondônia e, a partir daí, com os estados do Acre e Mato Grosso.
- **Programa de portos de pequeno porte.** Dada a importância do transporte hidroviário no estado, foi citada a necessidade de estudo e desenvolvimento de um programa para implantação de portos em municípios. Os entrevistados relatam que, apesar de existirem portos flutuantes em muitas localidades, o regime dos rios tem imposto dificuldades operacionais relevantes fora das épocas de cheia. É necessário pensar soluções de infraestrutura portuária para tal condição, pois muitas comunidades dependem quase que exclusivamente do transporte fluvial para se conectar com o restante do estado. O modelo das chamadas Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, desenvolvido pelo DNIT, é considerado adequado para operação tanto nas épocas de cheia quanto de seca.



- **Necessidade de mais pontes rodoviárias em Manaus.** Foi destacado na entrevista o desafio da travessia dos rios no entorno de Manaus. A capital necessita de pontes que possibilitem uma fácil conexão ao resto do país, melhorando a logística e transporte tanto de cargas como de passageiros por meios terrestres. A única ponte existente, sobre o Rio Negro, só liga a cidade a quatro municípios.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **AM-010.** Iniciaram em 2022 a modernização da rodovia, visto que a demanda dela começou a aumentar principalmente por conta de novas dinâmicas nos municípios de Itacoatiara e Itapiranga. O primeiro tornou-se um polo graneleiro, a partir do qual grãos vindos de diversas localidades do país são distribuídos para outras cidades da Região Norte. Já o segundo município iniciou a exploração de gás natural, o que trouxe uma alta demanda de caminhões de gás na rodovia. Devido a esta mudança na dinâmica de transporte de cargas, a rodovia vem recebendo adequação de pavimentação, geometria e construção de ramais.
- **AM-070.** Rodovia que, a partir de Manaus e da ponte sobre o Rio Negro, oferece acesso ao município de Manacapuru e à AM-352. Segundo os entrevistados, é uma rodovia muito importante para o estado e já está recebendo obras de melhoria e adequação.
- **AM-352.** Ligação entre os municípios de Manacapuru (AM-070) e Novo Airão – local com grande fluxo turístico. A rodovia vem recebendo melhorias na infraestrutura por parte do estado.

4.4.5. Destaques

- **Dependência das hidrovias.** Destacou-se como o estado é altamente dependente de hidrovias fluviais, que configuram o principal modo de transporte do Amazonas. A maioria dos municípios depende de portos ainda pouco estruturados, e a unidade federativa busca formas de superar esse desafio – inclusive do ponto de vista regulatório. Os entrevistados também mencionaram obstáculos na articulação interestadual nesse campo. O existente Consórcio Amazônia Legal apresenta boa coordenação em relação aos transportes terrestres, mas não tanto nos modos hidroviários – ainda que fundamentais tanto para o Amazonas quanto para o Pará.
- **Ampliação dos acessos terrestres.** O estado necessita de melhorias em seus sistemas de transportes terrestres, principalmente no acesso à capital, o que inclui qualificação de estradas e implantação de pontes. A BR-319 foi considerada



prioritária para desafogar os fluxos de cargas e pessoas no Amazonas e conectar sua capital ao resto do Brasil.

- **Benefícios do modo aeroviário em locais de difícil acesso.** A equipe entrevistada comentou sobre a importância de aeródromos em regiões mais isoladas do estado, que têm acesso limitado por terra ou por água. Em algumas cidades do estado estruturas desse tipo estão sendo pavimentadas ou construídas.

4.4.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Melhorar as conexões terrestres a Manaus e garantir acesso às diversas regiões do estado apesar das limitações sazonais específicas.

- A equipe da UF enfatizou que o estado precisa de melhorias rodoviárias, hidroviárias e aeroviárias, e que o governo federal pode colaborar para sua viabilização especialmente por meio de recursos financeiros.
- **Desenvolvimento de portos nos municípios:**
 - A visão principal é conectar os municípios do estado através de portos que consigam operar tanto nas épocas de cheia quanto nas de seca. Infraestruturas como as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 evitariam isolamento de diversas comunidades garantindo a circulação de mercadorias e pessoas.
- **Integração rodoviária:**
 - Adicionalmente, os representantes destacaram que o Amazonas precisa qualificar suas conexões rodoviárias e que a BR-319 (com muitos problemas atualmente) é fundamental para o sistema estadual. A conexão de Manaus com o resto do Amazonas e com outros estados é necessária para o desenvolvimento estadual e a infraestrutura rodoviária tem papel ativo neste planejamento.

Soluções Rodoviárias

- **BR-319**
 - A principal solução rodoviária é a melhoria da BR-319, rodovia que proporciona conexão com outros estados. Mesmo com intervenções em andamento (pontes, balsas, pavimentação), os representantes da unidade federativa destacaram a importância da continuação e conclusão dos projetos.
- **Pontes em Manaus**
 - Manaus precisa de pontes para acesso a outras cidades e estados. Uma grande dificuldade logística na capital é a travessia dos rios em seu entorno, de modo que a construção de pontes conectadas a rodovias mostra-se prioritária. A capital conta somente com uma ponte (na AM-070) que a conecta



a algumas poucas cidades do interior do estado. O restante das travessias ocorre por balsas (caso da BR-319).

Soluções Aeroviárias

- **Aeroporto de Boa Vista do Ramos**

- Há estudo para implantação de um aeroporto no município de Boa Vista do Ramos – localidade cortada por rios e igarapés, com uma área verde densa no entorno. As dificuldades de implantação de acessos terrestres justificam o estudo para a construção de um aeroporto para acesso à cidade.

Soluções Hidroviárias

- **Construção de orlas e portos flutuantes**

- Como o modo de transporte principal do estado é o hidroviário, a visão é construir orlas e portos em diversas localidades para configurar uma rede estruturada de interligação dos municípios do estado com a capital, facilitando o acesso de cargas e pessoas.

4.4.7. Contribuições dos participantes

Reny Moita, Coordenadora do Escritório de Projetos da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (SEDURB).

Apresentou o panorama sobre as questões hidroviárias do estado, como a necessidade da infraestrutura de portos flutuantes em municípios. Tratou também das questões aeroviárias, como a importância de aeroportos e aeródromos locais para acesso a cidades isoladas. Outro tópico levantado pela entrevistada foi o acesso a Manaus e o déficit de pontes. Para ela, essas conexões à capital por pontes e rodovias são fundamentais para a interligação de Manaus a outros estados e capitais.

Paulo Esteves Fernandes Neto, Chefe do Departamento de Mobilidade da Secretaria de Infraestrutura do Amazonas.

Passou informações principalmente sobre os empreendimentos rodoviários, como as adequações de pavimentação, as construções de rodovias vicinais e de ramais de conexão. Também tratou sobre as condições das estruturas de pontes do estado.



4.5. Bahia

Entrevista realizada na terça-feira, 16 de setembro de 2025.

4.5.1. Resumo

A reunião teve como ponto central o debate sobre o modo ferroviário na Bahia. O entrevistado destacou a relevância da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), além da importância da cruz logística ferroviária formada pela FCA e pela Ferrovia Norte-Sul (FNS) para a integração ferroviária nacional (apesar da citada cruz ser fora da Bahia). O estado também sinalizou a intenção de participar do planejamento do traçado de ferrovias em seu território. No caso da FCA, foram destacados seus longos trechos em inatividade. Também foi comentado uma possível dificuldade da BAMIN de terminar o trecho da FIOL e do terminal de minérios no Porto Sul. Outro ponto destacado foi a importância da atuação conjunta estadual e federal para avanço da infraestrutura logística regional e das conexões entre distintos modos na Bahia.

No modo rodoviário, abordou-se o projeto do novo anel rodoviário de Feira de Santana, cidade que funciona como um hub de transporte no estado e cujo anel antigo se consolidou como via urbana; a nova concessão da BR-324, rodovia estruturante que conecta municípios estratégicos aos portos de Salvador; e a duplicação de trechos da BR-101 e da BR-116, considerados grandes gargalos logísticos da Bahia.

4.5.2. Participantes

Governo da Bahia:

- **Edgard Porto**, Diretor de Estudos da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI-BA), vinculada à Secretaria do Planejamento (SEPLAN-BA).

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro Martelli, Relator.

Duração da entrevista: 46 minutos



4.5.3. Visão de futuro para a logística estadual

Integração ferroviária e desenvolvimento logístico macrometropolitano de Salvador.

A visão de futuro da Bahia é se colocar no mapa ferroviário do país através da FIOF e da reconexão dos trechos inativos da FCA, integrar a “macrometrópole” baiana através do melhor funcionamento logístico das regiões da capital e de Feira de Santana, da conexão com o sul do estado através da ponte Salvador-Itaparica e do desafogamento da BR-101.

4.5.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Ferrovias FCA e FIOF.** Considera-se que a FIOF pode desempenhar um papel crucial na conexão da Bahia com outras regiões do país e, idealmente, com o Oceano Pacífico, no porto peruano de Chancay. Já a FCA conta com uma malha implantada subutilizada, que poderia ser readequada para auxiliar no transporte de cargas. De acordo com estudos da SEI-BA, a previsão de cargas transportadas pelos portos da Bahia, com a construção de ferrovias, é de 120 milhões de toneladas. Apesar do projeto ser federal, o governo estadual pede participação na definição dos traçados para poder pensar no atendimento de áreas de interesse logístico na unidade federativa.
- **Novo anel rodoviário em Feira de Santana.** Feira de Santana é considerada o principal hub rodoviário do estado, conectando as BR-101, BR-116 e BR-324. O anel existente já virou uma via urbana e seu fluxo está saturado. Na primeira entrevista foi mencionado que um projeto de contorno rodoviário mais amplo foi desenvolvido e se encontra na Caixa Econômica, mas está parado por falta de priorização federal e recursos.

4.5.5. Destaques

- **Financiamento de projetos e canais de integração para governança de projetos.** O entrevistado citou projetos que são realizados majoritariamente pelo governo federal, logo se trata de recursos financeiros já a cargo da União. Porém, um dos principais pedidos é a busca conjunta de soluções com o governo central, com canais de integração para governança dos projetos, especialmente para inclusão de contribuições estaduais nos estudos e na implementação dos empreendimentos.



4.5.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Integração à malha ferroviária nacional, através da FIOLE e da reativação de trechos inativos da FCA, e qualificar a infraestrutura logística da macrometrópole baiana (regiões da capital e de Feira de Santana).

- A ligação da FNS junto com a FIOLE e a FICO, criando uma cruz logística, pode trazer uma integração maior com o Brasil e com a América do Sul, conectando o estado ao Porto de Chancay, no Peru. Em paralelo, é necessário trabalhar com os portos da Bahia para retirar seus gargalos de forma integrada com a rede ferroviária.
- O entrevistado enfatizou as ligações ferroviárias do estado como prioridade de integração com o país. Ele destacou também a importância da comunicação ativa e maior trabalho conjunto com o governo federal para viabilizar as demandas do estado.
- **Integração da gestão de projetos:**
 - Ir além do modelo de seminários para comunicação e estabelecer uma gestão conjunta dos projetos nacionais, com comunicação ativa entre unidade da federação e governo federal para avanço dos empreendimentos. O estado vê neste tópico uma oportunidade de melhoria dos estudos e das implementações.

Soluções Rodoviárias

- **Construção do novo anel rodoviário em Feira de Santana**
 - O estado precisa da construção do novo anel rodoviário em Feira de Santana. Como a cidade funciona como hub rodoviário do estado e o antigo anel rodoviário se tornou uma via urbana, faz-se necessário a construção de um novo contornando a cidade.
- **Duplicação BR-101 e BR-116**
 - As rodovias BR-101 e BR-116 são duplicadas em outros estados, mas não na Bahia, configurando um dos maiores gargalos logísticos não só do estado, mas do Brasil. Em trajetos como Salvador-Itaberaba, que passa pelas duas, há constantemente engarrafamento de caminhões.
- **Concessão da BR-324**
 - A rodovia BR-324 é parte da conexão entre Salvador e Feira de Santana e é fundamental na ligação com os portos de Salvador. O entrevistado cita a necessidade da nova concessão da rodovia para melhor operação dela.

Soluções Ferroviárias

- **Reativação da Ferrovia Centro-Atlântica**



- A Ferrovia Centro-Atlântica é uma via estratégica pois liga o estado ao sudeste do país. A readequação dos trechos subutilizados é fundamental para a conexão regional e interestadual da Bahia.
- **Término dos trechos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste**
 - A FIOl conecta com o oeste tanto da Bahia quanto do Brasil e liga com a Ferrovia Norte-Sul, importante para o estado na distribuição de cargas e com potencial de conexão com a América do Sul no porto de Chancay, no Peru.

4.5.7. Contribuições dos participantes

Edgard Porto, Diretor de Estudos da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI-BA), vinculada à Secretaria do Planejamento (SEPLAN-BA)

Reforçou os estudos sobre a demanda logística do estado e falou da importância da integração metropolitana e Inter regional da Bahia. Colocou as ferrovias como prioridades estaduais e conexões importantes até mesmo em nível nacional. Também destacou a necessidade do novo anel rodoviário de Feira de Santana, fundamental para a distribuição e otimização do tráfego de cargas por rodovias no estado.



4.6. Ceará

Entrevista não realizada até 17 de outubro de 2025.

4.7. Distrito Federal

Entrevista realizada na quinta-feira, 18 de setembro de 2025.

4.7.1. Resumo

A entrevista se concentrou na estratégia do Distrito Federal de transformar sua logística, almejando que o estado deixe de ser apenas um local de passagem para se consolidar como um HUB logístico nacional de cargas, focado no Aeroporto Juscelino Kubitschek devido à sua localização central no país. Para apoiar essa visão, as prioridades rodoviárias incluem a construção de um anel viário, para desviar o fluxo de veículos de passagem da capital, e o aprimoramento da DF-130, essencial para o escoamento da produção agrícola e para servir como parte desse contorno viário. A viabilização desses projetos depende fundamentalmente do apoio do Governo Federal e da implementação de soluções como PPPs e o sistema de pedágio Free Flow para modernizar e financiar a infraestrutura rodoviária.

4.7.2. Participantes

Governo do Distrito Federal:

- **Valter Casimiro Silveira**, Secretário de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Relator.

Duração da entrevista: 38 minutos.



4.7.3. Visão de futuro para a logística estadual

Maior circulação de mercadorias e Aeroporto JK como HUB logístico aeroviário.

A visão de futuro do Distrito Federal é que o estado deixe de ser um local somente de passagem e tenha uma melhor estrutura de ligação dos seus polos de produção, para maior escoamento agrícola e industrial. A estratégia, segundo o entrevistado, foca na distribuição de mercadorias regionalmente, principalmente para estados vizinhos, e a consolidação do Aeroporto Internacional de Brasília como um HUB logístico nacional. Graças à sua localização central, o aeroporto tem o potencial de distribuir cargas para todo o país.

Para viabilização da visão do futuro, o estado precisa do auxílio do governo federal para melhoria da conexão intraestadual para circulação de cargas, principalmente no modo rodoviário. Em relação ao PNL 2050, há expectativa de melhoria da infraestrutura rodoviária, com auxílio para a ampliação da DF-130 e construção de um anel viário que possibilite que o tráfego de passagem não se sobreponha aos fluxos internos do Distrito Federal.

4.7.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Aprimoramento da DF-130.** A rodovia carece de uma infraestrutura mais desenvolvida, e sua modernização contribuiria para o escoamento da produção agrícola da região do PAD-DF, um dos principais territórios produtivos do estado. Além disso, o aprimoramento da via criaria uma rota alternativa de passagem fora de Brasília, ajudando a reduzir o fluxo de veículos na capital. Foi sugerido pelo entrevistado a eventual a federalização da rodovia.
- **Anel viário do Distrito Federal.** O governo estadual poderia contar com a ajuda do governo federal para a construção de um anel viário para tirar o fluxo de veículos da capital. A sugestão do secretário foi, junto do aprimoramento da DF-130, conectá-la a um arco viário com a BR-040, a BR-060 e a DF-290, de forma a contornar Brasília.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Parcerias com a iniciativa privada para manutenção de rodovias.** O secretário sugeriu PPPs para manutenções periódicas de rodovias distritais. Em rodovias em que não há viabilidade econômica, criar praças de pedágio e até mesmo o sistema



free flow por ser um modelo que viabiliza a cobrança por trechos, destinando a verba das cobranças aos estados específicos de cada trecho.

4.7.5. Destaques

- **Anel viário do Distrito Federal.** O entrevistado pontuou a necessidade de um anel viário para evitar conflitos entre os fluxos de passagem e o tráfego urbano do DF.
- **Aeroporto JK como HUB logístico.** O Aeroporto Internacional de Brasília é visto como um hub logístico nacional, dado sua posição geográfica central no país. Atualmente já conta com transporte de cargas e ampliação dos terminais logísticos, e a empresa concessionária Inframerica, segundo o secretário, tem como foco esta expansão. Concomitantemente, o estado qualificaria a infraestrutura de acesso ao aeroporto.
- **DF-130.** A extensão e a melhoria dessa rodovia teriam potencial para configurar um trajeto alternativo para cargas, por fora da área urbanizada, facilitando o acesso aos portos do Sudeste. Conectada ao arco viário proposto, apoiaria a ligação da BR-040 e da BR-060.

4.7.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Maior circulação de mercadorias e Aeroporto JK como HUB logístico aeroviário.

- O representante entrevistado enfatizou que o DF tem potencial de atuar como local de passagem de cargas e distribuição delas para o país. O desenvolvimento de centros logísticos no Aeroporto Juscelino Kubitschek é uma aposta para o papel do Distrito Federal no transporte de cargas nacionais, assim como no escoamento de sua própria produção.

Soluções Rodoviárias

- **Anel viário estadual.**
 - A principal solicitação rodoviária foi a construção de um anel viário que retirasse os fluxos de passagem da capital. Para isso, o entrevistado comentou que estava conversando com o DNIT a possibilidade de um arco viário no sul



do Distrito Federal, interligando as rodovias DF-130, DF-290, BR-040 e BR-060.

- **Melhoria da DF-130.**

- A rodovia atende diretamente à região de produção agrícola do PAD-DF, e tem potencial para transportar mais cargas dessa região e ainda servir como via de passagem de cargas.

Soluções Ferroviárias

- **Trem de passageiros Brasília-Luziânia.**

- O entrevistado comentou que o traçado previsto para a ferrovia de passageiros deveria ser revisado, tendo em vista que, além de ser sinuoso, terminaria a uma distância de 10 km do centro de Luziânia, o que diminuiria sua atratividade.

Soluções Aeroviárias

- **HUB logístico no Aeroporto Juscelino Kubitschek.**

- A entrevista revelou o desejo de transformar o Aeroporto Internacional de Brasília - Juscelino Kubitschek em um hub logístico nacional, incentivado pela localização geográfica central do estado no país. O projeto contaria com ampliação dos terminais logísticos e este aumento da circulação de cargas precisaria de maior infraestrutura terrestre no estado.

Outras soluções

- **Articulação interestadual.**

- O secretário revelou as dificuldades de articulação com os estados vizinhos e indicou que o governo federal pode exercer um papel importante para conciliar as demandas de cada unidade federativa. Foi citado, por exemplo, a questão de praças de pedágios, cuja implantação no DF poderia causar conflito com Goiás. Para solução deste problema, o entrevistado sugeriu a utilização do Pedágio Free Flow, que possibilita cobrança por trechos mais curtos e direcionamento da arrecadação à UF em que o veículo pagante de fato circulou.

4.7.7. Contribuições dos participantes

Valter Casimiro, Secretário de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal.

O secretário contribuiu destacando a visão estratégica de posicionar o Distrito Federal como um importante centro logístico no Brasil, incentivado pela centralidade geográfica que permite transformar o Aeroporto Juscelino Kubitschek em um HUB nacional de cargas. Como apoio a esta estratégia, ele priorizou a infraestrutura rodoviária, enfatizando a necessidade da construção de um anel viário para contornar a capital e o aprimoramento



da DF-130 para o escoamento agrícola e como rota alternativa de passagem. Por último, para além de delinear a necessidade de auxílio do Governo Federal para essas obras, ele sugeriu soluções práticas de financiamento e manutenção, como o uso de PPPs e a adoção do sistema de pedágio Free Flow, visando uma distribuição mais específica da arrecadação dos pedágios aos estados onde os veículos transitaram.



4.8. Espírito Santo

Entrevista realizada na terça-feira, 23 de setembro de 2025.

4.8.1. Resumo

A visão de futuro para a logística oferecida pelo entrevistado destacou o Espírito Santo como estado cada vez mais preparado para uma eficiente distribuição de cargas produzidas no país. Para tal, destacaram-se temas de expansão portuária (Porto de Imetame e Porto Central), duplicação de rodovias (BR-101, BR-262, BR-447, BR-381), renovação da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), nova ferrovia EF-118, melhoria da estrutura de telecomunicações e desenvolvimento sustentável. Foram abordadas ainda infraestruturas para distribuição de gás por dutos, internet banda larga, cooperação e desafios com o governo federal, e projetos aeroportuários em Itapemirim, Linhares, Cachoeiro de Itapemirim e Venda Nova. Os principais pontos discutidos incluíram ainda a realização de investimentos em infraestrutura através de concessões e PPPs, a necessidade de articulação federal para projetos interestaduais, o andamento do Porto Central e a construção de retroáreas portuárias.

4.8.2. Participantes

Governo do Espírito Santo:

- **Celso Guerra**, Subsecretário de Estado de Integração e Desenvolvimento Regional (SUBDES).

Redes:

- **Maurício Feijó**, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- **Sergio Demarchi**, Especialista em transporte e logística.
- **Renan Martelli**, Relator.

Duração da entrevista: 79 minutos.



4.8.3. Visão de futuro para a logística estadual

Integração física e digital para competitividade e acesso a mercados.

A visão de futuro do Espírito Santo é criar um ambiente competitivo com conectividade física e digital, que propicie acesso a mercados nacionais ou internacionais e incentive quem tiver interesse de circular, movimentar cargas ou produzir no estado. Esta visão de futuro perpassa pelo desenvolvimento de toda infraestrutura logística, como portos (construção de novos e melhoria de antigos), rodovias (duplicações e melhorias), e ferrovias (renovação da concessão da FCA). O estado busca ser um ator crucial no tráfego internacional de mercadorias para o Brasil, com foco na eficiência e na descarbonização.

4.8.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Contorno das Santas.** Há um estudo de um contorno rodoviário na região que engloba Santa Teresa, Santa Maria do Jetibá e Santa Leopoldina, chamado pelo entrevistado de 'Contorno das Santas'. A região historicamente abrigou imigrantes de origem europeia e possui forte apelo turístico – o que gera conflitos no trânsito das cargas pelas cidades. A eventual implantação de um contorno rodoviário naquela região melhoraria os fluxos, mas exigiria grandes investimentos devido ao relevo montanhoso aí encontrado. Nesse sentido, investimentos federais poderiam viabilizar o projeto.
- **EF-118.** O projeto da ferrovia de 575 quilômetros planejada para conectar Nova Iguaçu (RJ) a Santa Leopoldina (ES) – possibilitando ligação entre a malha da MRS e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), exige articulação com o governo federal para sua viabilização. A demora nas negociações sobre a renovação ferroviária da Vale está travando a proposta de nova ligação ferroviária entre municípios capixabas e fluminenses.
- **Contorno de Belo Horizonte da Ferrovia Centro-Atlântica.** O projeto, ainda que localizado fora do estado, aumentaria a velocidade do tráfego de cargas (especialmente grãos) entre Minas Gerais e Espírito Santo, qualificando os portos capixabas a movimentar cargas agrícolas do interior do país.



Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Porto Central.** O Porto Central (complexo industrial portuário privado) está em construção no município de Presidente Kennedy e tem previsão de conclusão em 2028. Por ele pretende-se escoar mercadorias advindas pela futura EF-118 e pela EF-352 – ferrovia privada já autorizada e na fase dos estudos ambientais entre os municípios de Presidente Kennedy (ES), Conceição do Mato Dentro (MG) e Sete Lagoas (MG).
- **Porto da Imetami.** Com previsão de operação a partir do início de 2026 em Aracruz, pertence à empresa privada Imetami, do setor metalmeccânico, rochas ornamentais, portuário, energia e óleo e gás. Será um porto preparado para movimentação de contêineres, serviço ainda inexistente no estado. Será capaz de receber navios de até 180.000 toneladas, e em sua segunda fase, de 300.000 a 350.000 toneladas.
- **Contorno rodoviário de Aracruz.** O estado está iniciando um contorno rodoviário na cidade de Aracruz, que ajudará a desviar as cargas da zona urbana da cidade. Como é uma cidade de acesso a diversos portos, é uma estrutura muito importante para a logística estadual.

4.8.5. Destaques

- **Implantação da EF-118.** Ferrovia de 575 quilômetros planejada para conectar Nova Iguaçu (RJ) a Santa Leopoldina (ES).
- **Priorização dos licenciamentos e dos processos de concessão** realizados pelo governo federal no estado.
- **Contorno das Santas.** Por seus altos custos de implantação, configura oportunidade propícia para cooperação com a União.

4.8.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Integração física e digital para competitividade e acesso a mercados.

- **Ampliação portuária.**



- O estado conta com portos existentes e alguns portos em construção. Parte dos existentes estão sendo expandidos para receber maiores volumes de cargas.
- Para o estado, os portos são oportunidades de acesso ao mercado internacional. Os portos do Rio de Janeiro e de Santos são caros e em regiões saturadas, de modo que o Espírito Santo pode oferecer uma estrutura competitiva para recebimento e envio de cargas para outros países.
- **Melhoria da infraestrutura de acesso aos portos.**
 - Adicionalmente, o representante destacou que, para o bom funcionamento portuário, é necessária uma boa conexão com os outros modos de transporte.
 - Para isso acontecer, é preciso a melhoria da conexão rodoviária e ferroviária, portanto o estado precisa de duplicações de rodovias federais e renovação da malha ferroviária.
- **Conectividade digital.**
 - O estado tem buscado um aumento da conectividade digital, com melhoria da estrutura de acesso a internet e tecnologia, de forma a tornar fácil a comunicação de empresas e novos negócios, fomentando o desenvolvimento da produção e logística dentro da unidade federativa.
- **Desenvolvimento da Retroárea Portuária e Corredores de Carga.**
 - O entrevistado propôs o desenvolvimento de uma retroárea primária próxima ao porto de Aracruz e uma secundária em municípios do entorno, como Fundão, onde um porto seco com pátio ferroviário está nascendo. Ele detalhou a construção da nova rodovia ES-015, que conectará o Parque Industrial de Serra à região portuária, e a requalificação da rodovia ES-445. Além disso, a implementação de contornos viários em Aracruz, ao norte e ao sul, visa reduzir o tráfego pesado que hoje passa por dentro da cidade.

Soluções Rodoviárias

- **Contornos das Santas.**
 - O entrevistado destacou a necessidade de um contorno rodoviário entre rodovias estaduais nos municípios de Santa Maria do Jetibá, Santa Teresa e Santa Leopoldina – proposta conhecida como “Contorno das Santas”. Essas cidades, com forte apelo turístico e relevante produção agropecuária, sofrem com o tráfego pesado de caminhões e carretas que passam por suas áreas urbanizadas. Entretanto, por se tratar de região montanhosa, a viabilização financeira de tal obra mostra-se desafiadora no contexto limitado do orçamento estadual.
- **Duplicação de rodovias federais.**
 - O entrevistado explicou que o plano para o Espírito Santo inclui a duplicação das principais rodovias de conexão com o Brasil, que são: BR-101, BR-262,



BR-447, BR-381 e BR-259. Das citadas, a BR-101 já está em duplicação, as outras ainda precisam avançar neste ponto.

- **Rodovia ES-015.**

- Está em construção a nova rodovia ES-115, que conectará o Parque Industrial de Serra à região portuária (contorno de Jacaraípe).

Soluções Ferroviárias

- **Requalificação da Ferrovia Centro-Atlântica.**

- O projeto aborda a requalificação da FCA com o contorno de Belo Horizonte, que aumentaria a velocidade do tráfego de cargas (especialmente grãos) entre Minas Gerais e Espírito Santo.

- **EF-118.**

- Com 575 quilômetros, a ferrovia deverá conectar Nova Iguaçu (RJ) a Santa Leopoldina (ES), promovendo a integração da malha ferroviária do Sudeste e garantindo o acesso ferroviário a importantes terminais portuários. O trecho de 80km entre Santa Leopoldina e Anchieta (ES) deverá ser construído pela Vale, como contrapartida pela prorrogação antecipada das suas ferrovias, e passará a integrar o contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). O trecho de aproximadamente 170 km entre Anchieta e o Porto do Açu (RJ) integrará uma nova concessão, e poderá contemplar ainda a construção do trecho de 325km entre o Porto do Açu e Nova Iguaçu.
- Mostra-se necessária articulação com o governo federal para viabilizar o projeto da EF-118, que depende também de parceria com o Rio de Janeiro. A demora nas negociações sobre a renovação ferroviária da Vale está travando proposta de nova ligação ferroviária entre municípios capixabas e fluminenses.

Soluções Aeroviárias

- **Aeroporto de cargas de Itapemirim.**

- Há o projeto de um aeroporto de cargas no município de Itapemirim, que ainda está em fase inicial e busca declaração de utilidade pública. Ele explicou que o estado está focando em reformas de aeroportos existentes, como em Linhares, onde a pista foi ampliada, e em Cachoeiro de Itapemirim, no sul do estado. O entrevistado também mencionou a construção de um novo aeroporto em Venda Nova, uma região turística de montanha, e os recentes investimentos no Aeroporto de Vitória, já concedido à iniciativa privada.

Soluções Hidroviárias



- **Porto Central.**
 - O porto no município de Presidente Kennedy está sendo construído, com previsão de conclusão do primeiro terminal em 2028. O projeto prevê receber navios de carga com capacidade para 400.000 toneladas, maiores que os postos já existentes no estado.
- **Retroárea Portuária.**
 - O entrevistado propôs o desenvolvimento de uma retroárea primária próxima ao porto de Aracruz e uma secundária em municípios do entorno, como Fundão, onde um porto seco com pátio ferroviário está nascendo.

Outras soluções

- **Corredor sustentável de gás.**
 - O setor de gás está em expansão no estado com previsão de até 1 bilhão de reais em investimentos, este investimento é focado na indústria, inclusive construção de termoelétricas, mas o entrevistado citou a ideia de uma distribuição de gás seguindo o traçado das rodovias. O plano levantado foi de fomentar a matriz de gás como combustível automotivo, criando uma estrutura de distribuição de gás nos postos de estradas para veículos que utilizem esse tipo de abastecimento.

4.8.7. Contribuições dos participantes

Celso Guerra, Subsecretário de Estado de Integração e Desenvolvimento Regional (SUBDES).

Apresentou o panorama completo da logística estadual, passando por todos os modos de transporte. Citou o estado como local de passagem para cargas, mas com incentivos ao desenvolvimento produtivo. Expôs como a unidade federativa se estrutura para ser cada vez mais competitiva e conectada aos mercados nacionais e internacionais, investindo em portos com capacidades cada vez maiores, rodovias de acesso bem estruturadas, aeroportos de cargas e passageiros e até mesmo estrutura dutoviária. O entrevistado deixou claro que todo este processo é com foco em um desenvolvimento sustentável, com menos carbonização, e conectado digitalmente com estruturas de telecomunicações, que é um foco de melhoria constante no estado para fomentar um ambiente de bons negócios.



4.9. Goiás

Entrevista realizada na quinta-feira, 09 de outubro de 2025.

4.9.1. Resumo

A partir da conversa, ficou clara a diretriz do governo de Goiás voltada à melhoria das infraestruturas de escoamento da produção estadual, com destaque para os setores agropecuário e mineral. A solução que tem sido adotada na esfera estadual é o fortalecimento do Fundeinfra enquanto alternativa para captação de recursos e contratação de obras. Em relação a iniciativas que dependem da cooperação federal, foram apontadas como prioritárias a ampliação dos investimentos em manutenção e implantação de anéis viários nas rodovias federais, a criação de novos trechos ferroviários e o desenvolvimento de soluções de mobilidade para a RIDE/DF.

4.9.2. Participantes

Governo de Goiás:

- **Alessandra Carvalho**, Subsecretária da Secretaria de Estado da Infraestrutura.
- **Felipe Machado**, Assessor da Subsecretaria de Políticas e Programas de Parcerias de Infraestrutura da Secretaria de Estado da Infraestrutura.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada, Relator.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.

Duração da entrevista: 51 minutos.



4.9.3. Visão de futuro para a logística estadual

Desenvolvimento de uma infraestrutura logística voltada ao atendimento das demandas dos setores produtivos do estado.

A Secretaria de Infraestrutura do Estado de Goiás ressaltou que uma das principais diretrizes do governo estadual é o fortalecimento da infraestrutura destinada ao escoamento da produção agropecuária e mineral, setores estratégicos para a economia goiana. Nesse sentido, os esforços têm se dado na adequação de rodovias e no aprimoramento da integração com as linhas férreas, buscando maior eficiência logística. A secretaria também evidenciou a preocupação com o atendimento aos territórios de populações tradicionais (Kalungas), destacando ainda a necessidade de melhorias em pontes, bueiros e no transporte aéreo, de modo a garantir condições adequadas de mobilidade e acesso às diversas regiões do estado.

4.9.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Adequação das rodovias federais.** Durante a entrevista, o governo de Goiás apontou a existência de uma discrepância entre os investimentos aplicados nas rodovias estaduais e federais, ressaltando a necessidade de uma atuação mais consistente da União na manutenção da malha viária sob sua jurisdição. Essa ampliação de esforços seria particularmente benéfica para as rotas de acesso aos terminais ferroviários — fundamentais à integração intermodal — e para as rodovias que servem regiões turísticas do estado, sobretudo na região norte.
- **Construção de anéis viários nos eixos rodoviários.** Reconhecendo os prejuízos causados pela passagem de veículos pesados em zonas urbanas, o governo estadual elaborou uma metodologia própria para definir, com base em critérios técnicos, quais municípios devem ser priorizados na implantação de contornos viários. No que se refere às rodovias federais, a próxima etapa envolve um trabalho conjunto com o DNIT para analisar os fluxos de tráfego e discutir alternativas viáveis — tanto do ponto de vista técnico quanto financeiro — para a execução dessas obras.
- **Abertura de trechos ferroviários na região de Catalão.** A exploração de terras raras, minerais cada vez mais valorizados pela indústria tecnológica, tem se expandido na região sudeste de Goiás, especialmente no município de Catalão. Nesse contexto, o governo estadual avalia que o governo federal poderia aprofundar os estudos sobre a viabilidade de novas conexões ferroviárias que atendam a esse polo em crescimento. Por se tratar de um produto de alto valor agregado e forte



vocação exportadora, entende-se que o modo ferroviário representa uma solução eficiente para o seu escoamento.

- **Investimento no transporte de passageiros na RIDE/DF.** O elevado fluxo de pessoas observado na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF) foi destacado como um dos principais desafios a serem enfrentados de forma coordenada com o governo federal. Considerando a magnitude desse movimento populacional, entende-se que a região demanda soluções mais abrangentes e inovadoras que promovam melhorias significativas nas condições de mobilidade urbana.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Fundeinfra como exemplo de financiamento rodoviário.** Tendo em vista o foco do estado em promover melhores condições rodoviárias para o escoamento da produção, foi desenvolvida uma solução inovadora para a mobilização de recursos para esta área. O Fundo Estadual de Infraestrutura (Fundeinfra) é um fundo administrado pelo governo estadual que recebe contribuições financeiras do setor privado e as direciona à ampliação da capacidade logística dos setores agropecuário e mineral. As inovações na captação de recursos e na agilidade de contratação de obras têm permitido ao governo alcançar resultados concretos na ampliação da oferta de infraestrutura no estado.

4.9.5. Destaques

- **Destinação de recursos para a substituição de pontes de madeira.** Para enfrentar o gargalo logístico representado pela ampla existência de pontes de madeira, o governo estadual sugeriu que a União avalie a criação de um programa nacional voltado ao financiamento da substituição dessas estruturas. Como as soluções técnicas já vêm sendo desenvolvidas pelos estados para atender às particularidades regionais, considera-se que o principal apoio federal deveria se dar na ampliação do acesso a recursos para a execução dessas obras.

4.9.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Desenvolvimento de uma infraestrutura logística voltada ao atendimento das demandas dos setores produtivos do estado.

- **Financiar projetos com foco no escoamento da produção.**



- O governo estadual destacou a criação do Fundeinfra como uma importante inovação no investimento à infraestrutura no estado.
 - Permite que o setor privado possa contribuir financeiramente com o fundo estadual, visando a execução de obras que impulsionem o escoamento da produção agropecuária.
 - Parceria com entidades produtoras que auxiliam na identificação de rodovias prioritárias para o escoamento de cargas.
 - As entidades que contribuem com o Fundeinfra podem realizar estudos para projeto por meio de manifestação de interesse e receber recursos do fundo para sua concretização.
 - Não se renuncia ao controle estrito do governo na fiscalização e publicização dos recursos utilizados.
 - O Tribunal de Contas do Estado fica responsável pela análise prévia de todos os aspectos dos projetos, realizando um acompanhamento rigoroso da destinação dos recursos.
 - O orçamento das obras é realizado com base na tabela de preços da GOINFRA.
 - Para que os interessados no oferecimento dos serviços possam oferecer descontos no valor calculado, calcula-se o deságio médio das obras de mesma natureza praticado nos últimos doze meses a partir da Lei nº 14.133/2021.
 - A operação do fundo se baseia na Lei nº 13.019/2014.
 - A realização das obras se dá pela assinatura de um termo de colaboração entre o governo estadual e o ente privado.
 - O resultado observado tem sido uma dinamização das intervenções, com maior agilidade no processo.
 - Atualmente existem 80 obras na carteira do Fundeinfra, 47 delas em andamento.
 - Observa-se uma grande concentração de obras na região sudoeste do estado, local em que há intensa produção agropecuária.
- O diagnóstico do estado é que seu setor agropecuário é altamente produtivo e necessita de melhores condições de escoamento.
- Assim, o objetivo do fundo é promover melhores ligações das regiões produtoras aos demais estados consumidores e aos portos para exportação.
- **Investimento nas travessias.**
 - Ainda tratando do aprimoramento das estruturas rodoviárias no estado, foi destacada como frente a ser explorada a adequação de travessias sobre corpos d'água.
 - Ainda existem diversas pontes de madeira que necessitam de substituição.
 - O governo estadual está estruturando um programa para substituição das balsas por pontes.
 - Aliado a isso, já se iniciou um programa de restauração, reabilitação e aumento de capacidade das pontes de concreto.
 - Para além de beneficiar as zonas produtivas, o estado enxerga o grande potencial dessa frente em atender as demandas dos povos originários.



- No norte do estado, a população tradicional Kalunga carece de estruturas que facilitem sua mobilidade no território, especialmente em épocas de chuva.

Soluções Rodoviárias

- **Anéis viários.**
 - O governo estadual desenvolveu internamente uma metodologia para realizar a avaliação técnica dos municípios que necessitam de novas infraestruturas de contorno e priorizá-los.
 - O próximo passo consiste na elaboração de estudos de viabilidade econômica das soluções necessárias em cada um destes casos.
 - Tratando-se dos anéis viários que se conectam a rodovias federais, é necessária parceria com o DNIT para ampliar os estudos de tráfego nessas estruturas e alinhar a participação de ambas as esferas no seu financiamento.
- **Adequação das rodovias federais.**
 - Foi apresentada a visão de que a União deveria comprometer mais recursos na manutenção e readequação da malha rodoviária sob sua responsabilidade.
 - Entende-se que a qualidade do viário observado em vias federais está aquém do esperado, especialmente considerando a importância destes eixos.
 - Um dos focos do governo federal deveria ser os trechos de integração com a malha ferroviária, a fim de tornar mais eficiente o escoamento do setor produtivo.
 - Outra área de atenção é a melhoria das infraestruturas rodoviárias como incentivo ao turismo.
 - Compreensão de que um dos obstáculos para o fortalecimento do setor turístico no estado é a baixa qualidade do viário.
- **Substituição de pontes de madeira.**
 - Ao adentrar no debate a respeito de alternativas para a substituição das pontes de madeira, foi apontado que as soluções técnicas e procedimentos já são de conhecimento do estado, especialmente por conta das particularidades regionais existentes.
 - Entende-se que a principal forma de contribuição de um programa federal seria por meio da destinação de recursos voltados especificamente a essa finalidade.
- **Transporte de passageiros na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.**
 - Com relação à infraestrutura voltada ao transporte de passageiros, foi ressaltada a situação observada na RIDE/DF.
 - O intenso deslocamento de pessoas registrado nesta região deveria ser objeto de análise pela União.
 - Propõe-se que o governo federal estude modos de transporte alternativos para atender a esses passageiros de maneira mais rápida e segura.



Soluções Ferroviárias

- **Estudo de linhas ferroviárias na região de Catalão.**
 - Considerando o avanço da exploração de terras raras no sudeste goiano e a importância estratégica que esses minerais vêm adquirindo no cenário internacional, sugeriu-se que o governo federal analise a possibilidade de implantar novas vias férreas no estado, de modo a ampliar a capacidade logística e apoiar o escoamento da produção.

4.9.7. Contribuições dos participantes

Alessandra Carvalho, Subsecretária da Secretaria de Estado da Infraestrutura.

Apresentou os esforços que o governo de Goiás tem realizado para oferecer melhores condições de infraestrutura para os setores produtivos do estado. Destacou a importância da estruturação do Fundeinfra nesse processo e ressaltou seu caráter inovador. Além disso, tratou das frentes que podem se desenvolver através da colaboração com a União.

Felipe Machado, Assessor da Subsecretaria de Políticas e Programas de Parcerias de Infraestrutura da Secretaria de Estado da Infraestrutura.

Deu suporte aos apontamentos realizados pela subsecretária em relação à aplicação do Fundeinfra, trazendo dados atualizados a respeito das obras contempladas pelo fundo.



4.10. Maranhão

Entrevista realizada na quinta-feira, 9 de outubro de 2025.

4.10.1. Resumo

A reunião com o Maranhão revelou uma visão de futuro que busca utilizar investimentos em logística como uma ferramenta para promover a industrialização e o desenvolvimento sustentável do interior do estado, superando um enfoque reativo por um planejamento de longo prazo alinhado ao plano Maranhão 2050. Foi destacado que, por a infraestrutura principal ser de competência federal ou privada, o estado se vê como um "coadjuvante", com foco na malha rodoviária estadual.

Nesse contexto, a cooperação com a União é fundamental e se concentra em otimizar os ativos federais existentes, como a Ferrovia Norte-Sul (para viabilizar o transporte de contêineres no Porto de Itaqui), e para criar corredores logísticos, como a Hidrovia do Rio Mearim e o Ramal Ferroviário de Balsas. Adicionalmente, foram apontadas necessidades de investimentos diretos do governo federal em gargalos específicos, como a melhoria dos acessos rodoviários ao complexo portuário de São Luís e a construção de contornos viários em cidades do interior.

4.10.2. Participantes

Governo do Maranhão:

- **Diogo Viana**, Assessor da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA) do Estado do Maranhão.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 46 minutos



4.10.3. Visão de futuro para a logística estadual

De reativo a proativo: Maranhão 2050 integrado e competitivo.

Na entrevista, foi enfatizado que a visão de futuro do Maranhão é a de utilizar a logística como uma ferramenta para integrar os polos produtivos e fomentar o desenvolvimento sustentável do interior do estado. Para isso, o objetivo é superar o enfoque reativo atual por um planejamento proativo e de longo prazo, alinhado ao plano "Maranhão 2050", que vise, entre outras coisas, reduzir a dependência do modo rodoviário.

4.10.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Melhoria dos acessos rodoviários ao Porto de Itaqui.** A cooperação do governo federal é necessária para executar obras na BR-135, como a construção de vias marginais e viadutos, para segregar o tráfego portuário e o urbano, e reduzir os congestionamentos.
- **Desenvolvimento de estudos para a Hidrovia do Rio Mearim.** Foi identificada a oportunidade de realizar estudos em cooperação com a União para um projeto de hidrovia no Rio Mearim, que teria o duplo benefício de criar um corredor logístico e auxiliar no controle de enchentes na região.
- **Implantação de ramais ferroviários no sul do estado.** O apoio federal é necessário para viabilizar a construção de ramais ferroviários, como o que ligaria Balsas à Ferrovia Norte-Sul em Porto Franco, para desafogar o transporte rodoviário de grãos.
- **Construção de contornos rodoviários em cidades do interior.** A cooperação com o DNIT é necessária para a construção de contornos em cidades como Imperatriz, Balsas, Açailândia e Presidente Dutra, que são atravessadas por rodovias federais.
- **Estruturação de infraestrutura para a pesca artesanal.** Foi apontada a oportunidade de um programa federal para apoiar o desenvolvimento de infraestrutura (pequenos portos, refrigeração) para a produção de pescado nas Reentrâncias Maranhenses.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:



- **Manutenção e expansão da malha rodoviária estadual.** Foi destacado que o principal papel do estado é a construção e manutenção de suas rodovias, com foco em garantir a capilaridade e a conexão dos polos produtivos com as rodovias federais.

4.10.5. Destaques

- **Investir na melhoria dos acessos rodoviários ao Porto de Itaqui.** Foi destacada como uma prioridade a necessidade de investimentos do DNIT na BR-135, principal acesso ao complexo portuário de São Luís. O apoio federal seria para a construção de viadutos e vias marginais, a fim de segregar o tráfego portuário do urbano e resolver os gargalos de congestionamento.
- **Apoiar o desenvolvimento de novos corredores logísticos no interior.** A cooperação federal é vista como essencial para implantar novas rotas de escoamento. As principais frentes de apoio seriam na realização de estudos conjuntos para a viabilização da Hidrovia do Rio Mearim e na aprovação, pela ANTT, do projeto do Ramal Ferroviário de Balsas, para conectar o polo do agronegócio à Ferrovia Norte-Sul.
- **Construir contornos rodoviários em cidades do interior.** Foi apontada a necessidade de o DNIT investir na construção de contornos rodoviários em cidades do interior que são atravessadas por rodovias federais, como Imperatriz, Balsas e Açailândia, para retirar o tráfego de passagem de dentro das áreas urbanas.
- **Investir em infraestrutura para destravar economias regionais.** Foi sugerido um apoio federal focado em investimentos de infraestrutura para destravar o potencial de economias com vocações específicas. Os exemplos foram o investimento na logística para a produção de pescado nas Reentrâncias Maranhenses (com pequenos portos e refrigeração) e a criação de uma demanda de carga que torne viável a operação de ferrovias subutilizadas, como a Transnordestina.

4.10.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: De reativo a proativo: Maranhão 2050 integrado e competitivo

- Na entrevista, foi enfatizado que a visão de futuro do Maranhão é a de utilizar a logística como uma ferramenta para integrar os polos produtivos e fomentar o desenvolvimento industrial do interior do estado. Para isso, o objetivo é superar o



enfoque reativo atual por um planejamento proativo e de longo prazo, alinhado ao plano "Maranhão 2050", que vise, entre outras coisas, reduzir a dependência do modo rodoviário.

- **Planejamento da integração modal para o escoamento.**
 - A proposta central é promover a articulação entre diferentes modos de transporte, criando rotas mais eficientes e reduzindo a dependência do modo rodoviário de longa distância.
- **Foco na industrialização e verticalização da cadeia produtiva.**
 - Superar o modelo baseado apenas na exportação de grãos, estimulando a verticalização e o valor agregado local, como com a implantação da nova planta de etanol de milho em Balsas.
 - Além disso, prevê-se o fortalecimento de polos regionais com vocações específicas, a exemplo da economia da pesca nas Reentrâncias Maranhenses.
- **Desenvolvimento de infraestrutura de apoio a vocações regionais:**
 - A visão de futuro inclui também a criação de infraestruturas específicas para destravar o potencial de polos produtivos regionais, por exemplo, incorporação de infraestrutura para armazenamento de produtos.

Soluções Rodoviárias

- **Melhoria dos acessos rodoviários ao Porto de Itaqui (BR-135).**
 - Foi destacado que o principal acesso ao Complexo Portuário de São Luís, a BR-135, caracteriza-se por congestionamentos e conflitos com o tráfego urbano, especialmente no período de safra, com um volume muito alto de carretas.
 - A solução proposta é segregar o tráfego local do de passagem. Mencionou-se que já existem estudos no DNIT para a construção de viadutos nas interseções críticas. Adicionalmente, foi apontada a necessidade de vias marginais, embora este projeto ainda esteja em fase de concepção.
 - O apoio da União é fundamental, pois trata-se de uma rodovia federal, e a cooperação seria para executar essas obras.
- **Construção de contornos rodoviários em cidades do interior.**
 - Foi mencionado que diversas cidades do interior, por estarem às margens de rodovias federais, necessitam de contornos para retirar o tráfego de longa distância de suas áreas urbanas.
 - As cidades citadas que necessitam de contornos ou melhorias na travessia urbana foram Imperatriz (cuja duplicação da travessia já está em fase final), Balsas, Açailândia e Presidente Dutra.
 - A cooperação do DNIT é necessária para o planejamento e execução desses projetos.
- **Manutenção e expansão da malha rodoviária estadual.**
 - Foi destacado que o papel principal do estado na logística é a construção e manutenção de suas rodovias.
 - O objetivo é garantir a capilaridade da rede, conectando os polos produtivos e as cidades do interior com as grandes rodovias federais que estruturam o estado.



Soluções Ferroviárias

- **Viabilização de ramais ferroviários para o agronegócio (Ramal de Balsas).**
 - Foi apontada como uma solução fundamental para o sul do estado a implantação de um ramal ferroviário ligando o polo agrícola de Balsas à Ferrovia Norte-Sul, na altura de Porto Franco.
 - Mencionou-se que já existem estudos para este ramal protocolados na ANTT e que a infraestrutura para o transbordo rodoferroviário em Porto Franco já está pronta.
 - O apoio federal é crucial para a aprovação e priorização deste projeto, que aliviaria o transporte rodoviário de grãos e garantiria a vida útil das estradas da região.
- **Otimização das ferrovias existentes (Norte-Sul e Transnordestina).**
 - A otimização do uso das ferrovias federais foi vista como uma solução estratégica. Para a Ferrovia Norte-Sul, o objetivo é usá-la para conectar o Porto de Itaquí aos polos industriais do Centro-Oeste, viabilizando o transporte de contêineres e ajudando a desafogar o Porto de Santos.
 - Para o trecho da Ferrovia Transnordestina (entre São Luís e Teresina), foi destacado que a linha está subutilizada, com pouca carga. A solução, neste caso, não seria de infraestrutura, mas de fomento ao desenvolvimento econômico ao longo do seu traçado para gerar demanda que justifique os investimentos.
- **Entraves na Estrada de Ferro Carajás (EFC).**
 - Foi destacado que a EFC, operada pela Vale, é um grande gargalo para o estado, pois a concessionária prioriza quase que exclusivamente o transporte de seu próprio minério de ferro.
 - Existe pessimismo sobre uma solução a curto prazo, dado que a concessão foi renovada recentemente por 30 anos, e seria muito difícil conseguir alterar o contrato para permitir o transporte de outras cargas.

Soluções Aeroviárias

- Na entrevista, não foram mencionados ou discutidos projetos específicos para o setor aeroviário.

Soluções Hidroviárias e Portos

- **Desenvolvimento de estudos para a hidrovía do Rio Mearim.**
 - Foi identificada a oportunidade de desenvolver um projeto para a hidrovía do Rio Mearim, que deságua na Baía de São Marcos, próximo ao Complexo Portuário de São Luís.
 - Mencionou-se que um projeto de hidrovía nesta região teria o duplo benefício de criar um corredor logístico para novas fronteiras agrícolas e, ao mesmo



- tempo, ser conjugado a obras de contenção de enchentes, um problema histórico na região.
- A cooperação com a União foi apontada como interessante para a realização de estudos que aprofundem essa possibilidade.
 - **Otimização e expansão do complexo portuário de São Luís.**
 - A principal solução discutida para o Porto de Itaqui foi a viabilização do transporte de contêineres. O entrave atual é a falta de cargas para o retorno dos equipamentos (logística reversa de contêineres).
 - A solução poderia ser o uso da Ferrovia Norte-Sul para trazer produtos do Centro-Oeste do Brasil.
 - Existe um grande potencial para expansão do complexo portuário na costa leste da Baía de São Marcos, com muitas áreas com águas profundas e abrigadas, ideais para a construção de novos terminais, sejam públicos ou de uso privado.

Outras soluções

- **Estruturação de infraestrutura para a pesca nas Reentrâncias Maranhenses**
 - Foi apontado que a região das Reentrâncias Maranhenses (litoral oeste do estado), grande produtora de pescado, tem seu potencial limitado pela falta de infraestrutura.
 - A solução seria o investimento em portos de pequeno porte e em estruturas de refrigeração, para permitir o beneficiamento e o transporte do pescado a longas distâncias, hoje limitado ao consumo local.
 - Foi destacado que qualquer intervenção nesta área precisa de um planejamento cuidadoso, em linha com o Zoneamento Ecológico-Econômico do estado e com respeito às populações tradicionais.

4.10.7. Contribuições dos participantes

Diogo Viana, Assessor da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA).

Ofereceu um panorama completo e pragmático da logística do Maranhão, contextualizando a visão de futuro do estado a partir do plano Maranhão 2050. Deu ênfase ao papel coadjuvante do estado na infraestrutura de grande porte, que depende majoritariamente da União. Detalhou as principais soluções e gargalos em cada modo de transporte, destacando o potencial do Porto de Itaqui para contêineres, a necessidade de melhorias nos acessos rodoviários (BR-135), o potencial da Hidrovia do Rio Mearim e a importância de projetos ferroviários, como o ramal de Balsas.



4.11. Mato Grosso

Entrevista realizada na terça-feira, 16 de setembro de 2025.

4.11.1. Resumo

A reunião revelou a visão do Mato Grosso como um polo de produção agrícola de escala mundial, cujo crescimento exponencial está ameaçado por gargalos na infraestrutura de escoamento. Foi destacado que o estado tem investido massivamente com recursos próprios em sua malha interna, mas que a viabilização de seu potencial futuro depende de ações urgentes da União. O apoio federal demandado é multifacetado, com grande ênfase na aceleração de licenciamentos ambientais e concessões de projetos federais (como a Ferrogrão), na articulação diplomática para novos corredores (rota do Pacífico) e na criação de novos arranjos institucionais, como a estadualização de rodovias e a criação de linhas de financiamento para infraestrutura capilar.

4.11.2. Participantes

Governo do Mato Grosso:

- **Marcelo de Oliveira**, Secretário de Infraestrutura e Logística (SINFRA-MT) do Mato Grosso.
- **Sérgio Leal**, Analista de Agronegócios SINFRA-MT.
- **Maria Stella Lopes**, Assessora da SINFRA-MT.
- **Paulo Fernandes**, Gestor Governamental da Unidade de Gerenciamento de Projetos da SINFRA-MT.
- **Lucas Rocha**, Assessor de Gabinete na SINFRA-MT.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 89 minutos.



4.11.3. Visão de futuro para a logística estadual

Infraestrutura para o crescimento: o agro em expansão.

Na entrevista, foi enfatizado que o estado se posiciona como um importante polo de produção agrícola no Brasil, cujo futuro depende da criação urgente de múltiplos e eficientes corredores de exportação, de modo a viabilizar um crescimento de produção sem precedentes e consolidar sua posição como um dos principais fornecedores de alimentos para o mundo.

4.11.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Viabilização das grandes ferrovias (Ferrogrão e FICO).** Foi ressaltado que a viabilização das ferrovias é a solução mais estruturante para o estado. Identificou-se uma oportunidade de cooperação com o governo federal para dar mais celeridade aos processos de licenciamento ambiental e de concessão, que são etapas cruciais para a concretização desses projetos federais.
- **Pavimentação de corredores rodoviários federais (BR-163, BR-158 e BR-242).** Foi identificada a necessidade de uma colaboração mais estreita para a conclusão de trechos importantes dessas rodovias. As oportunidades de apoio da União incluem a análise da ampliação de contratos de concessão existentes, como no caso da BR-163, e a discussão de novos arranjos, como a estadualização de trechos na BR-158 e BR-242, para acelerar as obras de pavimentação.
- **Criação de uma rota de exportação para o Oceano Pacífico.** O estado está investindo na pavimentação da rodovia até a fronteira boliviana. A cooperação com o governo federal seria estratégica na articulação diplomática com o governo boliviano e na busca por linhas de financiamento em bancos internacionais para viabilizar a pavimentação do trecho final em território estrangeiro.
- **Criação de um programa para substituição de pontes.** Foi proposta a criação de um grande programa federal para apoiar a substituição de pontes de madeira em estradas de menor porte. A cooperação do federal se daria através da estruturação de linhas de financiamento com condições subsidiadas, direcionadas ao estado e aos municípios para investirem na construção de pontes de concreto.
- **Apoio na articulação com órgãos federais para agilizar licenciamentos.** Foi fortemente destacado que um dos principais gargalos para o avanço de projetos de infraestrutura são os longos prazos de análise nos órgãos federais. A cooperação da



União seria fundamental para atuar como interlocutora e facilitadora nesses processos, especialmente nos licenciamentos que envolvem a FUNAI, onde foi citado o exemplo de um projeto rodoviário (MT-130) que aguarda uma solução há cinco anos.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Ferrovias estaduais.** O estado tomou a iniciativa de criar suas próprias autorizações ferroviárias, caso da Ferrovia Estadual de Mato Grosso - Senador Vicente Emílio Vuolo, construída pela Rumo, que conectará Lucas do Rio Verde e Rondonópolis, para dar celeridade aos projetos dentro de seu território.

4.11.5. Destaques

- **Agilizar o licenciamento ambiental e de concessões.** Foi o apoio mais enfaticamente solicitado. Argumentou-se que destravar os processos de licenciamento ambiental (especialmente os que envolvem a FUNAI) e de concessão de projetos federais (como a Ferrogrão) é a ação mais urgente e de maior impacto que a União pode realizar para o estado.
- **Ampliar os canais de diálogo e representação.** Foi ressaltada a necessidade de criar melhores espaços de diálogo, uma vez que a pequena representação política do estado em Brasília dificulta a comunicação de suas urgentes necessidades de infraestrutura, que são de importância estratégica para o país e para o mundo.
- **Articular a criação de novos corredores de exportação.** O apoio federal para diversificar as rotas de escoamento é prioritário. As duas principais frentes de cooperação seriam a articulação diplomática com a Bolívia para viabilizar a rota rodoviária para o Oceano Pacífico, e a aceleração de implantação das ferrovias federais (FICO e Ferrogrão).
- **Disponibilizar financiamento para infraestrutura local.** A proposta é ter um apoio federal específico e de grande impacto social para a criação de um programa de financiamento com juros subsidiados para a substituição de milhares de pontes de madeira em estradas estaduais e, principalmente, municipais. Ressaltou-se que essa ação beneficiaria não apenas o agro, mas toda a população (transporte escolar, saúde etc.).
- **Facilitar arranjos para acelerar obras em rodovias federais.** Foi sugerida uma cooperação inovadora para acelerar a pavimentação de trechos de rodovias federais. A proposta é que a União autorize a "estadualização" de trechos (como da BR-158 e



BR-242), permitindo que o estado execute as obras com seus próprios parâmetros técnicos de projeto, de forma mais ágil e barata que o preconizado pelo DNIT para infraestruturas federais. Para a BR-163, a articulação seria para ampliar o contrato de concessão e viabilizar sua duplicação.

4.11.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica - Infraestrutura para o crescimento: o agro em expansão.

- Na entrevista, foi enfatizado que o estado se posiciona como um importante polo de produção agrícola no Brasil, cujo futuro depende da criação urgente de múltiplos e eficientes corredores de exportação, de modo a viabilizar um crescimento de produção sem precedentes e consolidar sua posição como um dos principais fornecedores de alimentos para o mundo.
- **Consolidação de múltiplos corredores logísticos.**
 - A visão principal é que o estado não pode depender de um único modo de transporte ou rota. Foi defendida a necessidade de viabilizar, simultaneamente, quatro grandes eixos de escoamento: a Ferrovia Rumo (sul), a Ferrogrão e a BR-163 (norte), a FICO (leste) e uma nova rota rodoviária para o Oceano Pacífico (oeste). O objetivo é garantir o escoamento da produção e introduzir concorrência para reduzir os custos de frete.
- **Superação dos entraves de governança federal.**
 - Adicionalmente, foi destacado que a materialização dessa visão depende de uma ação mais ágil do governo federal. A principal demanda é pelo destravamento de processos de licenciamento ambiental e de concessões de projetos federais que estão parados há anos.
- **A infraestrutura como indutora da produção sustentável.**
 - A visão de futuro também se baseia na premissa de que o investimento em infraestrutura é o principal indutor do aumento da produção. Foi ressaltado que o Mato Grosso tem capacidade de expandir a produção agrícola em larga escala sem novos desmatamentos, utilizando áreas de pastagens degradadas e intensificando o confinamento de gado – mas, para isso, precisa da infraestrutura federal de escoamento.

Soluções Rodoviárias

- **Avanço em projetos estratégicos de rodovias estaduais.**
 - Foi destacado o forte investimento do estado para avançar com sua própria malha rodoviária. O principal exemplo foi a estadualização da antiga BR-174 (hoje MT-170), onde o estado está construindo uma ponte de 1,4 km sobre o Rio Juruena para integrar a produtiva região noroeste.
 - Mencionou-se também o projeto da MT-130, que está pronto, mas aguarda licenciamento da FUNAI há cinco anos. Embora a execução seja estadual, a articulação com a União é necessária para destravar esse tipo de entrave.



- O impacto esperado desses projetos é integrar regiões produtivas hoje isoladas, como a noroeste, e abrir novas fronteiras agrícolas, como na região de Paranatinga.
- **Aceleração de projetos em rodovias federais (BR-163, BR-158, BR-242).**
 - Foi ressaltado que a conclusão e melhoria de trechos em rodovias federais são cruciais para o escoamento da produção. As principais ações propostas foram a duplicação da BR-163 (Sinop-Miritituba) e a pavimentação dos trechos federais restantes da BR-158 (120 km) e da BR-242 (150 km).
 - A viabilização da duplicação da BR-163 ocorreria por meio de uma extensão de 15 a 20 anos no contrato da concessionária atual, um arranjo que precisa ser negociado e autorizado pela União. Para a BR-158 e a BR-242, a solução proposta foi a "estadualização" dos trechos, para que o próprio estado execute a pavimentação de forma mais ágil.
 - O impacto esperado é aumentar a capacidade do principal corredor de exportação para o Arco Norte (BR-163) e conectar importantes polos de produção, como Querência, à malha pavimentada (BR-158 e BR-242).
- **Apoio federal para o destravamento de licenciamentos ambientais.**
 - Foi fortemente apontado que um dos maiores gargalos para o avanço da infraestrutura são os longos prazos de análise nos órgãos federais, especialmente na FUNAI. O principal exemplo citado foi o projeto da rodovia estadual MT-130, que aguarda uma solução há cinco anos.
 - O apoio solicitado à União é que atue como interlocutora e facilitadora para resolver os impasses dentro de seus próprios órgãos, agilizando as análises.
 - O impacto esperado é viabilizar a construção de rodovias estaduais que estabelecerão novas fronteiras agrícolas e de desenvolvimento no estado, como a ligação entre Santiago do Norte e Paranatinga.
- **Criação de uma rota rodoviária para o Oceano Pacífico via Bolívia.**
 - O projeto visa criar um corredor de exportação para os portos do Pacífico, pavimentando o trecho final de 200 km até Arica (Chile), sendo 150 km em território boliviano.
 - O apoio federal é considerado essencial na articulação diplomática com o governo boliviano e na busca por financiamento em bancos internacionais para viabilizar a obra.
 - O impacto esperado é a criação de um corredor de exportação direto para a Ásia, com potencial para reduzir drasticamente os custos e o tempo do frete, aumentando a competitividade dos produtos do estado.
- **Programa de financiamento para substituição de pontes de madeira.**
 - Foi proposta a criação de um grande programa federal para apoiar a substituição de milhares de pontes de madeira em estradas estaduais e, principalmente, municipais. Foi argumentado que a falha de uma ponte de madeira causa interrupções muito mais longas (10 a 15 dias) do que um atoleiro, paralisando toda a logística local.
 - O projeto busca eliminar um dos maiores gargalos da logística capilar do estado, garantindo a trafegabilidade o ano todo e beneficiando não apenas o escoamento da produção, mas também o transporte escolar, a saúde e o direito de ir e vir dos cidadãos.



- A cooperação da União se daria pela criação de linhas de financiamento com juros subsidiados, direcionadas ao estado e aos municípios. O apoio técnico não foi considerado necessário, pois os projetos de pontes são padronizados.

Soluções Ferroviárias

- **Aceleração e expansão da ferrovia de integração do Centro-Oeste (FICO)**
 - Foi apontada como um projeto federal essencial para criar um corredor de exportação para o leste, em direção ao Porto de Itaquí (MA).
 - Defendeu-se que o projeto não deveria parar em Água Boa (MT), mas ser estendido até Paranatinga, para destravar o potencial de uma nova e vasta fronteira agrícola.
 - A viabilização da obra é de competência federal, e mencionou-se que a Vale está envolvida no projeto. A cooperação esperada da União é a decisão de acelerar e expandir o traçado.
- **Destravamento da concessão da Ferrogrão (EF-170)**
 - A Ferrogrão foi apontada como a solução logística definitiva para o escoamento da produção pelo Arco Norte, ligando o estado ao Porto de Miritituba (PA).
 - Foi ressaltado que os entraves ao projeto são questionáveis, uma vez que o traçado acompanha uma rodovia já existente (BR-163), fato que mitiga grande parte dos potenciais impactos ambientais e sobre as comunidades originárias.
 - A viabilização do projeto ocorreria por meio de concessão federal. Foi explicitamente dito que não se espera dinheiro da União, mas sim que o governo libere a concessão para a iniciativa privada.
 - O apoio crucial da União seria de governança: destravar os entraves ambientais para liberar o processo de concessão.
- **Execução de ferrovias estaduais**
 - Foi destacado que, para acelerar os projetos, o estado tomou a iniciativa de usar a nova legislação federal para criar suas próprias autorizações ferroviárias.
 - O principal exemplo é o trecho da Ferrovia Rumo, de Rondonópolis a Lucas do Rio Verde, que foi estadualizado para ter mais agilidade na sua implantação.
 - A iniciativa demonstra um caminho alternativo para a expansão da malha dentro do estado, sem depender dos prazos e prioridades do governo federal.

Soluções Aeroviárias

- Na entrevista, não foram mencionados ou discutidos projetos específicos para o setor aeroviário. O foco da conversa esteve nos modos rodoviário e ferroviário.

Soluções Hidroviárias



- Na entrevista, não foram mencionados ou discutidos projetos específicos para o setor hidroviário ou portuário.

Outras soluções

- **Articulação internacional.**
 - Foi destacado que, para viabilizar a rota de exportação para o Oceano Pacífico, o apoio federal é essencial na articulação diplomática com o governo boliviano.
 - A cooperação da União também seria necessária para auxiliar na busca por financiamento em bancos internacionais para a pavimentação dos 150 km de rodovia em território boliviano.
- **Melhoria da Interlocução com o governo federal.**
 - Foi apontado que o estado possui uma representação política pequena em Brasília (oito deputados federais), o que dificulta a defesa de seus interesses.
 - Argumentou-se que a representatividade econômica do estado, como grande produtor de alimentos para o mundo, deveria prevalecer, sendo fundamental a criação de melhores espaços de diálogo para que o governo federal compreenda suas urgentes necessidades de infraestrutura.
- **Enfrentamento de gargalos estruturais.**
 - Foi apontada a falta de capacidade de armazenamento como um gargalo crítico.
 - Mencionou-se que o estado só consegue armazenar 50% de sua produção, o que força os produtores a venderem a safra imediatamente a preços mais baixos e cria uma enorme pressão sobre a logística de escoamento.
 - Adicionalmente, foi destacada a falta de mão de obra qualificada para a execução de obras de infraestrutura.
 - Trabalhadores, como operadores de máquinas, migram para o setor agrícola, que oferece melhores condições, representando um desafio para as empresas de construção que vêm para o estado.
- **Agilização de licenciamentos.**
 - A lentidão no processo de licenciamento ambiental federal foi citada repetidamente como um dos maiores entraves ao desenvolvimento do estado.
 - Enfatizou-se que essa é uma solução de governança crucial, pois afeta tanto projetos federais (como a Ferrogrão) quanto estaduais (como a rodovia MT-130, parada há 5 anos na FUNAI).
 - O principal apoio esperado da União é o destravamento desses processos para dar celeridade aos projetos.

4.11.7. Contribuições dos participantes

Marcelo de Oliveira, Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA-MT).



Apresentou a visão estratégica do estado, com um tom enfático sobre a urgência de destravar os grandes projetos de escoamento. Sua contribuição se concentrou em apresentar as principais demandas à União e fez forte ênfase no papel do governo federal como interlocutor para resolver entraves de governança, argumentando que o dinamismo da produção do Mato Grosso não pode ser freado por questões como a demora em licenciamentos.

Sérgio Leal, Analista de Agronegócios da SINFRA-MT.

Forneceu o aprofundamento técnico e os dados que sustentaram a visão do secretário. Sua contribuição se focou em detalhar a lógica econômica e logística por trás de cada solução, apresentando estatísticas de crescimento da produção (MT vs. Brasil), explicando os benefícios da integração modal e reforçando os argumentos para a viabilização de projetos como a Ferrogrão.



4.12. Mato Grosso do Sul

Entrevista não realizada até 17 de outubro de 2025.



4.13. Minas Gerais

Entrevista realizada na quarta-feira, 10 de setembro de 2025.

4.13.1. Resumo

A reunião com os representantes de Minas Gerais revelou uma visão de futuro focada não em uma lista de projetos, mas na criação de um novo paradigma para o planejamento logístico, que seja mais integrado, técnico e colaborativo entre o estado e a União. Foi destacado que a melhor forma de materializar as estratégias é através da melhoria dos processos de governança e da criação de novos arranjos institucionais. As principais demandas de cooperação com o governo federal foram de caráter estratégico, incluindo a reativação do CONIT como fórum de diálogo, a criação de uma política nacional de compartilhamento de dados e a garantia de continuidade entre os ciclos de planejamento federal e estadual. Também foram propostas análises conjuntas sobre a flexibilização de regulamentações, como a RINTER, e o desenvolvimento de modais pouco explorados, como o dutoviário.

4.13.2. Participantes

Governo de Minas Gerais:

- **Ana Carolina Paiva de Carvalho**, Assessora de Planejamento e Transportes da Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais.
- **Samuel Herthel**, Assessor do Subsecretário da Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais.
- **Leandro Silva**, Gerente de Planejamento, Pesquisa e Inovação da Codemge.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.

Duração da entrevista: 52 minutos



4.13.3. Visão de futuro para a logística estadual

Um novo paradigma para o planejamento logístico mineiro: foco nos processos de governança.

Na entrevista, foi enfatizado que a visão de futuro para Minas Gerais não se concentra em uma lista de novos projetos, mas sim na criação de um novo paradigma para o planejamento logístico, já em andamento através do seu Plano Estadual de Logística (PELT). A visão é de que a melhor forma de materializar as estratégias é através da melhoria dos processos de governança, da criação de novos arranjos institucionais e de uma maior colaboração entre o estado e a União.

4.13.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Desenvolvimento conjunto de projetos do PELT em fases iniciais.** Foi indicado que os principais candidatos para a cooperação com a União são os projetos da carteira estadual (PELT) que ainda se encontram em fases de 'concepção', 'estudo' ou 'planejamento'. A ideia é que a União e o estado trabalhem juntos para amadurecer e viabilizar essas iniciativas.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Gestão da carteira de projetos do PELT.** Foi mencionado que o estado gerencia uma vasta carteira de 900 projetos. Destes, os que já estão em fases avançadas (execução, contratado) seguem com gestão estadual.

4.13.5. Destaques

- **Construir novos arranjos institucionais e regulatórios.** Foi a principal demanda da entrevista. As propostas incluem reativar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT como um fórum de diálogo, e flexibilizar a regulação da Rede de Integração Nacional – RINTER (conjunto de rodovias estratégicas do Brasil, parte do Subsistema Rodoviário Federal) para facilitar a estadualização de rodovias e criar modelos de concessão que integrem trechos federais e estaduais para garantir a viabilidade dos projetos.



- **Estruturar uma política nacional de compartilhamento de dados.** Foi apontada a necessidade de a União liderar a criação de uma política para padronizar e compartilhar periodicamente dados de logística, a fim de qualificar o planejamento e o monitoramento nos estados.
- **Garantir a continuidade entre os ciclos de planejamento.** Foi fortemente defendido que o planejamento federal dê continuidade aos planos já existentes. Argumentou-se que o planejamento estadual (PELT) se baseia nos planos federais anteriores, e uma quebra nesse ciclo pode levar à perda de todo o trabalho e investimentos já realizados pelo estado.
- **Desenvolver estudos e políticas para modos pouco explorados.** A cooperação federal seria importante para aprofundar as análises sobre o potencial do transporte ferroviário de passageiros e, crucialmente, para a formulação de uma política pública de incentivo ao setor dutoviário, que hoje careceria de um marco nacional.

4.13.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Um novo paradigma para o planejamento logístico mineiro com foco nos processos de governança.

- Na entrevista, foi enfatizado que a visão de futuro para Minas Gerais não se concentra em uma lista de novos projetos, mas sim na criação de um novo paradigma para o planejamento logístico, já em andamento através do seu Plano Estadual de Logística (PELT). A visão é de que a melhor forma de materializar as estratégias é através da melhoria dos processos de governança, da criação de novos arranjos institucionais e de uma maior colaboração entre o estado e a União.
- **Continuidade e alinhamento dos ciclos de planejamento.**
 - Foi fortemente defendido que a visão de futuro do planejamento federal dê continuidade ao planejamento já existente, em vez de ser disruptiva.
 - O planejamento estadual (PELT) se baseia nos planos federais anteriores (como o PNL 2025) e uma quebra nesse ciclo pode levar à perda de todo o trabalho e investimentos já realizados pelo estado.
- **Integração e padronização de dados.**
 - Uma visão de futuro essencial é a de um sistema onde o planejamento e o monitoramento são facilitados pelo compartilhamento de dados padronizados.
- **Criação de novos arranjos institucionais e regulatórios.**
 - A visão de futuro passa pela criação de arranjos que permitam uma maior integração real com o governo federal.
- **Exploração de modos pouco desenvolvidos e análises estratégicas.**



- Por fim, a visão de futuro inclui a necessidade de explorar modos de transporte pouco desenvolvidos. Por exemplo, foi destacada a ausência de uma política pública para o setor dutoviário, que tem benefícios similares ao ferroviário.
- Defendeu-se também a necessidade de análises mais aprofundadas sobre o potencial do transporte ferroviário de passageiros.

Soluções Rodoviárias

- **Criação de novos modelos de concessão.**
 - Foi destacado que os lotes de concessão puramente estaduais muitas vezes não se sustentam financeiramente apenas com o pedágio. A solução que o estado já pratica é criar lotes de concessão mistos, unindo rodovias estaduais com trechos de rodovias federais que servem como âncora de viabilidade.
 - A cooperação com a União é fundamental para viabilizar esses modelos. O estado precisa negociar diretamente com o governo federal para poder incluir esses trechos federais em seus pacotes de concessão.
 - O impacto esperado é viabilizar investimentos em rodovias estaduais que, de outra forma, não teriam como ser concedidas.
- **Flexibilização da regulamentação para estadualização de rodovias.**
 - Foi apontado que a regulamentação atual da Rede Integrada de Rodovias (RINTER) é um entrave.
 - A legislação só permite a estadualização de trechos federais que "não são importantes", um critério subjetivo que acaba engessando as oportunidades de otimizar a malha.
 - O apoio esperado da União é a flexibilização dessa regulamentação. O objetivo é facilitar a estadualização de trechos federais estratégicos, o que permitiria ao estado criar lotes de concessão mais eficientes e com maior potencial de subsídio cruzado.
 - O impacto esperado é destravar projetos de concessão e permitir uma gestão mais eficiente da malha rodoviária, aproveitando sinergias entre os trechos federais e estaduais.

Soluções Ferroviárias

- **Integração entre a malha federal e as ferrovias estaduais.**
 - Foi destacado que a legislação estadual para autorizações ferroviárias tem alcance limitado e pouca aplicação prática. A razão é que qualquer nova ferrovia em Minas Gerais precisa se conectar à malha federal para ter escoamento e ser economicamente viável, e a falta de uma regulamentação clara para essa integração torna os projetos puramente estaduais pouco atrativos.
 - A solução proposta é uma análise que considere um cenário de maior abertura e integração da rede federal para o tráfego de trens locais.
 - O apoio esperado da União seria na criação de uma regulamentação que facilite essa integração.



- O impacto esperado é dar atratividade a projetos ferroviários estaduais ou regionais, que hoje são inviáveis.
- **Redução dos custos de transbordo nos terminais intermodais**
 - Foi apontado que o alto custo para transferir a carga do caminhão para o trem nos terminais é um grande gargalo da intermodalidade.
 - A solução seria uma análise para identificar em quais terminais a redução desses custos teria maior impacto na mudança da matriz de transporte.
 - Com base nessa análise, o apoio federal ou estadual poderia ser direcionado para equipar e modernizar terminais específicos, aumentando a atratividade e o volume de carga capturado pela ferrovia.
- **Desenvolvimento de estudos para o transporte ferroviário de passageiros**
 - Foi mencionada a demanda recorrente por trens regionais de passageiros.
 - A solução proposta é a realização de estudos mais aprofundados, em cooperação entre o estado e o governo federal, para identificar os trechos com maior potencial.

Soluções Aeroviárias e Hidroviárias

- Foi mencionado que tanto o setor aeroviário quanto o hidroviário são de forte competência da União, e que, por isso, qualquer projeto estadual precisa estar em total alinhamento com o planejamento federal.
- Indicou-se que o Plano Estadual de Logística (PELT) já possui projetos identificados para estes setores, como a ampliação de aeroportos e a navegabilidade do Rio São Francisco.
- No entanto, a discussão não aprofundou os detalhes desses projetos, mas sim a necessidade de que eles sejam analisados e incorporados ao planejamento nacional para que possam ser viabilizados de forma integrada.

Outras soluções

- **Criação de uma política pública para o setor dutoviário.**
 - Foi destacado que o transporte dutoviário não possui uma política pública no Brasil, sendo um modo de transporte cujos empreendimentos dependem quase que exclusivamente da iniciativa privada.
 - Argumentou-se que este modo de transporte é tão importante quanto os outros, pois tem a capacidade de retirar cargas da rodovia, reduzir acidentes e diminuir os custos de transporte.
 - A solução proposta é a criação de uma estratégia nacional de incentivo e desenvolvimento para o setor, integrando-o ao planejamento logístico do país.
- **Continuidade e alinhamento dos ciclos de planejamento.**
 - Foi fortemente defendido que o planejamento federal dê continuidade aos planos já existentes, em vez de ser disruptivo. Argumentou-se que o



planejamento estadual (PELT) se baseia nos planos federais anteriores, e uma quebra nesse ciclo pode levar à perda de todo o trabalho e investimentos já realizados pelo estado.

- **Estruturação de uma política de compartilhamento de dados.**
 - Foi apontada a necessidade de a União liderar a criação de uma política para padronizar e compartilhar periodicamente dados de logística (matrizes origem-destino, dados da Receita Federal, sistemas etc.).
 - O objetivo é qualificar e facilitar o planejamento e o monitoramento nos estados, que hoje enfrentam grandes desafios para obter e compatibilizar essas informações.
- **Reativação do CONIT como fórum de integração.**
 - A reativação do CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte) foi apontada como o instrumento jurídico mais eficaz para institucionalizar o diálogo entre o estado e a União.
 - Foi sugerido usar o sistema de saúde brasileiro como benchmark, com suas comissões gestoras, para aprimorar o modelo do CONIT, garantindo a participação das diferentes esferas de governo e o compartilhamento de dados.

4.13.7. Contribuições dos participantes

Leandro Silva, Gerente de Planejamento, Pesquisa e Inovação da Codemge.

Apresentou a visão de que o planejamento logístico deve ser unificado e seguir uma diretriz nacional de desenvolvimento econômico. Ele enfatizou a necessidade de uma abordagem técnica, baseada em diagnósticos e simulações, em vez de propostas pontuais. Também foi o principal proponente da reativação do CONIT como o fórum ideal para a integração entre União e estados.

Samuel Herthel, Assessor do Subsecretário da Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais.

Focou sua contribuição em propostas de análises e cenários regulatórios para identificar novos projetos. Foi ele quem detalhou os entraves específicos, como a legislação ferroviária estadual sem aplicação prática, os gargalos de intermodalidade nos terminais e os problemas na regulamentação da RINTER para estadualização de rodovias.

Ana Carolina Paiva de Carvalho, Assessora de Planejamento e Transportes da Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais.



Sua contribuição se concentrou na importância dos dados para o planejamento. Ela propôs a criação de uma política federal para o compartilhamento e padronização de bases de dados (como as da Receita Federal e o sistema Monitrip), o que facilitaria enormemente o trabalho de planejamento e monitoramento dos estados. Também sugeriu o sistema de saúde como um benchmark de governança integrada.



4.14. Pará

Entrevista não realizada até 17 de outubro de 2025.



4.15. Paraíba

Entrevista realizada na quarta-feira, 1 de outubro de 2025.

4.15.1. Resumo

A reunião com os representantes da Paraíba revelou uma visão de futuro focada em manter e fortalecer a vantagem competitiva de sua já robusta malha rodoviária, que posiciona o estado acima da média do Nordeste. Foi destacado que, enquanto o estado avança com recursos próprios em grandes obras, como o Arco Metropolitano de João Pessoa, a cooperação com a União é fundamental para destravar projetos de maior escala e otimizar a gestão da rede.

As principais demandas de apoio federal incluem a execução de obras estruturantes, como a duplicação da BR-230; a assunção, pelo DNIT, da gestão de rodovias federais hoje mantidas pelo estado; e a criação de programas específicos, como um plano nacional para a recuperação de pontes. Adicionalmente, foi apontada a necessidade de apoio técnico para a elaboração de um Plano Estadual de Logística (PELT) e de investimentos federais para a expansão de outros modos de transporte, como o VLT.

4.15.2. Participantes

Governo da Paraíba:

José Arnaldo Souza Lima, Diretor de Planejamento e Transportes do Departamento de Estradas de Rodagem da Paraíba (DER-PB).

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.

Duração da entrevista: 47 minutos.



4.15.3. Visão de futuro para a logística estadual

Consolidação da liderança rodoviária do Nordeste.

O estado se posiciona como um polo que já detém uma malha rodoviária que o coloca acima da média do Nordeste, e que a visão de futuro é manter e fortalecer essa vantagem competitiva. Para isso, busca consolidar e modernizar a infraestrutura existente para garantir a segurança e a capacidade necessárias para o futuro, ao mesmo tempo em que viabiliza novos projetos rodoviários que são considerados essenciais.

4.15.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Continuação da duplicação da BR-230.** Considerado um projeto desejado pela população, visa a duplicação do trecho de 400 km entre Campina Grande e Cajazeiras. O apoio federal seria fundamental para realizar os estudos de viabilidade e, posteriormente, executar a obra para adequar a capacidade e a segurança da principal rodovia do estado.
- **Assunção pelo DNIT da gestão de rodovias federais mantidas pelo estado.** A cooperação da União é solicitada para que o DNIT assuma a gestão e manutenção de cerca de 400 km de rodovias federais "planejadas" (como trechos da BR-110, BR-427 e BR-361) que foram implantadas pelo estado e hoje estão sob sua responsabilidade.
- **Criação de um Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT).** Foi mencionado que o estado não possui um plano logístico formal. O apoio técnico e financeiro do governo federal para a elaboração deste plano foi considerado "muito relevante" para otimizar a malha e a gestão do setor.
- **Substituição e melhoria de pontes.** Foi proposta a criação de um programa federal. O apoio da União se daria através de suporte técnico para realizar um diagnóstico da situação das pontes e de apoio financeiro para reformar as estruturas obsoletas, construídas há mais de 50 anos.
- **Expansão do VLT da Região Metropolitana.** A ampliação do VLT de João Pessoa para atender áreas mais populosas depende de investimentos federais através da CBTU para ser viabilizada.



- **Desenvolvimento de um ramal da Transnordestina para o Porto de Cabedelo.** A classe política do estado tem o desejo da construção de um ramal da Ferrovia Transnordestina. O apoio federal seria na inclusão e priorização deste projeto no planejamento da ferrovia.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Conclusão do Arco Metropolitano de João Pessoa.** Inclui o Complexo Rodoviário Ponte do Futuro e a conexão final de 15 km. Trata-se de uma grande obra estadual já em andamento.
- **Programa de manutenção e adequação da malha estadual.** O foco principal do estado é manter os 4.000 km de rodovias estaduais e adequar a capacidade de trechos com plataforma de 8 metros.
- **Construção de contornos rodoviários.** Foram mencionados projetos de contornos em Campina Grande (Arco Leste) e Patos (em estudo).
- **Requalificação da PB-262 (Serra de Teixeira).** Projeto estadual em andamento para adequar um trecho de serra importante para a conexão com Pernambuco.

4.15.5. Destaques

- **Assumir a gestão da malha federal mantida pelo estado.** Foi destacada como uma demanda prioritária que o DNIT assuma a responsabilidade por cerca de 400 km de rodovias federais, como trechos da BR-110, BR-427 e BR-361, que foram implantadas e seguem sendo mantidas pelo estado.
- **Apoiar a elaboração do Plano Estadual de Logística (PELT).** O estado não possui um plano logístico formal, e foi apontado que o apoio técnico e financeiro da União para a criação deste instrumento seria muito relevante para otimizar a malha e a gestão do setor.
- **Criar um programa federal para a recuperação de pontes.** Foi proposta a criação de um programa federal específico para a recuperação de pontes. O apoio se daria com suporte técnico para realizar um diagnóstico da situação das estruturas e com apoio financeiro para a reforma e modernização das pontes obsoletas.
- **Viabilizar projetos rodoviários e de mobilidade estruturantes.** A cooperação federal é vista como essencial para destravar grandes projetos. Os principais exemplos foram a necessidade de o governo federal realizar os estudos e obras para



a duplicação da BR-230 e de prover investimentos via CBTU para a expansão do VLT de João Pessoa.

- **Articular a redefinição estratégica do Porto de Cabedelo.** Para o Porto de Cabedelo, que opera abaixo da capacidade, o apoio da União seria na articulação para repensar sua função na rede portuária nacional, explorando novas vocações (como um estaleiro) que o tornem mais competitivo.

4.15.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Consolidando a liderança rodoviária do Nordeste.

- O estado se posiciona como um polo que já detém uma malha rodoviária que o coloca acima da média do Nordeste, e que a visão de futuro é manter e fortalecer essa vantagem competitiva. Para isso, busca consolidar e modernizar a infraestrutura existente para garantir a segurança e a capacidade necessárias para o futuro, ao mesmo tempo em que viabiliza novos projetos rodoviários que são considerados essenciais.
- **Fortalecimento e adequação da malha rodoviária existente.**
 - A visão principal é manter a extensa malha de 4.000 km de rodovias estaduais em bom estado de conservação.
 - Além da manutenção, um foco crucial é a adequação de capacidade de grande parte dessa rede, realizando uma melhoria de qualidade para que as rodovias tenham um padrão de desempenho superior, com plataformas mais largas (passando de 8 para 12 metros) e maior segurança.
- **Implantação de novos eixos e contornos rodoviários.**
 - A visão de futuro inclui a implantação de novos projetos rodoviários considerados estratégicos.
 - Os principais são: a conclusão do Arco Metropolitano de João Pessoa, interligando-o ao Complexo da Ponte do Futuro, a continuação da duplicação da BR-230 até Cajazeiras, e a implantação de contornos rodoviários para retirar o tráfego de passagem de cidades como Campina Grande e Patos.
- **Integração interfederativa e otimização da rede.**
 - Existe a necessidade de uma maior integração com a União para otimizar a gestão da malha. A visão é que o DNIT assuma a responsabilidade por cerca de 400 km de rodovias federais que foram pavimentadas e são mantidas pelo estado. Adicionalmente, foi proposta a criação de um programa federal para a substituição e melhoria de pontes obsoletas, um gargalo crítico na malha estadual.
- **Requalificação e expansão de outros modos de transporte (Porto e VLT).**



- A visão de futuro também inclui a requalificação de outros modais. Para o Porto de Cabedelo, que opera abaixo da capacidade, a ideia é repensar sua função na rede portuária nacional, talvez com a implantação de um estaleiro.
- Para a mobilidade urbana, busca-se a expansão do VLT da Região Metropolitana de João Pessoa, um projeto que depende de investimentos federais via Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

Soluções Rodoviárias

- **Manutenção e adequação da malha rodoviária estadual.**
 - Foi destacado que a principal diretriz do estado é manter em bom estado de conservação a sua extensa malha de 4000 km de rodovias estaduais.
 - É necessária uma melhora na capacidade de parte dessa malha, com projetos para adequar rodovias com plataforma de 8 metros a um padrão superior (12 metros), melhorando a segurança e a fluidez do tráfego.
- **Conclusão do Arco Metropolitano de João Pessoa e Ponte do Futuro.**
 - Foram detalhadas duas grandes obras estaduais em andamento: o Arco Metropolitano, na PB-016, que está 70% concluído, e o Complexo da Ponte do Futuro, uma obra de R\$ 500 milhões que está concluída em 25%.
 - Apontou-se que, para a plena funcionalidade do anel viário da capital, ainda falta executar um trecho de conexão de 15 km entre os dois empreendimentos, sendo este um projeto futuro importante para a região.
- **Construção de contornos rodoviários em cidades do interior.**
 - Foram mencionados projetos de contornos para retirar o tráfego de passagem dos perímetros urbanos. Em Campina Grande, o Arco Leste já foi implantado pelo estado e há a intenção de assumir um trecho da prefeitura para complementá-lo.
 - Em Patos, existe um estudo para a criação de um arco na periferia da cidade, conectando a BR-230 e a PB-262.
- **Requalificação de rodovias estaduais estratégicas.**
 - Foi detalhado o projeto de requalificação da PB-262 (Serra de Teixeira), um trecho de serra importante para a conexão com Pernambuco.
 - O projeto, já contratado, inclui alargamento, retificação de curvas e criação de terceira faixa.
 - Mencionou-se também a necessidade de adequar a PB-325, que serve como rota alternativa para caminhoneiros vindos do sul e as rodovias que dão acesso a Guarabira (PB-057 e PB-073).
- **Continuação da duplicação da BR-230.**
 - Foi apresentado, como um projeto desejado pela população, a continuação da duplicação da BR-230, no trecho de aproximadamente 400 km entre Campina Grande e Cajazeiras.



- Por se tratar da principal rodovia que cruza o estado, o apoio federal seria para que o DNIT execute a obra, que traria um grande aumento de capacidade e segurança.
- **Assunção pelo DNIT da gestão de rodovias federais mantidas pelo Estado.**
 - O estado atualmente mantém cerca de 400 km de rodovias que são federais “no papel”, como trechos da BR-110, BR-427 e BR-361.
 - A cooperação esperada da União é que o DNIT assuma a gestão e a responsabilidade por essas rodovias, permitindo que o estado foque seus recursos na malha puramente estadual.

Soluções Ferroviárias

- **Expansão do VLT da Região Metropolitana de João Pessoa.**
 - Foi apontada a necessidade de expandir o VLT existente, que liga Santa Rita a Cabedelo, para atender outras zonas da região metropolitana com maior população e de baixa renda.
 - A gestão do sistema é da CBTU e foi esclarecido que, diferente de outros estados, não há planos para a estadualização do serviço para viabilizar uma PPP ou concessão.
 - A viabilização da expansão do VLT depende integralmente de investimentos do governo federal através da CBTU.
 - Mencionou-se também que em Campina Grande há um projeto para a implantação de um VLT, mas sem muitos detalhes sobre o seu andamento.
- **Conexão com a Ferrovia Transnordestina.**
 - Foi mencionado que existe um forte desejo por parte da classe política do estado para a construção de um ramal da Ferrovia Transnordestina que chegue até o Porto de Cabedelo.
 - No entanto, a iniciativa é vista como um projeto de longo prazo, com pouca perspectiva de acontecer em breve, especialmente considerando as paralisações do projeto principal da Transnordestina.
 - A concretização desse projeto dependeria da inclusão e priorização por parte do governo federal no planejamento da ferrovia.

Soluções Aeroviárias

- **Situação da malha aeroviária e necessidade de mais voos.**
 - Foi mencionado que os dois principais aeroportos do estado, em João Pessoa e Campina Grande, são concedidos à iniciativa privada. O estado também possui uma rede de aeródromos regionais em cidades como Patos, Cajazeiras, Souza e Guarabira.



- A oferta de voos é insuficiente para atender à demanda, especialmente a turística em João Pessoa, o que obriga os passageiros a fazerem muitas conexões e escalas.
- Não foram apresentadas novas propostas ou projetos estratégicos para o setor, além da necessidade geral de ampliar a malha de voos.

Soluções Hidroviárias e Portos

- **Redefinição da vocação do Porto de Cabedelo**

- Foi destacado que o Porto de Cabedelo opera abaixo de sua capacidade, com uma movimentação de cargas pequena, em parte devido à forte concorrência dos portos de Pecém (CE) e Suape (PE).
- A solução discutida não foi a de simplesmente buscar mais cargas, mas sim a de repensar a função do porto na rede portuária brasileira. Duas propostas principais surgiram dessa ideia:
 - A implantação de um estaleiro para a manutenção e restauração de navios, uma ideia que já foi discutida no estado e que teria atraído o interesse de investidores chineses no passado.
 - A atração de cargas específicas com vantagem geográfica, como a produção da fábrica da Fiat em Goiana (PE), que está mais próxima de Cabedelo do que de Suape, e poderia usar o porto para exportar veículos e importar peças.
- A viabilização dessa nova vocação para o porto exigiria uma articulação com o governo federal para alinhar a estratégia com o plano portuário nacional.

Outras soluções

- **Criação de um programa de substituição e melhoria de pontes**

- Muitas pontes na malha estadual são antigas, algumas com mais de 50 anos, como na BR-36, e precisam de reformas.
- Foi proposta a criação de um programa em cooperação com a União, onde o apoio federal se daria com suporte técnico para a realização de um diagnóstico estrutural e com apoio financeiro para um programa de reforço das pontes.

- **Ações integradas de segurança viária**

- Foi destacada a preocupação do estado com os altos índices de sinistros rodoviários, para o qual existe o programa estadual, o "Paraíba pela Paz no Trânsito", que utiliza uma rede de câmeras para monitorar a malha e coletar dados.
- A cooperação com a União foi sugerida como uma oportunidade para, a partir da análise desses dados já existentes, desenvolver um plano de ações conjuntas para a readequação de pontos críticos e a redução dos acidentes.

- **Implantação de infraestrutura de apoio ao caminhoneiro**



- A criação de uma rede de infraestrutura de apoio para os caminhoneiros no estado, como pontos de parada e descanso seguros, foi apontada como uma necessidade para a segurança da operação, pois os motoristas precisam cumprir seus tempos de descanso obrigatório.

4.15.7. Contribuições dos participantes

José Arnaldo Souza Lima, Diretor de Planejamento e Transportes do Departamento de Estradas de Rodagem da Paraíba (DER-PB)

A partir de sua extensa experiência, ofereceu um panorama técnico da infraestrutura rodoviária, mapeando os projetos prioritários do estado. Detalhou tanto as obras estaduais em andamento, como o Arco Metropolitano, quanto as que necessitam de ação federal, como a duplicação da BR-230, apresentando propostas específicas de cooperação com a União, como a assunção de rodovias pelo DNIT e a criação de um programa para pontes.



4.16. Paraná

Entrevista realizada na segunda-feira, 22 de setembro de 2025.

4.16.1. Resumo

A reunião revelou que o Paraná se encontra em um momento de transição estratégica em seu planejamento logístico, com a atualização do Plano Estadual de Logística em andamento. Foi destacado que, embora o estado mantenha um forte e tradicional investimento em sua malha rodoviária e no Porto de Paranaguá com recursos próprios, a visão de futuro é a de superar o modelo unimodal e apostar em grandes projetos multimodais e interestaduais, desenvolvidos no âmbito do consórcio CODESUL, como o Corredor Multimodal do Agronegócio e o Corredor Bioceânico. O apoio federal para esses projetos é considerado crucial, principalmente na forma de financiamento e articulação entre os estados. Adicionalmente, foram apontadas outras necessidades de cooperação com a União, como o suporte técnico para destravar licenciamentos ambientais complexos e o financiamento para desenvolver modais secundários, como a aviação regional.

4.16.2. Participantes

Governo do Paraná:

- **Louise Ronconi de Nazareno**, Coordenadora de Monitoramento e Avaliação da Secretaria do Planejamento (SEPL) do Estado de Paraná.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.

Duração da entrevista: 75 minutos



4.16.3. Visão de futuro para a logística estadual

Planejamento logístico em cooperação regional e multimodalidade

Na entrevista, foi enfatizado que o estado se posiciona em um momento de transição e atualização de sua visão estratégica, com a revisão do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT) em andamento. Embora a prática recente tenha sido focada em investimentos tradicionais, como pavimentação e infraestrutura, a visão de futuro que está se consolidando é a de superar o modelo unimodal e apostar na criação de grandes corredores multimodais, em forte cooperação com os estados vizinhos.

4.16.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Desenvolvimento do Corredor Multimodal do CODESUL.** Foi apontado como a principal iniciativa de longo prazo, um projeto consorciado entre os estados do Sul e o Mato Grosso do Sul para criar um corredor de escoamento para o agronegócio. A cooperação com o governo federal é considerada essencial para o financiamento do projeto, pois seu custo ultrapassa a capacidade de um único estado.
- **Implantação do Corredor Bioceânico.** Outro grande projeto discutido no âmbito do CODESUL e visa criar uma rota para os portos do Pacífico. O apoio federal é necessário para a articulação entre os estados na definição do traçado (Paraná, por exemplo, defende a rota Paranaguá-Antofagasta) e para o financiamento da obra.
- **Apoio na integração do transporte metropolitano e rodoviário.** Foi identificado como um gargalo a falta de integração entre o tráfego urbano e o tráfego de passagem nas grandes cidades (Curitiba, Londrina, Maringá). Foi mencionado que o governo federal, através do Ministério das Cidades, poderia apoiar na formulação de soluções para a integração metropolitana.
- **Suporte técnico para licenciamentos ambientais.** Apontou-se uma dificuldade do órgão ambiental estadual em dar conta de todos os projetos. A cooperação da União seria importante na forma de apoio técnico para agilizar os estudos de impacto ambiental, especialmente os que envolvem comunidades tradicionais e indígenas, como no caso que atrasou a Ferroeste.



Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Programa de obras rodoviárias estaduais.** Foi destacado que o estado tem um forte e tradicional investimento em sua malha rodoviária, com muitas obras (106 no PPA) de pavimentação e reestruturação em andamento.
- **Investimentos e modernização do Porto de Paranaguá.** O estado está realizando um forte investimento no porto, que é uma empresa pública estadual. O principal projeto em andamento é o novo Moegão, para o qual os recursos já estão previstos no orçamento de 2026.
- **Programa de estradas rurais.** O estado possui um programa de longa data, já em seu segundo financiamento internacional, para a melhoria de estradas rurais e o escoamento da produção agrícola. A gestão deste programa é da Secretaria de Agricultura.
- **Ponte de Guaratuba.** Foi mencionada a construção da ponte ligando Guaratuba e Matinhos, uma obra estadual já em estágio avançado de execução para substituir a travessia por balsa.

4.16.5. Destaques

- **Apoiar financeiramente e articular os grandes corredores interestaduais.** Foi destacado que as principais iniciativas de longo prazo do estado, como o Corredor Multimodal do Agronegócio e o Corredor Bioceânico, estão sendo desenvolvidas no âmbito do consórcio CODESUL. O apoio federal é considerado crucial para o financiamento desses grandes projetos e para a articulação que definirá os traçados entre os estados envolvidos.
- **Oferecer suporte técnico para destravar licenciamentos ambientais.** Foi apontado que projetos estaduais, como a Ferroeste, enfrentam longos atrasos devido à complexidade dos estudos de impacto ambiental em áreas com comunidades tradicionais e indígenas. Uma parceria com a União para oferecer apoio técnico e auxiliar o órgão ambiental do estado nessas análises foi vista como um apoio de grande importância.
- **Disponibilizar financiamento para o desenvolvimento de modais secundários.** Foi mencionado que setores como a aviação regional e as travessias por balsa são considerados "tímidos" e com poucos projetos de expansão. Na entrevista foi explicitado que o desenvolvimento desses modais, especialmente o aéreo, "não vai sair do papel se não tiver recurso federal".



- **Fomentar a integração do transporte metropolitano e rodoviário.** O conflito entre o tráfego urbano e o de passagem nas grandes cidades foi identificado como um gargalo sem uma solução estadual clara. Foi sugerido que o apoio do governo federal, através do Ministério das Cidades, seria uma boa parceria para ajudar a desenvolver projetos de integração metropolitana.

4.16.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Planejamento logístico em cooperação regional e multimodalidade

- Na entrevista, foi enfatizado que o estado se posiciona em um momento de transição e atualização de sua visão estratégica, com a revisão do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT) em andamento. Embora a prática recente tenha sido focada em investimentos tradicionais, como pavimentação e infraestrutura, a visão de futuro que está se consolidando é a de superar o modelo unimodal e apostar na criação de grandes corredores multimodais, em forte cooperação com os estados vizinhos.
- **Foco em grandes corredores multimodais interestaduais**
 - A visão principal para o futuro da logística paranaense está na viabilização de dois grandes projetos discutidos no âmbito do CODESUL (Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul): um corredor multimodal para o escoamento do agronegócio e o Corredor Bioceânico.
 - Foi destacado que esses projetos, que integram os modais rodoviário, ferroviário e portuário, são as grandes apostas de longo prazo para a logística do estado e da região.
- **Manutenção do investimento tradicional em rodovias e no porto**
 - Adicionalmente, foi mencionado que, no curto e médio prazo, o estado continua com um forte investimento em modais tradicionais. Isso inclui um robusto programa com mais de 100 obras em rodovias estaduais e um forte investimento no Porto de Paranaguá, que é uma empresa pública estadual e receberá novas obras de grande porte, como o Moegão.
- **Superação de gargalos**
 - Foi apontada a dificuldade de integrar o tráfego urbano com o tráfego rodoviário de passagem nas grandes cidades (Curitiba, Londrina, Maringá) como um desafio a ser superado. Outro ponto de atenção é a necessidade de aprimorar a capacidade dos órgãos de licenciamento ambiental para dar conta dos grandes projetos, especialmente considerando as comunidades tradicionais e indígenas do estado.

Soluções Rodoviárias

- **Manutenção do forte investimento na malha rodoviária estadual**



- Foi destacado que, embora a visão de futuro seja multimodal, o estado mantém um forte e tradicional investimento em sua malha rodoviária, com mais de 100 obras previstas no PPA.
 - Essas obras incluem não apenas pavimentação e restauração, mas também duplicações com técnicas.
- O programa é viabilizado com recursos do estado e a gestão é da Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL) e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR).
- **Articulação para a integração do tráfego urbano e rodoviário**
 - Foi identificado como um gargalo crítico a falta de segregação entre o tráfego urbano e o de passagem nas grandes cidades (Curitiba, Londrina, Maringá). O contorno norte de Curitiba foi citado como um exemplo de obra de integração que ainda não foi concluída.
 - Mencionou-se que a governança atual depende da iniciativa dos municípios em apresentar projetos ao estado. No entanto, foi apontado que esta seria uma excelente oportunidade para uma parceria estratégica entre os municípios, o estado e a União, através do Ministério das Cidades, para desenvolver soluções integradas.
- **Programa consolidado para a logística de escoamento rural**
 - Foi descrito o programa de Estradas Rurais como uma solução de longa data, já em seu segundo financiamento internacional, focado em garantir o escoamento da produção agrícola.
 - A gestão do programa é da Secretaria de Agricultura.
 - O programa é viabilizado por meio de financiamento de bancos internacionais e visa a melhoria das vias.
- **Conclusão de obras para conectividade do litoral**
 - Foi mencionada a construção da Ponte de Guaratuba, que ligará o município a Matinhos (na rodovia PR-412).
 - Trata-se de uma obra estadual, já em estágio bem avançado, que visa eliminar a dependência da travessia por balsa e melhorar a conexão rodoviária na região litorânea.

Soluções Ferroviárias

- **Criação de um Corredor Multimodal de escoamento (CODESUL)**
 - Foi destacada como uma das principais iniciativas de longo prazo a criação de um corredor multimodal (ferrovia, rodovia e porto) para o escoamento do agronegócio.
 - Trata-se de uma proposta já assinada pelos governadores do CODESUL (estados do Sul e Mato Grosso do Sul), mas que ainda não possui um projeto detalhado.
 - A cooperação com a União foi apontada como essencial para o financiamento da iniciativa, pois seu custo ultrapassa a capacidade de um único estado.
- **Viabilização do Corredor Bioceânico**



- Foi mencionada a intenção de viabilizar um corredor ferroviário para conectar o Atlântico ao Pacífico, um projeto também discutido no âmbito do CODESUL. A rota preferida pelo Paraná é a que liga Paranaguá a Antofagasta, no Chile.
- O apoio federal foi considerado prioritário em duas frentes: na articulação para mediar a discussão entre os estados e definir um traçado consensual, e no financiamento do projeto escolhido.
- **Destramento do licenciamento da Ferroeste**
 - Foi citado o projeto da Ferroeste como um exemplo de iniciativa estadual importante que enfrenta desafios para ser viabilizada.
 - Mencionou-se que o leilão do projeto foi atrasado devido a questões de licenciamento ambiental, relacionadas ao impacto em comunidades tradicionais e indígenas.
 - Foi sugerido que um apoio técnico dos órgãos ambientais federais seria uma parceria importante para auxiliar o órgão estadual, que tem dificuldade em dar conta de todos os estudos necessários.

Soluções Aeroviárias

- **Programa de fomento a voos regionais**
 - Foi mencionado o programa estadual para expandir a oferta de voos para cidades do interior, uma iniciativa para melhorar a conectividade aérea do estado.
 - Apontou-se que o avanço do setor aeroviário no estado é "tímido". Dentro do Plano Plurianual (PPA), existe apenas uma ação orçamentária para a área, com poucos convênios para melhorias em aeródromos públicos.
 - A viabilização de projetos no setor depende de financiamento federal, e foi explicitamente dito que a aviação regional "não vai sair do papel" sem esses recursos. O estado também tem tentado estimular Parcerias Público-Privadas (PPPs), mas ainda sem sucesso.
 - O impacto esperado é melhorar a integração do interior do estado, conectando polos regionais à capital e ao restante do país.

Soluções Hidroviárias

- **Modernização e expansão do Porto de Paranaguá**
 - Foi destacado que o porto é uma empresa pública estadual e um dos principais focos de investimento do governo.
 - O principal projeto em andamento é o novo Moegão, uma grande obra para readequar a moega ferroviária do porto e aumentar significativamente a eficiência no descarregamento de grãos.
 - A viabilização do projeto está sendo feita com recursos estaduais, com a maior parte do investimento prevista para o orçamento de 2026.
 - Não foi mencionada a necessidade de apoio federal para estas obras.



- **Desenvolvimento de novos terminais privados no litoral**
 - Foi mencionada a intenção de desenvolver novos terminais de uso privado (TUPs) na região de Pontal do Paraná.
 - No entanto, foi ressaltado que esses projetos enfrentam grandes desafios e embargos relacionados ao licenciamento ambiental, devido ao impacto em comunidades tradicionais e em um cemitério indígena na área.
 - O apoio federal foi sugerido na forma de suporte técnico dos órgãos ambientais federais para auxiliar na complexa análise de impacto desses projetos.
- **Manutenção das travessias por balsas**
 - Foi mencionado que existem cerca de cinco pontos no estado que dependem de travessias por balsa ou ferry.
 - A abordagem atual do estado é garantir a manutenção contínua desses serviços, mas foi classificada como uma iniciativa "tímida", sem grandes projetos de inovação ou expansão previstos no momento.

Outras soluções

- **Fortalecimento da articulação interestadual via CODESUL**
 - Foi destacado que a principal frente de planejamento de longo prazo do estado está ocorrendo dentro do CODESUL (Consórcio de Integração Sul e Sudeste). É neste fórum que as grandes iniciativas, como o Corredor Multimodal e o Corredor Bioceânico, estão sendo discutidas.
 - A atuação no consórcio é vista como a principal estratégia para viabilizar projetos de grande porte, que exigem a cooperação e o financiamento de múltiplos estados e da União.
- **Atuação na regulação do setor de gasodutos**
 - Foi mencionada uma preocupação com as mudanças que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) está propondo para a regulação do setor de gasodutos.
 - Apontou-se que o estado, em conjunto com os outros membros do CODESUL, está se organizando para enviar uma resposta à consulta pública ao governo federal.
 - A preocupação é com a possível diminuição das competências estaduais e a aplicação de regras de forma retroativa, sem uma avaliação de impacto clara.

4.16.7. Contribuições dos participantes

Louise Ronconi de Nazareno, Coordenadora de Monitoramento e Avaliação da Secretaria do Planejamento (SEPL)



Ofereceu uma visão estratégica a partir da perspectiva do planejamento estadual. Sua contribuição foi fundamental para contextualizar que o Paraná está em um momento de transição, atualizando seu PELT e saindo de um modelo de investimento tradicional para uma visão futura focada em grandes corredores multimodais. Ela detalhou os principais projetos de longo prazo que estão sendo articulados no âmbito do CODESUL e apontou os diferentes tipos de apoio federal necessários, como financiamento, apoio técnico para licenciamentos e articulação para temas metropolitanos.



4.17. Pernambuco

Entrevista realizada na quarta-feira, 01 de outubro de 2025.

4.17.1. Resumo

A reunião com o governo de Pernambuco explicitou a preocupação do estado em desenvolver um sistema logístico pautado pela multimodalidade. Ficou evidente que o governo estadual tem buscado um planejamento mais integrado com a esfera federal a partir das iniciativas que já estão em andamento. A cooperação técnica firmada para a adequação de BRs, a discussão sobre a Ferrovia Transnordestina e a participação no programa AmpliAR são alguns exemplos deste alinhamento.

4.17.2. Participantes

Governo de Pernambuco:

- **Marcelo Sandes**, Diretor de PPP e Concessões na Secretaria de Projetos Estratégicos de Pernambuco.
- **Andreza Soares**, Secretária Executiva de Gestão Estratégica do Governo Estadual de Pernambuco.
- **André Fonseca**, Diretor Presidente do Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco.
- **Daniela Medeiros**, Diretora de Projetos do Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada, Relator.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 50 minutos.



4.17.3. Visão de futuro para a logística estadual

Consolidação de um sistema logístico multimodal como base para o desenvolvimento econômico de Pernambuco.

Visando a promoção de um desenvolvimento sustentável do estado, o governo de Pernambuco tem direcionado esforços na diversificação da sua matriz logística. No modo rodoviário, predominante, as diretrizes são a recuperação da sua malha própria e a finalização de convênios com a União para adequação das rodovias federais. Um maior alinhamento com o governo federal também tem sido o objetivo no modo ferroviário, para materialização da Ferrovia Transnordestina. Já na gestão dos portos e aeroportos, o governo estadual vislumbra ampliar os projetos que tem apresentado resultados, como a manutenção do Porto de Recife e a recuperação dos aeroportos regionais.

4.17.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Conexão da Ferrovia Transnordestina ao Porto de Suape.** Com o início da operação da Ferrovia Transnordestina, o governo estadual tem trabalhado em conjunto com o governo federal na reincorporação do trecho entre Salgueiro e o Porto de Suape ao seu traçado. O estado enxerga como essencial essa atualização no projeto para o setor logístico de Pernambuco, ampliando a permeabilidade ao seu principal porto.
- **Implantação de contornos rodoviários.** No âmbito rodoviário, os principais desafios a serem enfrentados em articulação com a União concentram-se na criação de rotas alternativas para o desvio do tráfego pesado em regiões com alta saturação viária. Em Abreu e Lima, está previsto para os próximos meses o início das obras do Arco Metropolitano, concebido para mitigar os congestionamentos da BR-101. Ainda nessa rodovia, aguarda-se a formulação, pelo DNIT, de um projeto que solucione os congestionamentos no entroncamento entre Recife e Jaboatão dos Guararapes. Além disso, o governo estadual, com acordos de cooperação técnica com o governo federal, avança na elaboração de contornos rodoviários na BR-104, nos trechos de Caruaru e Toritama.
- **Ampliação de capacidade em rodovias federais.** Outra demanda que o governo estadual tem procurado a União é sobre o tratamento de alguns eixos estruturais que cortam Pernambuco que já se encontram saturados. As rodovias BR-232, BR-423 e BR-116 foram citadas como primordiais para o transporte de cargas no estado e necessitam de duplicações



- O governo de Pernambuco tem buscado apoio da União para o aprimoramento de eixos estruturais que atravessam o estado e apresentam sinais de saturação. As rodovias BR-232, BR-423 e BR-116 foram apontadas como corredores logísticos prioritários, exigindo obras de duplicação para garantir maior capacidade e eficiência no transporte de cargas.
- **Programa AmpliAR.** Dentre as iniciativas que têm se desenvolvido em conjunto com o governo federal, foi destacado o Programa AmpliAR, criado pelo Ministério de Portos e Aeroportos. Seu objetivo é modernizar a infraestrutura de aeroportos regionais, fortalecendo a malha aérea dos estados. Em Pernambuco, os aeroportos de Garanhuns, Araripina e Serra Talhada, participantes do programa, estão em processo de oferta à iniciativa privada.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Recuperação e adequação da malha estadual.** O governo de Pernambuco tem direcionado esforços para a melhoria de sua infraestrutura rodoviária por meio do programa Pé na Estrada. O programa prevê até 2026 recuperar mais de 2 mil quilômetros da malha sob responsabilidade estadual, estimada em 5,5 mil quilômetros. Além das obras de restauração, o estado tem buscado ampliar a capacidade de trechos com tráfego intenso. Nesse contexto, a PE-60 passa por um processo de requalificação, acompanhado de estudos voltados à implantação de terceiras faixas, com vistas a garantir maior fluidez e segurança em seu trajeto.

4.17.5. Destaques

- **Incluir a elaboração de PELTs no processo do PNL.** Foi sugerido que na elaboração do PNL, o governo federal produzisse o Plano Estadual de Logística e Transportes das 27 unidades da federação. Assim, o planejamento federal estaria necessariamente alinhado aos estaduais por meio de uma mesma metodologia.
- **Redesenho dos contratos do DNIT.** Foi ressaltado que as diferenças na gestão dos contratos de concessão do DNIT para uma mesma rodovia, quando fragmentados por estado, resultam em prejuízos perceptíveis aos usuários. O caso da BR-423 exemplifica o problema, apresentando disparidades na qualidade do pavimento entre os trechos de Alagoas e Pernambuco. Nesse sentido, defende-se a necessidade de um novo arranjo contratual, estruturado a partir das funções e características dos trechos, e não das fronteiras estaduais.



- **Incorporar a problemática do transporte de passageiros no PNL.** Apesar do foco do PNL ser o transporte de cargas, foi recomendada a inclusão do transporte de passageiros ao menos como uma sinalização da problemática. A principal preocupação do estado é a intensificação da relação entre Recife e João Pessoa, onde já se observa um grande fluxo de passageiros no transporte coletivo rodoviário.

4.17.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Consolidação de um sistema logístico multimodal como base para o desenvolvimento econômico de Pernambuco.

- Os participantes concordaram que a visão de futuro para a logística estadual passa pela promoção de um sistema multimodal, guiado pela busca do desenvolvimento econômico.
- A busca pela diversificação dos projetos entre os diferentes modos foi retratada pelos principais tópicos em discussão pelo estado, que são:
 - Recuperação da malha rodoviária estadual, pelo programa “Pé na Estrada”.
 - Finalização de convênios com a União para adequação de rodovias federais.
 - Ampliação de capacidade de BRs relevantes por meio de cooperações técnicas com o DNIT.
 - Materialização da Transnordestina no estado.
 - Retomada do trecho entre Salgueiro e o Porto de Suape.
 - Expansão da malha aeroviária do estado, seja por meio de recursos próprios ou privados.
- Outro aspecto levantado, foi a importância de um alinhamento entre o planejamento estadual e federal a respeito dos setores de logística e transportes.
 - Tendo isso em vista, foi proposto que a União fosse responsável pela elaboração dos PETLs, como parte do processo de construção do PNL.
 - Essa solução proporcionaria um diálogo precioso com os governos estaduais e contribuiria com insumos para as duas esferas.
 - Traria uma proximidade metodológica entre as ferramentas de planejamento logístico em todo o território nacional.

Soluções Rodoviárias

- **Programa Pé na Estrada.**
 - O governo estadual ressaltou o investimento que tem realizado na recuperação da sua malha rodoviária.
 - Até 2026 a previsão é que sejam restaurados mais de 2 mil quilômetros de uma malha que totaliza 5,5 mil quilômetros.
 - O investimento do estado no programa é de R\$5,1 bilhões, dos quais já foram executados mais de R\$2,6 bilhões.
- **Cooperação com o DNIT para solucionar os problemas da BR-101.**



- Os principais gargalos existentes na Região Metropolitana de Recife se concentram na BR-101.
 - Ao norte, o trecho que passa pelo município de Abreu e Lima tem apresentado congestionamentos recorrentes, prejudicando tanto o fluxo de cargas quanto de pessoas.
 - Governos estadual e federal já estão trabalhando pela implantação do Arco Metropolitano, que visa desobstruir esse trecho da rodovia.
 - Já possuem a licença para execução do canteiro e estão em vias de obter a licença para execução das obras.
 - Previsão de que nos próximos 30 a 45 dias se iniciem as obras.
 - Ao sul, o gargalo se encontra no entroncamento entre os municípios de Recife e Jaboatão dos Guararapes.
- Para ambos os trechos o governo estadual já firmou um acordo de cooperação técnica com o DNIT para desenvolver as soluções.
- **Adequações em eixos federais**
 - Foi citado o esforço que o governo estadual tem feito de aproximação com o DNIT para encontrar formas de ampliar a capacidade de algumas rodovias federais em Pernambuco.
 - Foram destacadas as BR-232, BR-423, BR-104 e BR-116 como principais eixos a serem tratados nos próximos anos.
 - Para a BR-232 já existe um acordo de cooperação técnica com o DNIT
 - Para a BR-423 a primeira fase de duplicações já está em andamento, entre São Caetano e Lajedo.
 - Para a BR-104 já existem projetos de contornos viários nos municípios de Caruaru e Toritama.
- **Desenho dos contratos do DNIT**
 - Tratando-se de ferramentas de gestão, foi apontada a necessidade de o DNIT repensar o modelo que tem sido utilizado em seus contratos.
 - A percepção é de que diversas rodovias federais possuem diferenças na gestão de seus contratos a depender do estado que cruzam.
 - Foi dado o exemplo da BR-423, que possui um pavimento de maior qualidade em Alagoas do que em Pernambuco.
 - A sugestão é que os contratos possam tratar de conexões específicas, sem um recorte estadual.

Soluções Ferroviárias

- **Ferrovia Transnordestina**
 - Tratando do modo ferroviário, o foco do governo estadual é a materialização da Ferrovia Transnordestina.
 - Para além da estação em Salgueiro, o governo enxerga de suma relevância a reincorporação do trecho entre Salgueiro e o Porto de Suape ao projeto.
 - O governo estadual tem participado, através da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, da atualização do projeto.



Soluções Aeroviárias

- **Investimentos estaduais na malha aérea.**
 - Com recursos próprios, o governo de Pernambuco tem investido na requalificação de sua malha aeroviária.
 - O aeroporto de Fernando de Noronha tem recebido as obras de recuperação de sua pista.
 - O aeroporto de Caruaru está em processo de ampliação.
 - Previsão de construção de um novo terminal de passageiros, estacionamentos, taxiway e pista de pouso e decolagem.
 - Obra orçada em 180 milhões de reais.
- **Programa AmpliAR**
 - O estado também está participando do Programa AmpliAR lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos.
 - A intenção é modernizar a infraestrutura de aeroportos regionais em áreas com maior déficit, através da concessão desses equipamentos ao setor privado.
 - Em Pernambuco, os aeroportos que estão na carteira do programa são os de Garanhuns, Araripina e Serra Talhada.

Outras soluções

- **Investimentos no setor portuário.**
 - Na reunião, foram abordadas brevemente as iniciativas no setor portuário.
 - Para o Porto de Suape, foi destacado que sua infraestrutura recebeu melhorias nos últimos anos e que há uma expectativa de que o Arco Metropolitano impacte positivamente a chegada e saída de cargas do porto.
 - Já em relação ao Porto de Recife, o destaque foi a ampliação de investimentos em manutenção.
- **Incorporação do transporte de passageiros no PNL.**
 - Uma das sugestões levantadas tendo em vista a oportunidade de diálogo com a União, foi a inclusão de algumas páginas no PNL a respeito do transporte de passageiros.
 - Entende-se que apesar do foco do plano ser o transporte de cargas, essa é uma oportunidade de se pautar a relevância de um planejamento interfederativo do transporte interestadual.
 - Para o estado, a urgência se dá no tratamento da relação intensa entre Recife e João Pessoa.

4.17.7. Contribuições dos participantes



Marcelo Sandes, Diretor de PPP e Concessões na Secretaria de Projetos Estratégicos de Pernambuco.

Suas contribuições buscaram complementar os apontamentos dos colegas a respeito dos projetos em andamento por parte do governo estadual e adicionalmente tratar de possíveis soluções a serem buscadas pela União. Por exemplo, citou a relevância do governo federal encampar a produção de PELTs, como forma de construção do PNL e capacitação dos órgãos estaduais, além de propor uma discussão sobre os modelos contratuais adotados pelo DNIT.

Andreza Soares, Secretária Executiva de Gestão Estratégica do Governo Estadual de Pernambuco.

Inicialmente, destacou que o governo de Pernambuco está atualizando seu plano estratégico de longo prazo para ficar alinhado com o do governo federal, para 2050. Em seguida, reforçou que o planejamento do estado no setor de logística e transportes se baseia na consolidação de um sistema multimodal, visando o desenvolvimento econômico. Neste sentido, informou que sua secretaria tem acompanhado as discussões relativas à Transnordestina, contribuindo com o projeto de retomada da ligação da ferrovia ao Porto de Suape.

André Fonseca, Diretor Presidente do Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco.

Abordou os principais projetos desenvolvidos pelo governo de Pernambuco, com destaque para aqueles em que já há uma interação próxima com a União. Buscou enquadrar estes projetos na diretriz de ampliação da matriz logística do estado, passando pelos setores rodoviário, ferroviário, aeroviário e portuário.

Daniela Medeiros, Diretora de Projetos do Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco.

Em suas participações na reunião, trouxe maiores detalhes a respeito dos gargalos rodoviários que o governo estadual tem buscado solucionar e aqueles que estão a cargo da União.



4.18. Piauí

Entrevista realizada na segunda-feira, 15 de setembro de 2025.

4.18.1. Resumo

A conversa abordou pontos sobre uma visão de organização multimodal do sistema de logística do Piauí, integrando os modos rodoviário, ferroviário e hidroviário. Os principais temas foram o anel viário da soja no sul do estado, que necessita de finalização no trecho da BR-330, e o Porto de Luís Correia – projeto com previsão de conexão intermodal e estimativa de escoamento de 60 milhões de toneladas de cargas (grãos, combustíveis, fertilizantes e minérios) até 2035. Prevê-se que o porto terá expansões graduais de capacidade e de conexões, iniciando com o modo rodoviário, ampliando a conexão com uma possível hidrovía no Rio Parnaíba e, por último, com a ferrovia Teresina - Luís Correia – considerada fundamental para complementação do transporte de minério vindo do município de Piriipiri. O governo estadual pode vir a contar com a ajuda do governo federal no aporte para este projeto, que exigirá um alto CAPEX, principalmente no modo ferroviário. Foi citada também a importância da articulação com a instância federal em relação aos licenciamentos e autorizações especiais para o seguimento do projeto.

4.18.2. Participantes

Governo do Piauí:

- **Monique Menezes**, Superintendente de Gestão na Secretaria de Planejamento.
- **Eduardo Carvalho**, Chefe de gabinete da Companhia de Terminais, Portos e Hidrovias do Piauí (Porto Piauí).
- **Bruno Gonçalves**, Diretor de desenvolvimento de negócios da Companhia de Terminais, Portos e Hidrovias do Piauí (Porto Piauí).

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro Martelli, Relator.

Duração da entrevista: 76 minutos.



4.18.3. Visão de futuro para a logística estadual

O Porto de Luís Correia e seus acessos como peças fundamentais para o desenvolvimento de longo prazo do Piauí.

Na visão mais abrangente, o estado trabalha com três premissas básicas para o futuro: avanço educacional, estabilidade econômica no equilíbrio das contas e desenvolvimento econômico com a participação do estado. No campo da logística no estado (para a qual o Porto de Luís Correia e seus acessos são centrais), a visão de futuro é de que o setor de transportes é fundamental para o desenvolvimento do Piauí e que, para tal, deve ser planejada no longo prazo, de forma que o crescimento econômico estadual permaneça ocorrendo nos próximos governos do estado. Entende-se que a forma de viabilizar isso é com as empresas estatais, que conseguem garantir a governança de forma perene entre os governos, mesmo com mudanças de mandatos.

4.18.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Porto de Luís Correia.** O Porto de Luís Correia é o principal empreendimento logístico do Piauí, diversos modos de transporte estão sendo planejados em função dele. Com a visão de desafogar os portos de São Luís e Fortaleza, cada um dos outros modos discutidos na reunião focam no acesso ao porto.
- **Hidrovia do Rio Parnaíba.** Existe já um estudo para a criação de uma hidrovia no Rio Parnaíba, principalmente para transporte de grãos, com extensão de aproximadamente 900 km, já dentro da primeira fase de conexões com o Porto de Luís Correia. A hidrovia depende de diversos órgãos regulatórios, desde a ANTAQ até os órgãos ambientais que precisam fornecer o licenciamento. O governo federal poderia analisar e auxiliar no andamento e viabilidade dessas licenças e autorizações.
- **Ferrovias Teresina - Luís Correia.** A ferrovia é uma obra importante para complementar o transporte de cargas do Piauí. Como um novo polo minerador está surgindo em Piripiri, para início de operação em 2026, acredita-se que o modo de transporte rodoviário ficará saturado com o tempo e a ferrovia seria útil para o escoamento de cargas, principalmente o minério de ferro. A ferrovia é um projeto de alto custo, orçada em 16 bilhões e precisaria contar necessariamente com o apoio do governo federal.
- **Novo arco viário em Luís Correia.** Há o projeto de um arco viário em Luís Correia para conexão ao porto, dado que as vias de acesso existentes atravessam áreas urbanizadas. As rodovias que conectam Luís Correia e Parnaíba a outras regiões do



estado são federais, o que exige o auxílio da esfera federal nessas construções e autorizações.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Anel Rodoviário da Soja.** O anel viário no sul do estado, na região produtora de soja, está já em execução através de um Programa de Parceria de Investimentos (PPI) e a maioria das rodovias envolvidas são estaduais. Já estão também em andamento obras para a BR-330 (extensões e pavimentação).

4.18.5. Destaques

- **Recursos financeiros e facilitação de processos de aprovação com órgãos competentes, como os de proteção ao patrimônio histórico, licenciamento ambiental, proteção a populações tradicionais.** Para todos os modos de transporte planejados, principalmente a ferrovia (orçada em 16 bilhões de reais), os entrevistados comentaram sobre a necessidade de recursos financeiros do governo federal para sua viabilização. Foi pontuado também sobre o auxílio que a União pode fornecer para aprovação de licenciamentos e autorizações especiais, inclusive com avaliações e sugestões sobre os projetos enviados aos órgãos de regulação. A hidrovía foi o principal exemplo de empreendimento que necessita de desembaraços nesse sentido, como o licenciamento ambiental.

4.18.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: o Porto de Luís Correia como âncora dos investimentos em logística no Piauí.

- Os pilares da administração estadual atual são desenvolvimento educacional, estabilidade econômica e desenvolvimento econômico – e a logística tem papel fundamental nesse desenvolvimento de médio e longo prazo. Nesse sentido, o Porto de Luís Correia e suas conexões são a principal aposta do governo para o alcance de seus objetivos. Adicionalmente, a ideia da administração estadual é promover uma integração da gestão logística no estado, através da empresa estatal Porto Piauí e em parceria com a iniciativa privada, de modo a criar um desenvolvimento de longo prazo que possa atravessar diferentes governos do Piauí.
- A equipe da UF enfatizou que o estado tem grande potencial de desenvolvimento e o porto irá trazer grandes oportunidades para o Piauí, desafogando os portos dos



vizinhos Maranhão e Ceará. Inicialmente o investimento será na hidrovía do Rio Parnaíba, depois a melhoria do modo rodoviário e por último o modo ferroviário, que pode contar com o auxílio do governo federal. Com essas infraestruturas, o Piauí poderá realizar o transporte de (i) grãos produzidos no sul do estado, (ii) produtos agrícolas que estão começando a crescer no norte do estado, e (iii) minérios que começarão a ser extraídos na região de Piripiri; futuramente, há (iv) previsão de exportação de hidrogênio verde, combustível que se mostra um produto promissor e no qual o Piauí pretende investir.

- **Choque positivo no avanço educacional:**
 - O objetivo principal é a capacitação dos jovens desde o ensino básico. O estado visa o incentivo do contato com conhecimentos úteis para o futuro dos alunos, como aprendizagem de tecnologia e IA nas escolas.
- **Equilíbrio econômico:**
 - Adicionalmente, os representantes pontuaram os esforços do estado para uma balança econômica estável, com equilíbrio e boa gestão das contas públicas, passo fundamental para o desenvolvimento econômico.
- **Desenvolvimento econômico:**
 - Estruturar iniciativas de investimento e desenvolvimento do estado com o capital privado através de empresas estatais. Acredita-se que este formato pode trazer uma continuidade estratégica dos investimentos ao longo do tempo, o que manteria o desenvolvimento mesmo com as mudanças de governos.

Soluções Rodoviárias

- **Arco Rodoviário de Luís Correia**
 - O arco viário na região servirá para separar o fluxo urbano do fluxo de cargas, principalmente em épocas de temporada de turismo, quando a cidade fica com maior movimentação de veículos e pessoas.
 - Há estudos sobre o projeto do arco, mas nada iniciado por enquanto.
- **Trecho da BR-330 no Anel Rodoviário da Soja**
 - Está em execução um conjunto de obras no sul do estado, no chamado Anel Rodoviário da Soja, próximo dos municípios de Baixa Grande do Ribeiro e Santa Filomena. Com uma extensão de 1.025 km, o conjunto é formado pelas rodovias PI-247, PI-391, PI-392, PI-397 e BR-330.

Soluções Ferroviárias

- **Ferrovía Teresina - Luís Correia**
 - Entre os projetos de ligação com o porto está a construção da ferrovia entre Teresina e Luís Correia, projeto que ajudaria a complementar o escoamento de mercadorias para o porto, principalmente de minério. O traçado da ferrovia passa por trechos que já possuem malha ferroviária antiga – que seria revitalizada – e outros com novos trajetos. A intenção é que ela passe pelo município de Piripiri, em que se iniciará a produção de minérios em 2026.



- O estudo ferroviário faz parte da terceira fase do Porto do Piauí, previsto para 2029, que visa complementar sua logística recebendo cargas através do modo ferroviário, principalmente minérios.

Soluções Hidroviárias

- **Hidrovia do Rio Parnaíba**

- O primeiro projeto de integração ao porto é o desenvolvimento de uma hidrovia no Rio Parnaíba, com cerca de 900 km de extensão. Estima-se para o empreendimento o custo de 3 bilhões de reais, sendo o recebimento de 1 bilhão já previsto a partir da desestatização da Eletrobrás. Apesar de somente a produção do Piauí já viabilizar economicamente o projeto, ele visa atender o chamado MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

4.18.7. Contribuições dos participantes

Monique Menezes, Superintendente de Gestão na Secretaria de Planejamento

Apresentou as visões de futuro do Governo do Piauí e mostrou as informações sobre o Anel Rodoviário da Soja, no sul do estado. Mostrou o traçado do empreendimento e falou sobre as obras que já estão em andamento e quais precisam de auxílio do governo federal.

Eduardo Carvalho, Chefe de gabinete da Companhia de Terminais, Portos e Hidrovias do Piauí (Porto Piauí)

Passou o panorama geral das integrações intermodais do porto, apresentou o projeto e seus detalhes. Comentou amplamente sobre a hidrovia, as previsões logísticas futuras do Piauí através do porto e as necessidades dos modos de transporte complementares para o transporte das mercadorias que já são produzidas e que virão a ser produzidas ou escoadas pelo Piauí pelo Porto de Luís Correia. Além de questões estruturais, falou sobre as previsões econômicas de viabilidade e desenvolvimento relacionadas ao empreendimento.

Bruno Gonçalves, Diretor de Desenvolvimento de Negócios da Companhia de Terminais, Portos e Hidrovias do Piauí (Porto Piauí)

Já participou de outros PNLs e trouxe questões complementares às de Eduardo, porém com especial atenção à questão da ferrovia. Enfatizou que não se faz uma ferrovia somente com verba da iniciativa privada e que são necessários aportes federais para sua construção – sendo o PNL 2050 uma iniciativa importante para o acesso a este apoio.



4.19. Rio de Janeiro

Entrevista realizada na quinta-feira, 18 de setembro de 2025.

4.19.1. Resumo

A reunião revelou que a visão de futuro para a logística no Rio de Janeiro está centrada na retomada do desenvolvimento econômico, mas que o principal desafio para alcançá-lo não é a falta de projetos, e sim a necessidade de superar gargalos transversais, com destaque para a insegurança pública e a melhoria da governança. Nesse contexto, o apoio federal mais demandado não é apenas o financeiro, mas principalmente o de um parceiro estratégico para a gestão conjunta de ativos, a criação de novos arranjos institucionais, como um fórum permanente de diálogo, e a articulação para viabilizar projetos estruturantes, como a Ferrovia EF-118. Adicionalmente, foi apontada a necessidade de apoio técnico e financeiro para a complexa reestruturação do transporte de massa metropolitano, como a Supervia, um desafio que o estado está enfrentando diretamente.

4.19.2. Participantes

Governo do Rio de Janeiro:

- **Douglas Haddad**, Assessor da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SETRANS) do Rio de Janeiro.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.

Duração da entrevista: 76 minutos



4.19.3. Visão de futuro para a logística estadual

Rio seguro, integrado e desenvolvido.

A visão de futuro para a logística do Rio de Janeiro está centrada na retomada do desenvolvimento econômico do estado. Foi enfatizado que, para além do investimento financeiro, o caminho para o crescimento depende de um planejamento bem executado, da melhoria da governança e da resolução de gargalos transversais, como a segurança pública. Nesse sentido, a estratégia se apoia em projetos de infraestrutura considerados prioritários para destravar o potencial do estado, com destaque para a viabilização da Ferrovia EF-118 como novo eixo de integração logística e o fortalecimento do Norte Fluminense a partir da expansão do Porto do Açu.

4.19.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Viabilização da Ferrovia EF-118 (Rio-Vitória).** Foi apontado como o principal projeto ferroviário para o estado. O apoio federal é crucial para garantir que os recursos da renovação da MRS sejam direcionados para esta obra e que o traçado cruze todo o estado, não se limitando ao norte.
- **Gestão e investimentos em rodovias federais.** Foi destacado que a União tem um papel de gestão direta sobre as rodovias federais que cortam o estado. O apoio federal é necessário para resolver gargalos críticos, como o do Trevo de Manilha (BR-101), projeto que envolve a continuação do Arco Metropolitano.
- **Articulação nas reconcessões e investimentos em ferrovias de carga.** O estado busca influenciar os processos de renovação das concessões da MRS e a Ferrovia Centro-Atlântica. A cooperação com a União é vista como fundamental para garantir que os recursos das outorgas sejam reinvestidos no estado e para destravar trechos ociosos, como o ramal entre Barra Mansa e Angra dos Reis.
- **Reestruturação da concessão da Supervia.** O estado está em processo de retomar a concessão do sistema de trens urbanos, anteriormente operado por um concessionário considerado "não exitoso" para estruturar um novo modelo de gestão e operação para o serviço, que exigirá investimentos bilionários para a recuperação da infraestrutura de 270 km de trilhos. O apoio federal seria bem-vindo tanto na discussão do novo modelo de concessão quanto no financiamento das obras de recuperação.



- **Ações integradas de segurança pública na logística.** A segurança foi identificada como um gargalo transversal que afeta todos os modais de transporte e o desenvolvimento do estado. A cooperação com o governo federal é considerada essencial para enfrentar esse desafio de forma integrada, indo além das ações policiais e envolvendo um planejamento conjunto entre os ministérios.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Desenvolvimento de novos modelos de concessões rodoviárias estaduais:** Mencionou-se a troca de experiências com o governo federal (através do BNDES) como uma forma de cooperação para aprimorar os modelos de concessão das rodovias estaduais, mas não como um pedido de apoio direto para um projeto específico.

4.19.5. Destaques

- **Apoiar o enfrentamento à insegurança pública na logística.** Foi destacado que a insegurança é o principal gargalo transversal do estado. A cooperação com a União e o Ministério da Justiça foi apontada como fundamental para desenvolver um programa de segurança focado na logística, que vá além das ações policiais e envolva planejamento integrado.
- **Construir novos arranjos institucionais para a governança.** Foi proposta a criação de um fórum permanente para institucionalizar o diálogo entre o estado e o Ministério dos Transportes. Adicionalmente, foi sugerido o apoio federal na gestão técnica e operacional de ativos no dia a dia, como uma forma de cooperação mais profunda e eficaz.
- **Articular a viabilização de projetos ferroviários estruturantes.** Foi ressaltada a importância do papel da União para destravar projetos ferroviários. O apoio se daria garantindo que os recursos da outorga da renovação da concessão da MRS sejam investidos na Ferrovia EF-118, e envolvendo o estado nos processos de reconcessão da FCA para recuperar trechos abandonados.
- **Disponibilizar apoio técnico e financeiro para o transporte metropolitano.** O estado está reestruturando concessões estratégicas, como a da Supervia, que exigirá investimentos bilionários. Foi mencionado que o apoio federal seria bem-vindo tanto na discussão do novo modelo de concessão (apoio técnico) quanto com o financiamento das obras de recuperação da infraestrutura.

4.19.6. Síntese da entrevista



Visão Estratégica: Rio de Janeiro seguro, integrado e competitivo

- A equipe do Rio de Janeiro enfatizou que a visão de futuro para o estado é a de um território economicamente desenvolvido, graças à recuperação e à competitividade, tendo a logística como um pilar fundamental. Para alcançar esse objetivo, a estratégia não depende apenas de novos investimentos, mas, principalmente, da superação de desafios transversais que atualmente limitam o potencial fluminense
- **Melhoria da governança e do planejamento:**
 - A visão principal é que o crescimento só será possível com um planejamento bem executado e uma governança mais eficiente. Foi apontada a necessidade de resolver a sobreposição de funções entre diferentes secretarias e de alinhar a técnica com a gestão política para destravar projetos.
- **Segurança pública como eixo estratégico:**
 - Adicionalmente, foi destacado que a segurança pública é um tema transversal e um dos principais gargalos que afetam a logística. A visão é de que a segurança precisa ser tratada de forma integrada com as pastas de desenvolvimento e transporte, não apenas como uma questão policial, para garantir um ambiente seguro para as operações e para atrair investimentos.
- **Viabilização de projetos estruturantes**
 - A retomada econômica, segundo a visão apresentada, depende da viabilização de projetos de infraestrutura de grande porte.
 - Foi dada atenção especial à Ferrovia EF-118, considerada essencial para a integração logística do estado, e ao potencial de desenvolvimento do Norte Fluminense a partir do Porto do Açu.

Soluções Rodoviárias

- **Aprimoramento da malha rodoviária estadual**
 - Foi mencionada a necessidade de melhorar a infraestrutura das rodovias estaduais, com a possibilidade de desenvolver novos projetos de concessão aproveitando a expertise federal.
 - A cooperação com a União foi apontada como uma possibilidade, tanto através de financiamento quanto de apoio técnico para a modelagem de novas concessões.
 - O objetivo é melhorar a qualidade e a segurança da malha, o que inclui resolver problemas pontuais de infraestrutura que foram identificados, como as pontes na RJ-155 e RJ-160.
- **Resolução de gargalos em Rodovias Federais (BR-116, BR-040 e BR-101)**
 - Foi apontado que, embora não sejam de competência estadual, a solução de pontos críticos nas rodovias federais é vital, pois essas vias estruturam a malha fluminense. A atuação federal é necessária para resolver gargalos como a Serra das Araras (BR-116), a Serra de Petrópolis (BR-040) e o Trevo de Manilha (BR-101).



- A obra da Serra das Araras está em andamento, enquanto as soluções para a Serra de Petrópolis e o Trevo de Manilha dependem de novas concessões ou projetos federais.
- Foi destacado que o apoio esperado da União vai além do financiamento, sendo fundamental também na gestão técnica e operacional dos ativos no dia a dia.
 - Essa gestão conjunta é vista como um apoio estratégico para qualificar a operação das rodovias que servem ao estado e poderia ser um modelo de novos arranjos institucionais.
- **Estruturação de infraestrutura de apoio ao transporte de cargas**
 - A solução visa criar pontos de descanso seguros para caminhoneiros, uma demanda que surgiu em conversas com o setor privado para aumentar a segurança da operação.
 - Mencionou-se que essa responsabilidade geralmente é transferida para as concessionárias.
 - A cooperação com o governo federal poderia se dar no planejamento e policiamento desses pontos, especialmente nas rodovias federais, para combater a insegurança e o roubo de cargas.

Soluções Ferroviárias

- **Viabilização da Ferrovia EF-118 (Rio-Vitória)**
 - Foi apontado como o principal projeto ferroviário federal para o futuro do estado, sendo de grande interesse para a integração logística do Norte do estado.
 - A expectativa do estado é que o traçado não se limite a ligar a região ao Espírito Santo, mas que cruze todo o território fluminense até a Região Metropolitana.
 - A viabilização depende de recursos federais, e foi mencionado que o estado busca garantir que os recursos da outorga da renovação da MRS sejam destinados a este projeto.
 - A articulação com a União é fundamental para que o estado possa influenciar na destinação desses recursos e na definição de um traçado que atenda à demanda de integração estadual.
- **Reestruturação da concessão da Supervia**
 - A solução consiste na reestruturação completa da concessão dos trens urbanos da Região Metropolitana, um processo que o estado já iniciou.
 - O plano envolve definir um novo modelo de gestão para o serviço e recuperar a infraestrutura dos 270 km de trilhos.
 - Foi mencionado que o apoio federal seria bem-vindo, tanto com financiamento para as obras de recuperação quanto com apoio técnico para a modelagem da nova concessão.
 - O projeto está sendo modelado pela SETRANS, que conta com um termo de cooperação técnica com a CPTM de São Paulo.
- **Articulação na devolução e reconcessão de malhas de carga ociosas**



- A solução visa garantir que o estado tenha um papel ativo nos processos federais de renovação de concessões da MRS e da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), bem como na devolução de trechos ociosos.
- O trecho problemático entre Barra Mansa e Angra dos Reis foi citado como um exemplo de infraestrutura abandonada que precisa ser recuperada.
- A articulação com a União é o ponto central, para negociar e garantir que os investimentos resultantes das outorgas federais sejam aplicados na recuperação da infraestrutura ferroviária do próprio estado.

Soluções Aeroviárias

- Durante a discussão sobre soluções, não foram apresentados ou detalhados projetos específicos para o setor.

Soluções Hidroviárias e Portos

- **Melhoria dos acessos terrestres e da governança portuária**
 - A discussão sobre portos se concentrou na melhoria dos acessos terrestres e na governança. Foi mencionada a necessidade de resolver o acesso ao Porto do Rio pela Avenida Brasil e a importância do novo acesso, já concluído, a partir da concessão da Ponte Rio-Niterói.
 - Para o Porto de Angra dos Reis, o principal desafio é a reativação do seu acesso ferroviário (ramal de Barra Mansa).
 - Foi apontada uma fragmentação na governança do tema, com a criação de uma nova secretaria (Secretaria de Energia e Desenvolvimento do Mar) para tratar de projetos portuários, o que pode gerar confusão de atribuições com a Secretaria de Transportes.
 - A solução dos acessos depende de uma forte articulação com o governo federal, pois envolvem rodovias e ferrovias federais.

Outras soluções

- **Ações integradas de segurança pública na logística**
 - Foi apontado que a segurança é um desafio transversal que afeta todos os modais, sendo necessária uma solução integrada. A cooperação com a União foi considerada essencial para enfrentar o problema, que vai além da ação policial e exige um planejamento conjunto entre as pastas de transporte e desenvolvimento.
 - O objetivo é reduzir o roubo de cargas e a percepção de insegurança que bloqueia o desenvolvimento econômico, afeta as operações (com caminhoneiros evitando trafegar à noite) e eleva os custos logísticos.
- **Criação de novos arranjos institucionais para a articulação interfederativa**



- Foi fortemente defendida a criação de um fórum permanente com encontros regulares entre o Ministério dos Transportes e as secretarias estaduais. Este seria um novo arranjo institucional para garantir um diálogo contínuo.
- A proposta visa evitar que a interlocução entre o estado e a União se limite a conversas pontuais durante períodos de abertura de editais para financiamento.
- O impacto esperado é amadurecer as discussões técnicas, alinhar projetos e criar uma instância de diálogo e pressão para que as soluções avancem de forma mais eficaz.

4.19.7. Contribuições dos participantes

Douglas Haddad, Assessor da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SETRANS)

Único representante fluminense na entrevista, apresentou a visão de futuro do estado, focada na retomada do desenvolvimento econômico. Detalhou os principais projetos e as necessidades de articulação com a União, com grande ênfase na viabilização da Ferrovia EF-118, na reestruturação da Supervia e na importância de novos arranjos institucionais, como a criação de um fórum permanente de discussão e o apoio na gestão técnica dos ativos federais.



4.20. Rio Grande do Norte

Entrevista realizada na segunda-feira, 13 de outubro de 2025.

4.20.1. Resumo

A reunião com o Rio Grande do Norte revelou uma visão de futuro focada na integração de todos os modos de transporte e na ampliação da capacidade da infraestrutura logística, contrastando com a baixa capacidade de investimento do estado, o que torna a cooperação com a União fundamental. O principal projeto que sintetiza essa visão é o Porto Indústria Verde, um empreendimento que depende do apoio federal para a viabilização de suas conexões, como novas ferrovias e a federalização de rodovias estaduais. As principais demandas de apoio federal incluem a duplicação integral da BR-304, a execução de contornos rodoviários em cidades do interior e a criação de canais de diálogo institucionalizados, como melhorar a operação do CONSETRAM, para garantir um planejamento conjunto e contínuo.

4.20.2. Participantes

Governo do Rio Grande do Norte:

- **Gustavo Fernandes Rosado Coelho**, Secretário de Estado da Infraestrutura do Rio Grande do Norte.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 70 minutos.



4.20.3. Visão de futuro para a logística estadual

Integração e cooperação para um Rio Grande do Norte conectado.

Na entrevista, foi enfatizado que a visão de futuro para o Rio Grande do Norte é a de promover a plena integração de todos os modos de transporte e a ampliação da capacidade de cada um deles. A concretização dessa visão depende fundamentalmente do apoio e da cooperação com o governo federal, tanto para a execução de novos projetos quanto para a modernização da infraestrutura existente.

4.20.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Implantação do Porto Indústria Verde.** Considerado o projeto que sintetiza a visão de futuro do estado, por integrar sustentabilidade e intermodalidade, sua viabilização depende da parceria com a União.
- **Duplicação integral da BR-304.** O apoio federal é crucial para garantir a duplicação dos 280 km da rodovia, considerada a "espinha dorsal" do sistema rodoviário estadual, conectando Natal a Mossoró e ao Ceará.
- **Construção de uma nova malha ferroviária.** A cooperação federal é necessária para viabilizar uma nova ferrovia que conecte a região produtora de Mossoró ao novo Porto Indústria Verde e, também, que integre Mossoró à Ferrovia Transnordestina.
- **Federalização e ampliação de rodovias estaduais.** Foi proposta a federalização de rodovias estaduais estratégicas, como a RN-120, RN-117 e RN-118, como um arranjo para que a União possa investir na ampliação da capacidade dessas vias.
- **Construção de contornos rodoviários.** O apoio federal é solicitado para a construção de contornos em diversas cidades cortadas por BRs, como Currais Novos e Caicó. O mais crítico é o Contorno de Parnamirim-Macaíba, que interligaria as BRs 101 e 304, um projeto considerado complexo e de responsabilidade da União.
- **Melhoria dos acessos ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.** A cooperação do governo federal é necessária para a conclusão de obras em seu entorno, como a duplicação da Reta Tabajara (BR-304) e a construção de viadutos, que são fundamentais para melhorar o acesso e a operacionalidade do aeroporto.



- **Construção da Terceira Ponte de Natal.** Foi proposta a construção de uma nova ponte sobre o Rio Potengi para melhorar a fluidez do trânsito na capital e integrar melhor o Porto de Natal ao Aeroporto.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Programa de Recuperação de Rodovias Estaduais.** Foi mencionado que o estado executa, com recursos próprios, um programa de recuperação de sua malha rodoviária. No entanto, foi ressaltado que o programa se limita a devolver a funcionalidade básica das vias, sem investimentos em melhorias ou ampliação de capacidade.

4.20.5. Destaques

- **Viabilizar a duplicação integral da BR-304.**
Foi destacado que a duplicação completa da BR-304 é a ação mais importante para a logística do estado, por ser sua espinha dorsal. O apoio federal é fundamental para garantir a execução da obra em toda a sua extensão de 280 km, e não apenas nos trechos iniciais que já foram licitados.
- **Apoiar a viabilização do Porto Indústria Verde através de suas conexões.**
O apoio federal para o projeto do Porto Indústria Verde não seria no porto em si, mas na infraestrutura de conexão que o tornaria viável. As principais ações seriam a federalização e ampliação da rodovia RN-120 e o planejamento de uma nova ferrovia ligando o porto a Mossoró e à Transnordestina.
- **Facilitar arranjos para a ampliação da capacidade da malha rodoviária.**
Foi sugerida a cooperação federal através de novos arranjos de governança. As principais propostas foram a federalização de rodovias estaduais estratégicas, como a RN-117 e RN-118, para permitir a ampliação de sua capacidade, e a execução federal de contornos rodoviários complexos, com destaque para o de Parnamirim/Macaíba.
- **Construir canais institucionalizados para o diálogo interfederativo.**
Foi defendida a necessidade de a União criar ou reativar canais de diálogo permanentes, como o CONIT, para que os estados possam participar ativamente da busca por soluções e do planejamento conjunto, superando o modelo de conversas pontuais que só ocorrem para reativamente.



4.20.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Integração e cooperação para um Rio Grande do Norte conectado.

- Na entrevista, foi enfatizado que a visão de futuro para o Rio Grande do Norte é a de promover a plena integração de todos os modos de transporte e a ampliação da capacidade de cada um deles. A concretização dessa visão depende fundamentalmente do apoio e da cooperação com o governo federal, tanto para a execução de novos projetos quanto para a modernização da infraestrutura existente.
- **Integração de todos os modos de transporte.**
 - A visão principal é pensar tudo em conjunto, planejando a integração entre as rodovias (estaduais, municipais e federais), os portos, os aeroportos e as ferrovias. O objetivo é criar um sistema logístico coeso e eficiente, superando a abordagem focada em modais isolados.
- **Ampliação da capacidade da infraestrutura.**
 - A infraestrutura atual, planejada há décadas, já não suporta o crescimento da movimentação de cargas no estado. A visão de futuro inclui a necessidade urgente de ampliar a capacidade da rede, com projetos como a duplicação de rodovias estaduais e a modernização de corredores federais.
- **Viabilização de projetos estruturantes e sustentáveis.**
 - A visão de futuro se materializa em projetos de grande porte que podem catalisar o desenvolvimento do estado, como o Porto Indústria Verde e a duplicação da BR-304.

Soluções Rodoviárias

- **Duplicação da BR-304.**
 - Foi apontada como a principal obra rodoviária para o estado, sendo a "espinha dorsal" do sistema, que conecta Natal a Mossoró e ao Ceará.
 - Mencionou-se que o edital para a duplicação de um primeiro trecho de 97 km, de uma rodovia de 280 km, foi recentemente publicado.
 - O apoio federal é totalmente necessário, pois se trata de uma rodovia federal cuja duplicação integral é fundamental para a logística do estado.
- **Ampliação da capacidade de rodovias estaduais.**
 - Foi destacado que a malha estadual precisa urgentemente de investimentos para ampliação de capacidade, como duplicações, pois não suporta mais o fluxo atual de cargas.
 - O estado, com sua baixa capacidade de investimento, tem focado em um programa de recuperação que apenas devolve a funcionalidade básica às vias, sem realizar melhorias estruturais ou de capacidade.
 - Como solução, foi proposta a federalização de rodovias estaduais estratégicas, como a RN-120 (acesso ao futuro Porto Indústria Verde), a RN-



117 (conexão do oeste à região salineira) e a RN-118 (conexão da região salineira ao Seridó).

- **Implantação da BR-104.**

- Foi mencionado o projeto de implantação da BR-104, uma rodovia federal que existe no papel, mas não fisicamente.
- A solução é uma cooperação já em andamento, na qual o estado está transferindo o patrimônio de mais de 100 km de trechos de rodovias estaduais para a União, para que estes componham o traçado da nova BR-104. Após a federalização formal, a expectativa é que o DNIT assuma a manutenção e realize as melhorias necessárias nesses trechos.

- **Construção de contornos rodoviários.**

- Foi apontada a necessidade de contornos para retirar o tráfego pesado de dentro de várias cidades.
- Os contornos mencionados foram para Currais Novos (devido ao tráfego pesado de uma mineradora), Caicó (para completar uma alça existente e desviar o tráfego de uma barragem), Pau dos Ferros (no encontro das BRs 226 e 405) e Mossoró (para completar a alça viária da BR-304).
- O contorno mais crítico e estruturante é o de Parnamirim/Macaíba, que ligaria a BR-101 à BR-304. Foi considerado um projeto complexo que só teria condições de ser executado pelo governo federal.
- O apoio federal foi explicitamente solicitado para todos os casos.

Soluções Ferroviárias

Proposta de uma nova malha ferroviária para o desenvolvimento regional

- Foi apontada como uma necessidade de futuro a construção de uma nova linha ferroviária para dar suporte logístico ao projeto do Porto Indústria Verde.
- A proposta é que essa nova ferrovia interligue a região de Mossoró, polo produtor de sal e fruticultura, ao novo porto.
- Adicionalmente, foi mencionada a importância de conectar Mossoró à Ferrovia Transnordestina, criando um elo entre o polo produtivo do RN e a malha ferroviária regional.
- A viabilização desses projetos é vista como uma iniciativa de longo prazo que dependeria do planejamento e do investimento do governo federal.

Soluções Aeroviárias

Melhoria dos acessos ao Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante

- Foi destacado que o aeroporto, embora seja grande e moderno, está subutilizado, em parte devido a dificuldades históricas de acesso.
 - A melhoria do acesso ao aeroporto depende de um conjunto de obras em rodovias federais.



- A cooperação da União é fundamental para a execução desses projetos.
- As principais obras federais mencionadas que impactariam positivamente o acesso foram: a conclusão da duplicação da Reta Tabajara (BR-304), a finalização da travessia urbana de Macaíba e, crucialmente, a construção do Contorno de Parnamirim-Macaíba.
- Mencionou-se também a necessidade de um viaduto para integrar a BR-304 diretamente ao aeroporto, permitindo um fluxo mais direto.

Soluções Hidroviárias

- **Melhorias no Porto de Natal.**
 - Foi mencionado que o porto está "encapsulado" pelo centro histórico da cidade (bairro da Ribeira), o que dificulta seu acesso terrestre e impede a criação de uma retroárea.
 - Informou-se que já foram publicados os editais para a dragagem do Rio Potengi e para a instalação de defensas nos pilares da Ponte Newton Navarro, ações que visam melhorar a segurança e a capacidade de recepção de navios.
 - A principal solução proposta foi a melhoria das vias locais de acesso ao porto, o que permitiria a ativação do terminal de passageiros já construído, mas não operacional, com o objetivo de fomentar o turismo marítimo na capital.
- **Implantação do Porto Indústria Verde.**
 - Foi apresentado como o grande projeto que sintetiza a visão de futuro do estado, por integrar alta tecnologia, intermodalidade e sustentabilidade.
 - O projeto é visto como um catalisador para outras obras de infraestrutura, como a federalização e ampliação da rodovia RN-120 e a construção de uma nova ferrovia conectando com Mossoró.
 - A viabilização deste projeto de grande porte depende fundamentalmente do apoio federal para a construção das infraestruturas de acesso que o conectarão ao restante do país.

Outras soluções

- **Proposta de construção da Terceira Ponte de Natal.**
 - Foi proposta a construção de uma terceira ponte sobre o Rio Potengi, em Natal, para ligar a zona norte ao restante da cidade.
 - O projeto é visto como de grande importância para a fluidez do trânsito na capital e para promover a integração entre o Porto de Natal e o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.
- **Canais institucionalizados para o diálogo interfederativo.**
 - Foi fortemente destacada a necessidade de criar canais de diálogo permanentes e institucionalizados entre os diferentes níveis de governo, o que foi considerado fundamental e imprescindível.



- Para construir soluções conjuntas, o estado precisa participar ativamente das discussões, pois é quem vivencia os problemas no dia a dia.
- O CONSETRAM (Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transportes e Mobilidade) tem tido pouca efetividade como um fórum de planejamento, e foi discutida a possibilidade de reativar o CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte) como o espaço formal e operacional para essa integração.

4.20.7. Contribuições dos participantes

Gustavo Fernandes Rosado Coelho, Secretário de Estado da Infraestrutura do Rio Grande do Norte.

A partir de sua extensa experiência, apresentou a visão de futuro do estado, focada na integração de todos os modos de transporte e na necessidade de ampliar a capacidade da infraestrutura. Sua contribuição foi fundamental para mapear os principais projetos que dependem da cooperação federal, como a duplicação da BR-304, a viabilização do Porto Indústria Verde através de seus acessos terrestres, e a construção de contornos rodoviários. Também enfatizou a importância de criar canais de diálogo institucionalizados com a União.



4.21. Rio Grande do Sul

Entrevista realizada na segunda-feira, 15 de setembro de 2025.

4.21.1. Resumo

A entrevista foi pautada pela ênfase dada pelo governo estadual à recuperação da malha ferroviária no estado. A avaliação é de que a promoção de desenvolvimento econômico sustentável e de integração logística nacional deve ser baseada em ferrovias. A conexão do Rio Grande do Sul à Ferrovia Norte-Sul, a reativação de ramais no interior do estado que chegavam ao Porto de Rio Grande, e um possível traçado de Ferrovia Bioceânica no sul do país foram alguns dos projetos citados nesse sentido. Ademais, o estado enxerga como essencial uma cooperação de médio e longo prazo com o governo federal na recuperação das estruturas de transporte danificadas pelas enchentes de 2024.

4.21.2. Participantes

Governo do Rio Grande do Sul:

- **Clovis Garcez Magalhães**, Secretário Adjunto de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul.
- **Antonio Paulo Cargin**, Assessor técnico no Gabinete de Projetos Especiais da Vice-Governadoria do Estado do Rio Grande do Sul.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada, Relator.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 55 minutos.



4.21.3. Visão de futuro para a logística estadual

A integração do Rio Grande do Sul com os mercados interno e externo precisa se dar por ferrovias.

A percepção trazida pelo governo estadual é de que a última estrutura logística de integração nacional inaugurada no estado foi o Aeroporto Salgado Filho, evidenciando a ausência de novos esforços federais para ampliar sua conexão com o restante do país e com os países vizinhos. Agora, para o fortalecimento desta integração, é crucial que ela seja baseada no modo ferroviário. Entende-se que o modelo de desenvolvimento sustentado por rodovias apresenta claros sinais de saturação, exigindo a retomada de uma política mais ampla de recuperação e ampliação das linhas férreas no Rio Grande do Sul.

4.21.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Restabelecimento das ferrovias no estado.** Compreende-se que um desenvolvimento econômico sustentável do estado passa pelo fortalecimento de sua malha ferroviária, retomando-se os ramais que deixaram de ser operados e promovendo a conexão do estado à Ferrovia Norte-Sul. Importantes ligações com o Porto de Rio Grande, como em Passo Fundo e Santo Ângelo deveriam ser restabelecidas. Já a conexão com o restante do país poderia se dar pela conexão da Ferrovia Norte-Sul a partir de Uruguaiana. Por fim, foi destacado que o projeto de uma futura Ferrovia Bioceânica deveria considerar a ligação ao Pacífico pelo sul do país, através do porto de Antofagasta no Chile.
- **Instalação do Porto de Arroio do Sal.** Durante a entrevista, o estado destacou o andamento do projeto de construção de um novo porto no município de Arroio do Sal, iniciativa que busca ampliar a capacidade de escoamento de cargas. Ressaltou, porém, que a efetividade dessa infraestrutura dependerá do engajamento do governo federal na análise e implementação de uma ligação ferroviária ao porto, condição essencial para assegurar uma operação integrada e eficiente.
- **Construção de um novo aeroporto em Caxias do Sul.** Tendo em vista a relevância econômica de Caxias do Sul e a incapacidade de expansão de seu atual aeroporto, está sendo projetado um novo aeroporto no distrito de Vila Oliva. A intenção é de que o aeroporto possa se consolidar como uma estrutura de exportação de produtos de alto valor agregado.
- **Recuperação das estruturas hidroviárias.** Os efeitos das enchentes de 2024 ainda afetam as bacias hidrográficas do estado, impactando especialmente a Hidrovia do Rio Jacuí. Apesar dos esforços do governo estadual na retomada do balizamento,



diversas estruturas permanecem danificadas, como eclusas e os portos de Estrela e Cachoeira do Sul. Diante desse cenário, avalia-se que a recuperação do sistema hidroviário deveria contar com o apoio do governo federal, tanto como parte das ações de reconstrução do estado quanto como incentivo a um modelo de transporte mais sustentável.

- **Conexão da BR-101 ao Porto de Rio Grande.** Dentre a carteira de projetos rodoviários que poderiam ser elaborados em conjunto com a União, foi destacada a interligação entre a BR-101, em São José do Norte, com o Porto de Rio Grande. Atualmente este importante eixo rodoviário depende do serviço de balsas para alcançar a região portuária, fluxo que certamente se beneficiaria da implantação de uma ponte ou de um túnel submerso.
- **Adequação dos eixos rodoviários estruturais.** Na entrevista, foram enfatizadas três rodovias federais que deveriam receber investimentos para duplicação: a BR-116, especialmente no trecho sul, de conexão com o Uruguai; a BR-290, que dispõe de intenso fluxo desde a Argentina; e a BR-386, que carece de adequação na região noroeste do estado, o que garantiria um melhor escoamento da produção do entorno de Passo Fundo.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Aeroportos de Santo Ângelo e Passo Fundo.** Os dois aeroportos estaduais estão em processo de licitação para concessão à iniciativa privada, com a finalidade de desenvolver a malha aeroviária no interior do estado, onde existe grande potencial de atendimento ao segmento logístico.
- **Linha férrea turística entre Porto Alegre e Gramado.** Um projeto privado cuja evolução o governo estadual tem acompanhado é o de um trem conectando o Aeroporto Salgado Filho ao município de Gramado. Seu foco é no atendimento ao grande fluxo turístico que a região serrana do estado tem recebido anualmente.

4.21.5. Destaques

- **Auxílio ao financiamento de infraestruturas danificadas.** O estado reconhece que o Fundo Rio Grande, embora importante, não será suficiente para assegurar a plena recuperação das infraestruturas impactadas pelas enchentes de 2024, sobretudo diante da urgência de incorporarem-se novos parâmetros de adaptação à emergência climática. Nesse sentido, entende-se que novas soluções de longo prazo deverão ser elaboradas em parceria com a União, de modo a garantir maior resiliência e sustentabilidade às futuras intervenções.



- **Estruturar melhores condições aduaneiras no estado.** A localização estratégica do estado, fazendo fronteira com Argentina e Uruguai, reforça o potencial de uma política aduaneira orientada à integração regional. Nesse sentido, destaca-se a importância não apenas da implantação de estruturas aduaneiras físicas, mas também da criação de normas e regulamentos que tornem mais ágil e efetiva a dinâmica comercial entre o Brasil e seus países vizinhos.

4.21.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: A integração do Rio Grande do Sul com os mercados interno e externo precisa se dar por ferrovias.

- No contexto atual do Rio Grande do Sul, foi frisado que a última estrutura logística de interesse nacional inaugurada no estado foi o Aeroporto Salgado Filho.
 - Constatação da carência de investimentos federais na integração do estado à cadeia logística nacional.
- Também se ressaltou a ênfase dada ao modo rodoviário no desenvolvimento do setor de transportes no país.
 - Compreensão de que a solução rodoviarista já não é mais compatível com um projeto de crescimento sustentável para o Brasil.
- **Ferrovia como modo integrador**
 - A visão do governo estadual é de que o modo ferroviário passou a ser tratado simplesmente para configurar corredores de exportação, enquanto seu papel deveria ser de integração produtiva.
 - Para distâncias superiores a 400km, o transporte de cargas por rodovias é muito oneroso, sendo a ferrovia a solução adequada.
 - Ferrovia Norte-Sul deveria ser estruturada como principal eixo de integração nacional.
 - O Rio Grande do Sul precisa se conectar a esse eixo, potencialmente desde Uruguiana. Atualmente, o estado encontra-se isolado em termos de conexões ferroviárias.
 - Para além da integração nacional, o modo ferroviário poderia servir à integração do Mercosul, a partir de um projeto de Ferrovia Bioceânica pelo sul do país.
 - A conexão entre Pacífico e Atlântico poderia se dar pelo estado, onde a distância é menor.
 - Possível traçado conectaria o Porto de Rio Grande ao Porto de Antofagasta, no Chile.
- **Vocação turística do estado**
 - O estado se consolidou como o terceiro maior polo turístico do país, com predominância de conexão terrestre.
 - Por ele se estruturam corredores de turismo latino-americanos há anos.



- Atualmente existe um movimento de recuperação de trechos ferroviários históricos, de apelo cultural.
 - O governo tem acompanhado projetos de *shortlines* turísticas que têm sido estudadas. Principal exemplo é a linha que visa interligar o Aeroporto Salgado Filho a Gramado.

Soluções Rodoviárias

- **Duplicação das rodovias BR-116, BR-290 e BR-386.**
 - Os três eixos estruturais federais foram destacados como prioritários para um aumento de capacidade.
 - A BR-116 já possui duplicação em alguns trechos, mas o seu trecho sul, que conecta o estado ao Uruguai, ainda carece de adequação.
 - A BR-290 recebeu destaque por atender grande parte dos deslocamentos provenientes da Argentina.
 - Condições atuais da via são precárias e a demanda por sua requalificação já é histórica.
 - Com o desatendimento do noroeste do estado por ferrovias, a BR-386 tem sido o principal corredor de escoamento da produção desta região.
- **Criação de um novo eixo integrador.**
 - Sendo o modo rodoviário o predominante, foi discutida a possibilidade de criação de um novo eixo integrador para além da BR-101.
 - Reforça-se que o ideal seria que essa integração fosse realizada por ferrovias, mas se um projeto ferroviário não for desenvolvido, é necessário elaborar alternativas mais eficientes para o transporte de cargas sobre pneus.
 - A sugestão seria estruturar uma nova rota pelo interior do estado, na região de Passo Fundo, que pudesse se conectar com o noroeste catarinense, interior do Paraná e o Mato Grosso do Sul.
- **Novas pontes de conexão com a Argentina.**
 - A Caixa Econômica Federal está desenvolvendo, em conjunto com o governo estadual, os termos de referência para a construção de três novas pontes com a Argentina.
- **Novas pontes de conexão com o Porto de Rio Grande.**
 - Foram abordados dois projetos de interesse do governo estadual, mas que se encontram ainda em fase de avaliação, sem previsão de encaminhamento:
 - O primeiro trata da ligação da BR-101, no município de São José do Norte, à região portuária. Atualmente a travessia é realizada somente por balsas.
 - O segundo seria uma nova ponte em Santa Izabel do Sul, fazendo com que a BR-473 desempenhasse a conexão integral entre a BR-116 e a BR-471.

Soluções Ferroviárias

- **Ferrovias Norte-Sul.**



- O governo estadual compreende que a integração logística do país deveria se estruturar no modo ferroviário. Nesse sistema, a espinha-dorsal seria a Ferrovia Norte-Sul.
 - Governo federal deveria concentrar esforços em promover este sistema ferroviário.
 - Atualmente o Rio Grande do Sul está desconectado deste sistema. Uruguaiana é o ponto de conexão a ser ativado, promovendo a integração do estado com o restante do país.
- **Reativação da malha ferroviária existente.**
 - O estado tem sofrido uma redução expressiva nos trechos ferroviários operantes.
 - Entende-se que a reativação destes trechos deveria ser um dos principais objetivos da União, a fim de fomentar soluções mais sustentáveis para a logística no estado
 - Trechos de conexão de zonas produtivas ao Porto de Rio Grande poderiam ser os prioritários neste programa de reativações.
 - Santo Ângelo e Passo Fundo são dois dos municípios destacados neste sentido.
- **Ferrovia Bioceânica.**
 - Defende-se que um projeto de ferrovia que conectaria os oceanos Pacífico e Atlântico deveria considerar o traçado pelo sul do país, onde as distâncias a serem percorridas seriam as menores.
 - A discussão de um traçado que contemplaria o estado já possui certo acúmulo, sendo o Porto de Antofagasta no Chile o principal ponto de conexão com o Pacífico.
- **Trens turísticos.**
 - Diversos projetos têm surgido no estado de utilização do modo ferroviário como propulsor do turismo.
 - Entre Muçum e Venâncio Aires existe o projeto de reativação do Trem dos Vales, que passa pelo maior viaduto ferroviário do país, de aproximadamente 15km.
 - Entre o Aeroporto Salgado Filho e Gramado também tem se discutido a implantação de um trem turístico, que atenderia ao alto fluxo observado em direção à Serra Gaúcha.
 - O projeto não tem como objetivo fornecer o transporte diário de passageiros entre as cidades, visto que seu ticket médio seria mais elevado e seu público-alvo seriam os turistas que visam acessar Gramado.

Soluções Aeroviárias

- **Novo aeroporto em Caxias do Sul**
 - Segunda maior cidade do estado e importante polo econômico da Serra Gaúcha, Caxias do Sul possui um projeto de implantação de um novo aeroporto.
 - Aeroporto atual possui limitações para aumentar sua capacidade, dada sua inserção urbana e os aspectos topográficos de onde se encontra.



- O projeto do novo aeroporto prevê sua instalação no distrito de Vila Oliva, onde as condições geográficas são mais favoráveis.
- Intenção é que o aeroporto atenda passageiros, mas também desempenhe uma função logística importante.
- O governo estadual já está se mobilizando através do DAER-RS para realizar as conexões rodoviárias necessárias para seu acesso.
- **Aeroportos em Santo Ângelo e Passo Fundo**
 - O governo estadual possui uma licitação em andamento para conceder à iniciativa privada os aeroportos destes dois importantes municípios interioranos.
 - Objetivo de fomentar a aviação regional no estado.
 - Encontram-se em regiões produtivas, que podem se beneficiar da modernização da estrutura aeroviária presente.

Soluções Hidroviárias

- **Recuperação da Hidrovia do Rio Jacuí.**
 - Altamente afetado pelas enchentes de 2024, o transporte fluvial pelo Rio Jacuí ainda não foi normalizado
 - O governo do estado tem trabalhado no balizamento da hidrovia, mas ainda existem diversas estruturas danificadas, como eclusas e portos (em Estrela e em Cachoeira do Sul)
 - Compreensão de que a União poderia prestar auxílio na recuperação destas estruturas, visto que a hidrovia tem o potencial de se tornar um eixo conector e se trata de um modo de transporte mais sustentável

Outras soluções

- **Novo Terminal de Uso Privado em Arroio do Sal.**
 - O governo estadual indicou um projeto em andamento em Arroio do Sal para a instalação de uma nova estrutura portuária privada.
 - Tendo essa nova infraestrutura em perspectiva, foi ressaltada a importância de se estudar uma conexão ferroviária para o terminal.
 - Entende-se que seria vital para a operação do porto o abastecimento através do modo ferroviário.

4.21.7. Contribuições dos participantes

Clovis Garcez Magalhães, Secretário Adjunto de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul

Ofereceu uma visão ampla dos principais projetos de logística que estão no radar do governo, sejam eles da jurisdição estadual ou federal. Foi enfatizado que a prioridade da



União deveria ser o fortalecimento do modo ferroviário no estado, tanto para sua integração com o restante do país, quanto aos países vizinhos.

Antonio Paulo Cargin, Assessor técnico no Gabinete de Projetos Especiais da Vice-Governadoria do Estado do Rio Grande do Sul.

Complementando a exposição do secretário a respeito das soluções que o governo tem elaborado ou acompanhado, trouxe detalhes de projetos nos setores rodoviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. Suas contribuições auxiliaram na compreensão dos desafios que o estado tem enfrentado na recuperação das estruturas de transporte.



4.22. Rondônia

Entrevista realizada na quarta-feira, 10 de setembro de 2025.

4.22.1. Resumo

A entrevista evidenciou a preocupação do governo estadual em avançar na modernização da infraestrutura logística de Rondônia, não apenas para acompanhar o dinamismo do agronegócio, mas também para sustentar a diversificação econômica e ampliar as oportunidades de desenvolvimento no estado. As principais soluções que necessitam de atenção do governo federal estão relacionadas ao modo rodoviário, como a gestão dos efeitos da concessão da BR-364, a adequação de vias estruturais e a substituição de pontes de madeira. Além disso, também foi ressaltada a importância da União no fomento a outros modos de transporte no estado, como o aeroviário e o ferroviário – este último a partir do potencial transformador que a Ferrovia Bioceânica proporcionaria à logística regional e nacional.

4.22.2. Participantes

Governo de Rondônia:

- **Eliza Henz**, Diretora Executiva do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes de Rondônia.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada, Relator.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 69 minutos



4.22.3. Visão de futuro para a logística estadual

Rondônia como mais que um importante ator para o agronegócio e para a logística brasileira.

Com o crescimento da produção de grãos para exportação no país, o estado de Rondônia tem se consolidado com importante rota de escoamento da produção do Centro-Oeste pelo Arco Norte – papel que deverá ser intensificado nos próximos anos. No entanto, a expectativa é que o estado também consiga diversificar seu desenvolvimento, seja com o crescimento do setor de comércio na região fronteira com a Bolívia, seja com a instalação de novas empresas e indústrias, ou com o crescimento do turismo. Para isso, enxerga como essenciais maiores investimentos em infraestrutura de transportes.

4.22.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Planejamento conjunto da malha rodoviária no eixo da BR-364.** Principal corredor logístico do estado, a BR-364 encontra-se em processo de duplicação em alguns trechos, acompanhada da instalação de praças de pedágio. Embora tais intervenções representem avanços, o aumento contínuo da produção agrícola torna a duplicação atual insuficiente para atender plenamente à demanda. Além disso, cresce a preocupação de que parte do fluxo seja redirecionada para a malha estadual adjacente, em busca de alternativas ao pedágio. Nesse contexto, o governo estadual ressalta a importância de uma cooperação estreita entre as esferas federal e estadual, a fim de equilibrar os efeitos da nova configuração rodoviária e garantir maior eficiência logística.
- **Pavimentação da BR-319.** Foi destacada a importância da implantação de melhorias na BR-319, que conecta Porto Velho a Manaus, para que sirva como alternativa à hidrovía do Rio Madeira nos períodos de dificuldade de navegação. O trecho entre Humaitá e Careiro ainda carece de pavimentação adequada.
- **Possibilidade de federalização da RO-420.** O potencial de desenvolvimento da região de Guajará-Mirim, impulsionado pela futura ponte binacional, confere maior relevância à rodovia estadual RO-420, visto que ela se tornaria uma alternativa de conexão direta deste polo à BR-364. Nesse contexto, ganha força a proposta de consolidar tal ligação por meio de sua federalização, de modo a transformá-la na BR-421 – medida já discutida no âmbito federal e vista como estratégica para a estruturação logística da região.
- **Desenvolvimento de projetos-tipo para a substituição de pontes.** Diante do desafio de substituir um grande número de pontes de madeira ainda existentes em



vários estados, foi sugerida uma atuação coordenada do governo federal, por meio da elaboração de projetos-tipo a serem replicados pelas administrações estaduais. A criação de um catálogo de soluções estruturais pelo DNIT — nos moldes do que já ocorreu com as galerias triplas — é percebida como iniciativa capaz de simplificar os processos, padronizar intervenções e acelerar a superação desse entrave à fluidez logística no país.

- **Implantação de novos acessos viários às rodovias federais.** A fim de tornar mais seguras e eficientes as transições entre as vias federais de alta velocidade e as vias locais, foi destacada a relevância de se estruturarem novos acessos viários por todo o estado. Os municípios de Ji-Paraná, Vilhena, Cacoal, Ariquemes e Porto Velho são os que apresentam as piores condições atualmente, devido às estruturas existentes e aos altos fluxos observados.
- **Implementação da Ferrovia Bioceânica.** A conexão com o Oceano Pacífico por uma nova via férrea é vista como uma grande oportunidade de desenvolvimento logístico para Rondônia e para o Brasil. O acesso ao Porto de Chancay, na costa peruana, permitiria nova aproximação entre o mercado brasileiro e o asiático, tanto para a exportação de commodities quanto para a importação de produtos.

4.22.5. Destaques

- **Padronizar os processos para licenciamento ambiental na Amazônia Legal.** Foi destacada a dificuldade na aprovação de licenciamentos ambientais – tanto por falta de funcionários federais no estado, quanto pelas diferenças no andamento dos processos conduzidos pelo governo federal. Uma revisão por parte dos órgãos da União responsáveis nos procedimentos, de modo a torná-los homogêneos para todos os estados participantes da Amazônia Legal, poderia agilizar a adequação dos projetos de infraestrutura às particularidades que esta região demanda.
- **Ampliar os investimentos em infraestrutura no estado.** Foi destacada a baixa capacidade do governo estadual em realizar investimentos devido aos altos gastos que já possui com as estruturas estaduais. Desta forma, enxerga-se que a União poderia aportar mais recursos para desenvolver as rotas de escoamento da produção agrícola, que têm sido cada vez mais demandadas no estado.
- **Incentivar o sistema aeroviário da região Norte.** A queda no número de voos que atendem o estado foi apresentada como um dos exemplos do enfraquecimento do transporte aéreo no norte do país. Entende-se que o governo federal poderia estudar novos critérios e metodologias para fomentar esse modo de transporte na região, inclusive para o atendimento logístico. O aeroporto de Guajará-Mirim foi apontado como um equipamento em potencial no estado a ser requalificado, visto o crescimento esperado do município e seu entorno.



4.22.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Rondônia como mais que um importante ator para o agronegócio e para a logística brasileira.

- Na entrevista, foi enfatizado o papel que o estado tem ocupado como importante rota de escoamento de grãos para a exportação, tanto de sua produção como dos estados vizinhos. Para atender à crescente demanda logística deste setor, são necessários novos investimentos em infraestrutura, em rodovias federais e estaduais.
- Para além de se consolidar como um ponto nevrálgico de acesso ao Arco Norte, o estado também vocaciona desenvolver-se em outras frentes. Foi citada a importância da atração de novas empresas e indústrias e o potencial ainda pouco explorado do turismo. Sendo um dos estados inseridos no bioma amazônico, objetiva-se fomentar o turismo ecológico e sustentável.
- Visão de que o conjunto de infraestruturas de transportes que atendem o estado ainda está aquém das necessidades existentes.

Soluções Rodoviárias

- **Ampliação dos trechos duplicados da BR-364 e os impactos da sua concessão.**
 - O principal ponto de atenção no modo rodoviário trata da BR-364, eixo estruturante do estado.
 - Entende-se que os trechos de duplicação acordados no atual contrato de concessão são insuficientes para atender aos fluxos já observados na via, especialmente de veículos de carga.
 - Com o pedagiamento da rodovia é esperado que haja fuga de parte do fluxo para as vias estaduais adjacentes à BR-364, buscando alternativas menos custosas – ainda que menos estruturadas.
 - O governo estadual já tem planejado a implantação de um corredor paralelo à BR-364, chamado de TransRondônia. Este corredor seria composto em grande parte por vias já existentes e que estão sendo objeto de requalificação.
 - Destaque para a necessidade de articulação entre os governos estadual e federal para tratar conjuntamente desta nova configuração dos fluxos rodoviários no estado.
- **Federalização da RO-420.**
 - Compreensão de que chegou o momento de a União recuperar o projeto de federalização da rodovia estadual RO-420, transformando-a na BR-421.
 - Potencial de desenvolvimento da região de Guajará-Mirim, a partir da construção da ponte binacional que conectará o Brasil à Bolívia, faz com que essa via se torne estratégica. Sua requalificação permitiria uma conexão direta da região com a BR-364.
 - O governo estadual já possui um anteprojeto para uma primeira fase desta requalificação. Sua viabilização seria acelerada com a participação da União, principalmente por atravessar uma área de preservação ambiental.



- **Apoio federal no desenvolvimento de conexões interestaduais.**
 - Foi apontada a interligação entre Rondônia e o Mato Grosso, pelas rodovias RO-471 e RO-472 no entorno dos municípios de Ministro Andreazza e Ji-Paraná, como uma possível pauta a ser discutida em conjunto com a União.
 - As rodovias estaduais de estados fronteiriços que se conectam poderiam ser objeto de um planejamento mais afinado entre as diferentes gestões.
 - Na região exemplificada se observam fluxos significativos entre os dois estados, necessitando de uma instância de diálogo para tratar de possíveis soluções articuladas.
- **Pavimentação da BR-319.**
 - Foi lembrado o gargalo apresentado na entrevista anterior, representado pelo trecho sem pavimentação adequada da BR-319, entre Humaitá e Careiro.
 - O destaque era relativo a esta rodovia ter o potencial de ser uma rota alternativa à hidrovía do Rio Madeira nas épocas de estiagem e de cheias.
 - Suas condições atuais não permitem que ela desempenhe esta função, especialmente na temporada de chuvas, quando percorrê-la se torna muitas vezes impossível.
- **Necessidade de novos acessos viários na malha federal.**
 - Outro ponto de atenção vislumbrado para cooperação com a União no modo rodoviário é a conexão entre as rodovias federais e a malha viária local.
 - Os atuais acessos aos principais municípios do estado (Ji-Paraná, Vilhena, Cacoal, Ariquemes e Porto Velho) carecem de estrutura adequada para o fluxo de veículos observado, tornando-os inseguros e ineficientes.
 - Possibilidade de criação de um programa de implantação de viadutos, trevos e alças para atender as rodovias federais de maior demanda nos estados.
- **Apoio, com diretrizes de projeto, para a substituição de pontes de madeira.**
 - Foi proposta a retomada de um papel que o DNIT já desempenhou: fornecer catálogos de projetos-tipo para elaboração de infraestruturas rodoviárias.
 - Foi citado o catálogo, que já não se encontra mais disponível, a respeito de galerias triplas, que auxiliou a construção deste tipo de estrutura pelos estados.
 - O Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO) do DNIT é outro exemplo de iniciativa do órgão que é amplamente utilizado pelos governos estaduais como referencial em seus projetos.
 - Visão do governo federal como disseminador de boas práticas para as unidades federativas, tornando mais eficiente e menos custoso o desenvolvimento de infraestruturas deste tipo.

Soluções Ferroviárias

- **Desenvolvimento do projeto da Ferrovia Bioceânica**
 - Foi lembrada a entrevista anterior em que se enfatizou o grande impacto que a implantação da Ferrovia Bioceânica traria para o país e para o estado.
 - Ao menos o trecho entre Rondônia e o Peru já permitiria uma nova dinâmica no fluxo de mercadorias nos dois sentidos, tanto de exportação quanto de importação.

Soluções Aeroviárias



- **Fomento ao setor aeroviário no norte do país.**
 - Foi reforçada a visão de que a malha aeroviária ainda não está consolidada em todas as regiões do país.
 - Propõe-se que a União estude alternativas para que as estruturas de estados do norte sejam requalificadas e possibilitem uma maior utilização.
 - O aeroporto de Guajará-Mirim foi citado como uma das estruturas que poderiam se beneficiar de um programa deste tipo, visto o potencial de desenvolvimento de sua região.

Soluções Hidroviárias

- Na entrevista, não foram mencionados ou discutidos projetos específicos para o setor hidroviário ou portuário.

4.22.7. Contribuições dos participantes

Eliza Henz, Diretora Executiva do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes de Rondônia.

Apresentou os principais pontos de atenção que o governo federal deveria se atentar no PNL, especialmente no modo rodoviário – predominante no estado e foco da atuação do DER-RO. Enfatizou a importância da consolidação dos eixos de escoamento da produção agrícola, mas sem deixar de vislumbrar o atendimento a outras atividades que também contam com a estrutura de transportes do estado, como a saúde, o turismo, o comércio e o setor industrial.



4.23. Roraima

Entrevista não realizada até 17 de outubro de 2025.



4.24. Santa Catarina

Entrevistas realizadas na quarta-feira, 17 de setembro de 2025, e quarta-feira, 8 de outubro de 2025.

4.24.1. Resumo

As reuniões com representantes da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina (SPAF) e da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade (SIE) revelaram que o estado, apesar dos avanços nos setores portuário e aeroviário, enfrenta desafios críticos na malha rodoviária e ferroviária que dependem de uma forte cooperação com a União. A visão de futuro é a de evoluir para um planejamento proativo e integrado, transformando projetos em políticas de Estado. As principais demandas de apoio federal incluem a rediscussão do modelo contratual da Malha Sul, a estruturação de novos modelos de concessão que integrem rodovias federais e estaduais (como nas BR-282 e BR-470), e a execução de obras estruturantes, como a duplicação de rodovias e a construção de contornos urbanos. A criação de um canal de diálogo institucionalizado com poder decisório foi apontada como fundamental para garantir a continuidade e a eficiência do planejamento conjunto.

4.24.2. Participantes

Governo de Santa Catarina:

- **Beto Martins**, Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina.
- **Lucas Sampaio Ataliba**, Diretor de Integração de Modais da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina.
- **Rafael Matos**, Chefe de Gabinete da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina.
- **Vissilar Pretto**, Superintendente de Infraestrutura da Secretaria de Estado da Infraestrutura de Santa Catarina.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada e Itzel Hernández, Relatores.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista do dia 17 de setembro de 2025 (SPAF): 77 minutos.

Duração da entrevista do dia 8 de outubro de 2025: 75 minutos.



4.24.3. Visão de futuro para a logística estadual

Planejamento intermodal como cerne da logística no estado.

O governo de Santa Catarina tem apostado no destacamento de uma secretaria dedicada exclusivamente à gestão de portos, aeroportos e ferrovias como uma forma de levar protagonismo e qualificação ao planejamento intermodal no estado. A partir dessa estrutura, o estado busca ampliar sua capacidade logística nos diversos modos de transporte, dando continuidade aos avanços já observados no setor portuário. Para que esse movimento se consolide, o governo estadual destaca a importância de uma atuação conjunta com os estados vizinhos e com a União, sobretudo na coordenação de investimentos em rodovias e ferrovias, consideradas fundamentais para o desenvolvimento logístico futuro.

Adicionalmente, o Estado visa a uma transição de um modelo reativo para um planejamento proativo e integrado. Esta visão depende intrinsecamente de uma articulação estratégica e institucionalizada com o governo federal para transformar projetos de infraestrutura em políticas de Estado, garantindo sua continuidade.

4.24.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Rediscussão da Malha Sul.** Para o modo ferroviário, o governo estadual destacou que a prioridade é discutir novos modelos de contratação para a Malha Sul. Para isso, entende-se que o melhor caminho passa pela prorrogação do contrato atual por mais dois anos, em vez de sua renovação imediata por mais 25, tempo suficiente para que se possa discutir de maneira detalhada toda a rede ferroviária do sul do país. Com isso, pretende-se criar condições para atrair novos investidores, reestruturar os lotes de concessão e garantir a operação de trechos mais lucrativos e daqueles que, embora menos rentáveis, são essenciais para a integração logística. Adicionalmente, foi destacada a importância da chegada da Ferrovia Norte-Sul ao estado (trecho Cascavel-PR a Chapecó-SC) para o transporte de grãos do Centro-Oeste.
- **Definição de investimentos na concessão da BR-101.** Com mais 8 anos de contrato e sem novos investimentos previstos, a concessão da BR-101 preocupa o governo estadual pela falta de perspectiva de resolução dos gargalos já identificados nesse eixo. Na sua porção sul, o trecho do Morro dos Cavalos permanece como um ponto crítico, marcado por congestionamentos constantes e pela necessidade de obras estruturantes, como a construção de um túnel ou de uma alça viária. Já ao norte, no trecho entre Itajaí e Joinville, observa-se saturação crescente, exigindo intervenções estruturais por parte da concessionária para adequar a capacidade da via à demanda atual.



- **Planejamento integrado da Via Mar.** O governo estadual já contratou o projeto executivo de todos os lotes desta nova rodovia, que ligará Joinville à Região Metropolitana de Florianópolis, paralelamente à BR-101. Seu objetivo é desviar o fluxo de veículos leves para esta nova rota, aproveitando seus atrativos turísticos, e liberar espaço na BR-101 para o transporte de cargas. A parceria com o governo federal é vista, portanto, em duas frentes: i) na coordenação dos fluxos entre as duas vias paralelas, para especialização de seus atendimentos; e ii) no aproveitamento das desapropriações e estudos de licenciamento e medições da nova via para incorporar um projeto ferroviário ao longo do mesmo eixo.
- **Ampliação de capacidade nas rodovias federais.** Foram destacadas três rodovias federais que já necessitam de duplicações: BR-280, BR-470 e BR-163. Para a primeira, o trecho crítico se dá entre Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul, dado o grande volume de cargas que buscam acessar o porto. Já a duplicação da BR-470 beneficiaria o escoamento dos polos agropecuário e têxtil do oeste catarinense. Na BR-163 a preocupação é pela crescente demanda, advinda do centro-oeste do país, para exportação de grãos através dos portos de Santa Catarina. Foi reforçado que o eixo formado pela BR-282 e BR-470 é o principal gargalo logístico do estado depois da BR-101, e que a solução para essas vias deve passar por um modelo de concessão que inclua trechos estaduais para garantir sua viabilidade.
- **Disponibilização de estrutura dutoviária.** Apesar de ser abastecida pelo Gasoduto Brasil-Bolívia (GASBOL), Santa Catarina enfrenta limitações na oferta de gás natural, insuficiente diante da demanda observada no estado, refletindo-se em um alto custo energético. Para superar esse cenário, o governo estadual aponta dois caminhos para a União: no campo regulatório, a ampliação do acesso de novas empresas ao GASBOL, hoje utilizado exclusivamente pela Petrobras; e, no campo da infraestrutura, o fortalecimento da rede dutoviária no estado, ampliando sua capacidade de transporte e distribuição.
- **Federalização de rodovias estaduais.** Foi mencionado que o estado está em conversas com o DNIT para federalizar alguns trechos de rodovias estaduais, com o objetivo de criar corredores logísticos com padrão federal. Os exemplos citados foram a BR-163 Sul e trechos da BR-285.
- **Construção de contornos rodoviários.** Além dos já mencionados, foi destacada a necessidade de novos contornos para retirar o tráfego de passagem de dentro das cidades, como em Blumenau (BR-470), Chapecó (BR-282), São Miguel do Oeste (BR-163), Rio Negrinho (BR-280) e Rio do Sul (BR-470).

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Duplicação das rodovias estaduais SC-416 e SC-417.** A partir de um acordo com o governo do Paraná relacionado à exploração de petróleo na costa dos estados, o governo catarinense receberá 300 milhões de reais em obras de duplicação da SC-417. De forma complementar, Santa Catarina se comprometeu em investir mais 300



milhões na duplicação da SC-416. Assim, amplia-se a capacidade de conexão às regiões portuárias de Itapoá (SC) e Paranaguá (PR).

- **Consolidação da Hidrovia do Rio Itajaí-açu.** O governo estadual está elaborando o projeto executivo para o transporte fluvial no Rio Itajaí-açu, que poderá ampliar a capacidade de movimentação de granel sólido, líquido e carga geral. A movimentação de granel líquido, especificamente de combustíveis, é um dos grandes potenciais desse projeto, visto que atualmente nenhum terminal no estado realiza essa operação. Dos seis novos berços previstos na hidrovia, entende-se que parte deles seria capaz de atender a esta demanda.
- **Programa de manutenção "Estrada Boa".** Foi mencionado que o estado lançou um forte programa de manutenção para recuperar sua malha rodoviária, que se encontrava com 73% em estado péssimo ou ruim.

4.24.5. Destaques

- **Investimento no modo ferroviário.** Nos estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, aproximadamente 95% do transporte de cargas é realizado pelo modo rodoviário, enquanto apenas 5% ocorrem por via ferroviária. Esse desequilíbrio impõe riscos à logística regional e reforça a necessidade de investimentos públicos voltados à diversificação modal. O governo catarinense manifesta disposição em oferecer subsídios para a ampliação do transporte ferroviário, entendendo que o governo federal também deveria assumir compromisso semelhante.
- **Construir canais institucionalizados para o planejamento conjunto.** Foi mencionada a necessidade de criar um canal de diálogo permanente e com poder decisório, como um conselho, para que o planejamento da infraestrutura seja uma política de Estado e não de governo. O objetivo é garantir a continuidade dos projetos e uma articulação mais eficiente entre os entes federativos.
- **Estruturar novos modelos de concessão integrada.** Foi apontada a necessidade de o governo federal, em parceria com o estado, desenvolver novos modelos de concessão que combinem rodovias federais e estaduais. Essa abordagem é vista como crucial para viabilizar investimentos em eixos importantes, como a BR-282 e a BR-470, cujos trechos estaduais alimentadores, sozinhos, não teriam viabilidade econômica.
- **Apoiar a execução de obras rodoviárias estruturantes.** Foi reforçada a necessidade de apoio federal para a duplicação de rodovias federais críticas, como



as BR-282, BR-470 e BR-280, e para a construção de contornos rodoviários em cidades como Blumenau, Chapecó e São Miguel do Oeste.

4.24.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Planejamento intermodal como cerne da logística no estado.

- O governo estadual enfatizou o trabalho que a Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) tem realizado especialmente no desenvolvimento dos modos portuário, aeroviário e hidroviário.
 - Foi aprovada pela União a concessão do Porto de São Francisco do Sul.
 - Exemplo de integração interfederativa.
 - Endereçou as principais questões do Porto de Imbituba.
 - O governo federal está prestes a abrir o edital de licitação para a concessão do canal de acesso ao Porto de Itajaí.
 - Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina é considerado um exemplo para a própria Infra S.A.
 - Passaram de 21 para 24 aeroportos operantes no estado, com previsão de novos investimentos.
 - Estão finalizando o projeto executivo da Hidrovia do Rio Itajaí-açu, visando o transporte de cargas.
 - Estão em fase de elaboração novos projetos de transporte aquaviário de passageiros na RM de Florianópolis e em São Francisco do Sul.
 - PELT em processo de elaboração.
- Foi destacado que o ponto de partida foi desafiador, com 73% da malha rodoviária estadual em condição péssima ou ruim, o que exigiu um grande investimento inicial em manutenção através do programa "Estrada Boa".
- Agora, o foco é planejar em conjunto com a União e os estados vizinhos novas soluções para os modos rodoviário e ferroviário.
- Compreensão de que a logística é uma espinha dorsal para desenvolvimento econômico dos estados do sul do país.
 - RS e SC possuem 5% de participação por ferrovias e 95% por rodovias.
 - Mostra-se urgente discutir a malha ferroviária que conecta o Sul (FerroSul).
- Santa Catarina tem apostado em uma secretaria que atua especificamente no planejamento intermodal.
 - Percepção de que essa estrutura organizacional já trouxe bons frutos para o estado.
- A visão de futuro, portanto, é a de evoluir de um modelo de planejamento reativo para um modelo mais proativo e integrado.

Soluções Rodoviárias

- **Concessão da BR-101**



- Contrato com a atual concessionária tem mais 8 anos de duração, mas não possui mais nenhum gatilho a ser acionado que preveja novos investimentos.
- Há uma preocupação sobre como o governo federal irá conduzir este contrato, visto que existem gargalos evidentes nesta rodovia.
 - Ao norte, o trecho entre Itajaí e Joinville encontra-se altamente sobrecarregado, com tempos de deslocamento que chegam a até quatro horas.
 - Já ao sul, o trecho do Morro dos Cavalos necessita de novas soluções de infraestrutura, dada a recorrência de acidentes que paralisam a rodovia. Foi mencionado que, embora o estado tenha feito um estudo para um contorno, o DNIT possui um projeto pronto para um túnel na região.
- Governo prevê um aumento na demanda da rodovia nestes próximos 8 anos de contrato, mas não identifica esforços suficientes para que a oferta a acompanhe.
- **Implantação de uma nova rodovia estadual: Via Mar.**
 - O governo do estado possui contratados os projetos executivos de todos os lotes desta futura rodovia.
 - Seu traçado é paralelo à BR-101, ligando Joinville à RM de Florianópolis.
 - Com 145 km de extensão e 6 pistas, possui custo estimado na ordem de 7 bilhões de reais.
 - Em conversas com investidores privados, o governo acredita tratar-se de um projeto atrativo economicamente.
 - Discute-se que o modelo de delegação seria via uma PPP patrocinada.
 - Espera-se que a nova via atraia principalmente o fluxo de veículos leves da BR-101, por seus atrativos turísticos, liberando para a rodovia federal o trânsito de caminhões – levando à necessidade de um planejamento integrado entre as duas esferas para coordenação desses fluxos.
 - Também se enxerga um potencial de aproveitamento deste processo de desapropriações e de licenciamentos ambientais decorrentes da nova rodovia para se discutir a implantação de uma nova via férrea em seu eixo, o que configura outra frente de diálogo com a União para alinhar estes projetos.
- **Conexão com o Paraná pelas rodovias SC-416 e SC-417.**
 - A ligação entre os portos de Itapoá (SC) e Paranaguá (PR) irá se fortalecer a partir da duplicação das rodovias SC-416 e SC-417.
 - Do lado paranaense também estão previstas a duplicação da PR-412 e a inauguração de uma ponte entre Guaratuba e Matinhos.
 - A qualificação da rodovia SC-417, com custo aproximado de R\$ 300 milhões, será realizada pelo governo do Paraná, como contrapartida de um acordo judicial relativo à exploração de petróleo na costa catarinense.
 - Já a duplicação da SC-416, de custo semelhante, está sob responsabilidade do governo de Santa Catarina.
- **Adequação de corredores federais essenciais (BR-280, BR-470 e BR-163).**
 - A crescente demanda por exportação via portos catarinenses tem se refletido em uma sobrecarga nos eixos rodoviários federais.
 - As rodovias BR-280, BR-470 e BR-163 têm sido altamente requisitadas.
 - Governo federal precisa estudar a duplicação destes 3 eixos estruturais.



- **Construção de Contornos Rodoviários**

- Foi destacada a necessidade urgente de construção de contornos para retirar o tráfego de passagem de dentro de diversas cidades. Os principais exemplos mencionados foram:
 - São Miguel do Oeste (BR-163)
 - Chapecó (BR-282)
 - Campos Novos (BR-282)
 - Rio do Sul (BR-470)
 - Blumenau (BR-470)
 - Rio Negrinho (BR-280)
 - Santo Amaro da Imperatriz (BR-282)
- **Novos Modelos de concessão e federalização**
 - Foi apontado que a viabilidade de futuras concessões em eixos como a BR-282 e BR-470 depende de um modelo que integre trechos estaduais (alimentadores) e federais (troncais) em um mesmo pacote, para evitar o problema das fugas de pedágio que inviabilizaram estudos anteriores.
 - Mencionou-se também que o estado está em conversas com o DNIT para federalizar alguns trechos de rodovias estaduais, como a BR-163 Sul e a BR-285, com o objetivo de criar corredores logísticos com padrão federal.

Soluções Ferroviárias

- **Malha Sul**

- Para o governo catarinense é prioritária a rediscussão do atual contrato da Malha Sul.
- Os moldes atuais permitem à operadora atuar somente nos principais trechos da malha, fazendo com que demais conexões deixem de ser ofertadas.
- A proposta do estado é que se prorrogue o contrato da Rumo por mais 2 anos para que seja possível repensar o modelo de negócios da malha ferroviária que atende o sul do país.
 - Importância do governo federal e os governos estaduais discutirem conjuntamente as melhores soluções para endereçar esta questão.
- Entende-se que uma renovação do atual contrato por mais 25 anos impediria a promoção de importantes conexões ferroviárias à rede.
- A Malha Sul tem de servir como o eixo estrutural da rede ferroviária do sul do país, permitindo o acoplamento de novos ramais.

- **Projetos ferroviários de conexão ao eixo estrutural.**

- A partir da resolução do contrato da Malha Sul, o governo enxerga ao menos dois projetos possíveis de serem estudados para a ampliação da malha ferroviária no estado:
 - Projeto Chapecó-Correia Pinto – visa conectar o principal polo da agroindústria, no oeste do estado, aos portos catarinenses;
 - Projeto de uma Ferrovia Litorânea: possível novo trecho ferroviário que ligaria o norte do estado à Malha Sul, ampliando a conectividade da rede.



- Adicionalmente, foi destacada a importância da chegada da Ferrovia Norte-Sul ao estado, através do trecho que conectaria Cascavel (PR) a Chapecó (SC). Este projeto é visto como fundamental para resolver o gargalo de abastecimento de grãos e insumos agrícolas (milho) para a agroindústria do oeste catarinense, que hoje são transportados do Centro-Oeste por rodovia.
- **Construção de contornos ferroviários**
 - Foi apontada a necessidade de investimentos em contornos ferroviários para retirar o tráfego de trens de dentro das áreas urbanas, citando especificamente os casos de São Francisco do Sul e Joinville.

Soluções Aeroviárias

- **Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina.**
 - O governo estadual elaborou um novo plano estratégico para o setor aeroviário, vislumbrando os próximos 20 anos.
 - A metodologia tem sido tratada como referência para o planejamento aeroviário na esfera federal.
- **Investimentos em aeroportos.**
 - Através da secretaria, o estado tem logrado incrementar sua estrutura de aeroportos, tendo passado de 21 para 24 aeroportos operando no território.
 - Em dois anos a previsão de investimentos é de 100 milhões de reais na adequação de aeródromos estaduais.
 - Os cinco aeroportos principais do estado possuem R\$ 1,4 bilhões de investimento.

Soluções Hidroviárias

- **Hidrovia do Rio Itajaí-açu.**
 - O transporte fluvial pelo Rio Itajaí-açu é objeto de um projeto executivo em elaboração pelo governo estadual, visando sua utilização pelo setor logístico.
 - A hidrovia tem o potencial de oferecer seis novos berços para atendimento ao transporte de granel sólido, líquido e cargas em geral.
 - O estado possui restrição de capacidade na movimentação de cargas líquidas, tendo apenas um terminal realizando esse serviço.
 - Novos terminais hidroviários que poderiam atender a essa demanda, especialmente no transporte de combustíveis.
- **Projetos de transporte aquaviário de passageiros.**
 - A secretaria está desenvolvendo projetos para o atendimento a passageiros por meio do transporte fluvial.
 - Ainda não há previsão de finalização destes estudos e nem de sua viabilidade econômica.
 - As regiões em análise são a RM de Florianópolis e o município de São Francisco do Sul.



Outras soluções

- **Ampliação da oferta dutoviária.**
 - O estado de Santa Catarina é atendido pelo Gasoduto Brasil-Bolívia (GASBOL), porém a oferta de gás natural permanece aquém da demanda, o que compromete a competitividade e resulta em elevados custos energéticos.
 - A limitação no suprimento tem imposto restrições ao desenvolvimento industrial e à atração de novos empreendimentos que dependem de uma matriz energética estável e de menor custo.
 - Como encaminhamento ao governo federal, o estado propõe medidas de natureza regulatória voltadas à ampliação do acesso de novos agentes ao GASBOL, atualmente operado de forma exclusiva pela Petrobras.
 - Também é indicada a realização de investimentos em infraestrutura, com destaque para a expansão e o reforço da rede dutoviária, de modo a aumentar a capacidade de transporte e de distribuição do gás natural.
- **Criação de canais institucionalizados para o diálogo interfederativo.**
 - Foi apontada a necessidade de criar um canal de diálogo permanente e com poder decisório, como um conselho, para que o planejamento da infraestrutura seja uma política de Estado e não de governo.
 - O objetivo é garantir a continuidade dos projetos e uma articulação mais eficiente entre os entes federativos.
 - Foi sugerido também a criação de um fundo de infraestrutura para assegurar a periodicidade dos investimentos em manutenção e em obras estruturantes.
- **Integração de dados e monitoramento.**
 - Foi destacada a importância de integrar os sistemas de monitoramento de infraestrutura entre o estado e a União.

4.24.7. Contribuições dos participantes

Beto Martins, Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina.

O secretário elencou os principais projetos que o governo estadual tem desenvolvido nos últimos anos, buscando uma integração logística multimodal. Apesar dos avanços conquistados especialmente nos setores portuário e aeroviário, foi frisada a importância do investimento federal nos acessos a essas infraestruturas logísticas. Em sua participação deixou clara a intenção do governo de Santa Catarina em buscar soluções em conjunto com a União para uma reestruturação da malha ferroviária no sul do país e adequação das rodovias federais.

Lucas Sampaio Ataliba, Diretor de Integração de Modais da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina.

Sua participação concentrou-se no detalhamento das soluções que o secretário havia apresentado e na complementação com projetos futuros que se encontram no horizonte do



governo estadual. Passou pelos setores rodoviário, ferroviário, aeroviário, hidroviário, portuário e dutoviário, trazendo um panorama detalhado de cada um deles.

Rafael Matos, Chefe de Gabinete da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina.

Esteve presente para apoiar o secretário com quaisquer questões técnicas que pudessem ocorrer durante a chamada. Contribuiu pontualmente lembrando a intenção do governo em implementar o primeiro pedágio estadual na Via Mar.

Vissilar Pretto, Superintendente de Infraestrutura da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina.

Focou sua contribuição nos desafios da malha rodoviária, destacando o mau estado da infraestrutura e a necessidade de um planejamento proativo e integrado com a União. Detalhou projetos rodoviários como a Via Mar e os contornos urbanos, e defendeu a criação de um conselho com poder decisório para institucionalizar o diálogo interfederativo.



4.25. São Paulo

Entrevista realizada na segunda-feira, 15 de setembro de 2025.

4.25.1. Resumo

A reunião revelou que o principal desafio para o desenvolvimento logístico de São Paulo não é a falta de projetos ou de capacidade de investimento, mas sim a necessidade de aprimorar a governança e a articulação com a União. Foi apresentado que o estado possui uma visão de futuro consolidada no PLI 2050, focada na mudança da matriz de transportes, na sustentabilidade e na equidade social. Nesse contexto, o apoio federal mais demandado é o de um parceiro articulador, que facilite a viabilização de projetos estratégicos de interesse mútuo, como os Trens Intercidades e o Ferroanel, e que promova um diálogo intenso sobre o planejamento de ativos federais, como o Porto de Santos. Adicionalmente, foi destacada a importância do papel da União no aprimoramento dos modelos regulatórios das concessões, para garantir que atuem como um serviço público. Paralelamente, foi demonstrado que o estado avança com uma robusta carteira de projetos próprios, especialmente no setor rodoviário, viabilizados por meio de seu programa de parcerias e concessões.

4.25.2. Participantes

Governo de São Paulo:

- **Epaminondas Duarte Junior**, Coordenador de Planejamento e Gestão da Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado do São Paulo (STM).
- **Silvio Ichihara**, Representante da Subsecretaria de Logística e Transporte (SLT) da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado do São Paulo (SEMIL).
- **Carolina Hakas**, Diretora de Planejamento, Logística e Transportes.
- **Sandra Sati**, Coordenadora de Estudos Estratégicos da Subsecretaria de Logística e Transporte (SLT).

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Itzel Hernández, Relatora.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 96 minutos.



4.25.3. Visão de futuro para a logística estadual

São Paulo 2050: logística para um estado mais verde, competitivo e justo.

A visão de futuro para a logística do estado de São Paulo está sendo consolidada por meio do Plano de Logística e Investimentos (PLI 2050) e se alinha com o plano de transportes metropolitanos (PITU 2050). O objetivo central é promover o desenvolvimento regional do estado com base em três eixos estratégicos. O primeiro é a sustentabilidade ambiental, que busca alterar a matriz de transportes para reduzir a forte dependência do modo rodoviário. Esta mudança visa diminuir os custos com combustíveis, reduzir o impacto ambiental dos transportes e aumentar a competitividade do estado, alinhando-se a metas previstas no Plano de Ação Climática de São Paulo, como a de zerar a emissão de carbono até 2050. O segundo eixo é a eficiência econômica, focado em otimizar a matriz modal, diminuir o custo logístico geral e reduzir os tempos de viagem. O terceiro eixo é a equidade social, que visa garantir um acesso mais justo aos transportes, melhorando a acessibilidade de municípios do interior e de populações mais distantes de serviços essenciais de saúde e educação.

4.25.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Implantação dos Trens Intercidades (TIC) na Macrometrópole.** O projeto visa conectar a capital a Campinas, São José dos Campos, Santos e Sorocaba, sendo fundamental para a sustentabilidade ambiental e econômica da Macrometrópole Paulista. A viabilização depende de negociações com o governo federal para o uso de trechos ferroviários e faixas de domínio da União.
- **Soluções para o conflito entre trens de carga e de passageiros na RMS (Ferroanel).** O objetivo é segregar o tráfego ferroviário de cargas da malha da CPTM, que hoje limita a expansão do serviço de passageiros. O projeto é visto como uma solução estruturante que exige articulação interfederativa.
- **Governança e planejamento integrado dos Portos de Santos e São Sebastião.** Sendo ativos federais, é crucial um diálogo permanente para planejar os impactos da expansão portuária na infraestrutura estadual de transportes. Busca-se também maior transparência nos processos de arrendamento para garantir o interesse público.
- **Continuidade das obras de melhoria na Hidrovia Tietê-Paraná.** As obras visam eliminar gargalos e aumentar a confiabilidade e eficiência do modo hidroviário. A



cooperação com a União é fundamental, pois o financiamento tem vindo de fontes federais (DENIT/Eletronbras).

- **Acompanhamento e articulação nos processos de reconcessão das malhas ferroviárias de carga.** O estado busca alinhar seus interesses logísticos regionais, como a reativação de ramais, aos processos de reconcessão federais. A cooperação é necessária para garantir que as novas concessões beneficiem a economia paulista.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Programa de concessões rodoviárias:** Inclui projetos como a Concessão do Litoral Paulista, a Rota Sorocabana e o Lote Nova Raposo, viabilizados por meio de PPPs e concessões estaduais.
- **Túnel imerso Santos-Guarujá:** Projeto recentemente leiloado e viabilizado por meio de uma PPP estruturada pelo estado em parceria com a Autoridade Portuária de Santos.
- **Expansão da rede de Metrô e Trens Metropolitanos:** Inclui projetos como a Linha 14 (ABC-Guarulhos) e novas linhas de Metrô, que estão no pipeline de projetos do estado via PPPs.
- **Concessão das Travessias Litorâneas:** O projeto para conceder o sistema de balsas foi lançado como uma PPP estadual.
- **Plano de estadualização de rodovias vicinais:** Uma diretriz estratégica do PLI para melhorar a acessibilidade regional no interior, sendo conduzida no âmbito estadual em articulação com os municípios.

4.25.5. Destaques

- **Governança e articulação interfederativa.** Foi apontado que o principal apoio esperado da União é no seu papel de articulador. Enfatizou-se a necessidade de simplificar processos e promover um planejamento integrado para destravar projetos que dependem da ação conjunta entre estado e o governo federal.
- **Necessidade de uma interlocução intensa e qualificada.** Um ponto crítico destacado foi a necessidade de um diálogo contínuo, transparente e intenso sobre o planejamento de ativos federais com grande impacto no estado, como o Porto de Santos. O objetivo é permitir que o estado possa se preparar e adequar sua



infraestrutura de acesso para os planos de expansão federais, evitando a criação de novos gargalos.

- **Aprimoramento dos modelos de concessão e ambiente regulatório.** Foi fortemente defendida a necessidade de aprimorar os modelos de concessão de ferrovias e portos. A preocupação central é garantir que a regulação trate a infraestrutura como um serviço público, com regras claras que protejam a economia local e evitem práticas monopolistas.

4.25.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: São Paulo 2050 - logística para um estado mais verde, competitivo e justo.

- A equipe de São Paulo enfatizou que o estado se posiciona na busca por uma logística mais sustentável, eficiente e socialmente equitativa. A visão de futuro para a logística e os transportes no estado está sendo consolidada de forma integrada, por meio do Plano de Logística e Investimentos (PLI 2050) para a escala inter-regional, e do Plano Integrado de Transporte Urbano (PITU 2050) para a escala metropolitana.
- **Mudança da matriz de transportes e sustentabilidade.**
 - A visão principal é modificar a matriz de transportes para reduzir a forte dependência do modo rodoviário, diminuir gastos com combustíveis, reduzir os impactos ambientais e evitar a perda de competitividade do estado a longo prazo.
 - A estratégia está alinhada às agendas climáticas e a planos estaduais, como o de Ação Climática, que visa a neutralidade de carbono até 2050.
- **Eficiência econômica e competitividade.**
 - A modificação da matriz modal também visa reduzir custos logísticos e tempos de viagem em todo o estado.
 - Esta otimização está diretamente ligada à manutenção da competitividade dos produtos paulistas, garantindo um acesso eficiente aos principais ativos logísticos, como o Porto de Santos.
- **Equidade social e acessibilidade no interior.**
 - A visão também incorpora a equidade social e a melhoria da acessibilidade no interior do estado. Isso inclui projetos de pavimentação e a possível estadualização de rodovias municipais para garantir a capilaridade da rede.
 - Para a Região Metropolitana de São Paulo, a visão do PITU 2050 é a de construir uma "cidade saudável" com um sistema de transporte de deslocamentos confortáveis, rápidos e sustentáveis, priorizando modos de baixa ou zero emissão de poluentes.



Soluções Rodoviárias

- **Programa de concessões rodoviárias estaduais.**
 - Foi destacado o contínuo processo de modernização da malha rodoviária, que ocorre por meio de novas concessões e da relicitação de lotes cujos contratos estão vencendo. Mencionou-se que esse processo está em andamento, com projetos em diferentes fases.
 - Projetos recentemente contratados/relicitados: Concessão do Litoral Paulista, Rota Sorocabana e Lote Nova Raposo.
 - Projetos em fase de edital: Rota Mogiana e Circuito das Águas.
 - O modelo de viabilização predominante é a Parceria Público-Privada (PPP), principalmente na modalidade de concessão comum.
 - Os projetos de parceria são estruturados pela Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), e a fiscalização fica a cargo da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) após a concessão.
- **Túnel Imerso Santos-Guarujá.**
 - Solução para a ligação entre Santos e Guarujá, um projeto de grande impacto para a mobilidade urbana na Baixada Santista e para a atividade portuária do Complexo Portuário de Santos.
 - O leilão do projeto foi concluído com sucesso e viabilizado por meio de uma Parceria Público-Privada.
 - A cooperação com o governo federal foi fundamental para a viabilização do projeto, por envolver intervenções dentro da Poligonal Portuária, de gestão federal.
- **Plano de estadualização e melhoria de estradas municipais.**
 - A estadualização de estradas municipais foi apresentada como uma diretriz do PLI para melhorar a capilaridade da malha rodoviária e promover a equidade social no interior do estado.
 - O plano, que está em fase de propositura, visa garantir que todas as sedes de municípios tenham acesso pavimentado a uma rodovia da malha principal.
 - A articulação principal para este plano é com os municípios, sem sobreposição com projetos federais no momento.
- **Melhoria dos acessos ao Aeroporto de Guarulhos.**
 - A Rodovia Hélio Smidt (SP-019), principal acesso ao Aeroporto Internacional de São Paulo, foi mencionada como um ponto de atenção no planejamento estadual.
 - O projeto está em fase de estudo dentro do PLI, avaliando as melhorias necessárias e a integração com as obras na Rodovia Presidente Dutra (BR-116).
 - Foi indicada a necessidade de articulação com a União, pois a via serve a um equipamento federal, cruza áreas federais e se conecta à malha rodoviária federal.

Soluções Ferroviárias

- **Implantação dos Trens Intercidades (TIC).**



- Foi apontado como um projeto fundamental para a sustentabilidade da Macrometrópole Paulista, com o objetivo de conectar a capital a Campinas, São José dos Campos, Santos e Sorocaba.
- Foi identificada a necessidade de negociação e intensa interlocução com o governo federal para viabilizar os projetos, especialmente os eixos para Santos, São José e Sorocaba, que dependem do uso de faixas de domínio da União.
- O eixo norte (para Campinas) já foi contratado. O eixo oeste (para Sorocaba) está em processo de audiência pública, com o traçado tendo sido modificado para garantir o atingimento das velocidades necessárias para um trem de passageiros.
- **Trens de carga e passageiros na RMSP (Ferroanel).**
 - O transporte de cargas que cruza o centro da capital foi identificado como uma limitação para a expansão da operação de passageiros da CPTM.
 - O Ferroanel continua sendo considerado um projeto fundamental para resolver esse gargalo, ao segregar os tráfegos de cargas e de passageiros.
 - O diagnóstico de gargalos, no entanto, o classificou como "utópico", pois as recentes renovações das concessões federais não exigiram sua construção nos contratos já firmados.
- **Reativação e reconcessão de malhas ferroviárias de carga.**
 - Mais da metade da malha ferroviária do estado está inativa, representando um grande potencial não explorado. O estado tem grande interesse na reativação desses trechos para o desenvolvimento regional.
 - Os processos de reconcessão de malhas federais, como a Malha Oeste e a Malha Sul, são acompanhados com atenção pelo estado, que já realizou consultas junto ao governo federal sobre o andamento dos processos.
- **Trem metropolitano ABC-Guarulhos.**
 - Foi mencionada o projeto de trem metropolitano da Linha 14 da CPTM, planejada para ser totalmente perimetral, ligando o município de Guarulhos à região do ABC. O projeto está incluído no plano de parcerias do estado.
- **Estudo para o trem de passageiros Santos-Cajati.**
 - O projeto visa atender a região do Vale do Ribeira e está em fase de estudo funcional.
 - A CPTM está executando o levantamento das obras necessárias e analisando a demanda.
 - A viabilização do projeto depende da resolução da disputa administrativa com a União, pois o trecho é parte de uma concessão federal que não está sendo utilizada.

Soluções Aeroviárias

- **Gestão do sistema aeroviário.**
 - O sistema de aeroportos de competência estadual já foi concedido à iniciativa privada e hoje está sob a fiscalização da agência reguladora ARTESP. Por essa razão, o foco do planejamento estadual mudou da infraestrutura dos aeroportos para os seus acessos rodoviários, que são o principal desafio atual.



Soluções Hidroviárias e Portos

- **Hidrovia Tietê-Paraná.**
 - Descrita como a obra hidroviária mais importante em andamento, consistindo no aprofundamento de um trecho de 16 km de extensão.
 - O governo de São Paulo avalia uma possível concessão da hidrovia Tietê-Paraná com o avanço das obras de derrocamento em Nova Avanhandava.
 - O objetivo principal é garantir a navegabilidade contínua e a confiabilidade da hidrovia para os operadores, que foi abalada por períodos de seca no passado recente.
 - A obra está em execução, com previsão de entrega para abril de 2026. Ela é resultado de uma parceria com o governo federal, que provê os recursos (inicialmente via DNIT e agora via Eletrobras).
- **Melhorias para eficiência operacional nas eclusas.**
 - Após a conclusão das obras em Avanhandava, o foco será aumentar a eficiência nas eclusas. Uma prioridade é aproximar os pontos de espera e atracação das eclusas, reduzindo o tempo de manobra causado pela distância atual (de até 8 km) e pela necessidade de desmontar os conjuntos de barcas.
- **Governança e planejamento do Porto de Santos.**
 - Foi enfatizada a necessidade de um diálogo constante e intenso com o governo federal para alinhar a expansão da capacidade do porto com a infraestrutura de acesso do estado. O objetivo é que o estado possa se preparar para os impactos gerados na circulação rodoviária pelo aumento do volume de cargas movimentadas no porto, evitando o surgimento de novos gargalos.
 - Foi identificada a preocupação com o crescimento previsto e o impacto de novos terminais, que podem gerar um aumento significativo no tráfego de caminhões.
- **Infraestrutura do Porto de São Sebastião.**
 - Foi destacado que o porto é um ativo federal estratégico, mas com convênio de gestão estadual.
 - Apesar do acesso rodoviário recentemente qualificado, o Porto enfrenta a falta de uma retroárea adequada para armazenamento.
 - Existe a necessidade de maior transparência por parte da União no processo de arrendamento do terminal para garantir que as regras da concessão não prejudiquem as cargas que já operam no porto e que o caráter de serviço público seja mantido.

Outras soluções

- Foi ressaltada a necessidade de debater e aperfeiçoar os modelos de concessão de infraestrutura, especialmente nos setores portuário e ferroviário, sendo esse um dos principais temas de articulação com o governo federal.
- Foi ressaltada a importância de tratar a infraestrutura concedida como um serviço público. Também foi defendida a necessidade de estabelecer regras claras, a fim de



evitar que a busca por lucro por parte do concessionário gere prejuízos aos setores produtivos locais ou às cargas que dependem do modelo atual.

- No caso dos portos, como o de São Sebastião, foi pedida maior transparência da União no processo de arrendamento, para que o estado possa entender as regras e se preparar para os impactos.
- No setor ferroviário, foi apontado que a ausência de tarifas-base bem estabelecidas pode levar o operador a focar apenas nas cargas mais lucrativas, prejudicando o desenvolvimento de outros setores. Mencionou-se a necessidade de se discutir novos modelos regulatórios para o setor.

4.25.7. Contribuições dos participantes

Epaminondas Duarte Junior, Coordenador de Planejamento e Gestão da Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM).

Apresentou a visão de futuro focada na escala metropolitana (PITU 2050), centrada no conceito de "cidade saudável" e na sustentabilidade do transporte de passageiros. Sua contribuição se concentrou em projetos estruturantes de transporte sobre trilhos, destacando a importância estratégica dos Trens Intercidades e a necessidade do Ferroanel para resolver o conflito com o transporte de cargas.

Silvio Ichihara, Consultor da Concremat Engenharia e Tecnologia gerente do PLI 2050, Representante da Subsecretaria de Logística e Transporte (SLT/SEMIL).

Conduziu a apresentação técnica principal. Ofereceu um panorama completo do Plano de Logística e Investimentos (PLI 2050) e da estrutura de governança do setor no estado. Detalhou a carteira de projetos em todos os modais e aprofundou a discussão sobre os desafios de governança, regulação e a necessidade de uma interlocução mais intensa com o governo federal, especialmente nos modelos de concessão de portos e ferrovias.

Carolina Hakas, Diretora de Planejamento, Logística e Transportes

Contextualizou a visão estratégica do PLI 2050, com seus eixos de sustentabilidade, eficiência e equidade. Foi a principal fonte de informações detalhadas sobre as soluções hidroviárias, explicando o histórico da parceria com o governo federal na Hidrovia Tietê-Paraná, o modelo de financiamento da obra de Nova Avanhandava e os projetos futuros para as eclusas.



4.26. Sergipe

Entrevista realizada na quarta-feira, 08 de outubro de 2025.

4.26.1. Resumo

O governo de Sergipe apresentou suas expectativas de desenvolvimento econômico de longo prazo, com destaque para o fortalecimento da indústria verde e do turismo. Considerando que a infraestrutura de transportes é um dos pilares para esse desenvolvimento — ao promover a integração logística e facilitar tanto o escoamento produtivo quanto a mobilidade de passageiros —, o estado expressou o desejo de contar com o apoio da União em diversas frentes: a melhoria das rodovias federais, a ampliação da rede dutoviária, o incentivo ao transporte hidroviário e o estudo de um trem de passageiros conectando as capitais do nordeste.

4.26.2. Participantes

Governo de Sergipe:

- **Everton Menezes**, Diretor de Transporte do Departamento Estadual de Infraestrutura Rodoviária de Sergipe.
- **Guilherme Rebouças**, Diretor de Projetos Estruturantes e Planejamento de Longo Prazo da Desenvolve-SE.
- **Igor Albuquerque**, Diretor Técnico do Departamento Estadual de Infraestrutura Rodoviária de Sergipe.

Redes:

- Maurício Feijó, Entrevistador e Coordenador de Pesquisa Qualitativa.
- Vitor Estrada, Relator.
- Sergio Demarchi, Especialista em transporte e logística.
- Renan Castro, Estagiário.

Duração da entrevista: 61 minutos.



4.26.3. Visão de futuro para a logística estadual

Infraestrutura logística como suporte à industrialização verde de Sergipe.

O estado de Sergipe busca retomar seu processo de industrialização com base em um modelo produtivo mais sofisticado e de baixo carbono, sustentado pelos avanços já alcançados na geração de energia renovável. Nesse contexto, a infraestrutura de transportes assume papel estratégico, não apenas para garantir o escoamento da produção estadual, mas também para ampliar a integração e a cooperação entre as economias nordestinas.

4.26.4. Principais soluções identificadas

Carteira de projetos que podem se desenvolver por meio de cooperação e apoio do governo federal:

- **Desenvolvimento de uma malha rodoviária de conexão interiorana.** Ainda que persista a necessidade de fortalecer as conexões entre as capitais nordestinas, destacou-se que a interligação entre cidades de médio porte tem sido pouco abordada. Nesse sentido, defende-se que a União, em articulação com os governos estaduais, avalie a criação de novas rotas federais capazes de integrar entre esses municípios, estimulando o acesso a oportunidades entre eles.
- **Adequação das rodovias federais.** Com relação aos eixos rodoviários do estado, foram destacadas duas rodovias que necessitam de investimentos por parte da União: a BR-235 e a BR-349. A BR-235 tem um papel fundamental na conexão da capital com o interior do estado, a chamada Rota do Sertão. Entende-se que o fortalecimento do turismo na região de Canindé de São Francisco passa pela oferta de melhores condições de acesso. Já a BR-349 tem o potencial de integrar o estado com o restante do país, seja ao norte, a partir da futura ponte entre Neópolis/SE e Penedo/AL, seja ao sul, com a região do Matopiba.
- **Investimento na malha dutoviária no estado.** Diante da perspectiva de retomada da exploração de gás pela Petrobras em Sergipe, destaca-se a importância de um planejamento articulado com o governo federal para a implantação de uma rede dutoviária que não apenas supra o consumo estadual, mas também contribua para o abastecimento energético nacional.
- **Reativação de canais fluviais para navegação.** Mesmo contando com várias bacias hidrográficas em seu território, o estado ainda carece de sistemas hidroviários organizados e operantes. Há, contudo, o interesse em recuperar a vocação de navegação dos principais rios, com destaque para o Rio São Francisco. Considera-se que o trecho compreendido entre Porto da Folha e sua foz mereça um estudo específico que avalie o potencial de implantação desse modo de transporte.



- **Transporte por trilhos entre as capitais nordestinas.** Diante da crescente integração entre as capitais nordestinas, sugeriu-se que a União avalie a viabilidade de uma conexão ferroviária que as integre. As características demográficas e geográficas da região — marcadas por alta densidade populacional e distâncias reduzidas entre as capitais — reforçam o potencial de um trem de alta velocidade, capaz de impulsionar a mobilidade regional e fomentar o turismo.

Carteira de projetos estaduais em que não se mencionou necessidade de apoio pelo governo federal:

- **Conexão rodoviária nas margens do Rio São Francisco.** A atividade turística tem se intensificado nas margens do Rio São Francisco, com a expansão de pousadas, restaurantes e passeios em diferentes trechos do rio. Com o intuito de sustentar esse crescimento e ampliar sua integração territorial, o governo estadual tem preparado projetos de melhoria da infraestrutura rodoviária que conectem os principais atrativos da região.

4.26.5. Destaques

- **Desenho de uma política de *powershoring*.** Foi destacada a necessidade de o país pensar uma política que incentive a aproximação de indústrias de alto consumo energético dos locais onde se produz energia renovável. O Nordeste tem se consolidado enquanto um grande produtor de energia limpa, mas como a concentração industrial está principalmente no sudeste do país, existe um alto custo de transporte energético. A sugestão é que, em cooperação com a União, possa se estabelecer uma política de *powershoring* no país.

4.26.6. Síntese da entrevista

Visão Estratégica: Infraestrutura logística como suporte à industrialização verde de Sergipe.

- **Desenvolvimento econômico**
 - O estado planeja a retomada de um processo de industrialização diversificada.
 - Há a perspectiva de reativação de campos de petróleo e gás que já foram pujantes no estado, antes do investimento ser direcionado ao Pré-sal.
 - Estes processos já se encontram no pipeline da Petrobrás para 2030.
 - A produção de gás poderia atender tanto às indústrias locais como o restante do país, mas para isso seria necessário um investimento na estrutura dutoviária de distribuição.



- A produção energética, especialmente através de fontes renováveis, como eólica, solar e por biomassa seria o motor para industrialização do estado, uma industrialização mais verde (*Powershoring*).
- O principal ponto em que se planeja a instalação destas indústrias é o Complexo Industrial Portuário.
 - Situa-se na poligonal entre os municípios de Rosário do Catete, Laranjeiras e Barra dos Coqueiros.
 - Interligação via BR-101, SE-240 e SE-100.
- Os principais setores que devem apoiar esse processo de industrialização são o de produção de energia, fertilizantes e mineração.
- O setor turístico também é um dos pilares do desenvolvimento do estado, balanceado entre turismo de massa e de experiência.
- **Infraestrutura de suporte à economia.**
 - Tendo em vista a perspectiva de crescimento econômico do estado, entende-se que a infraestrutura de transportes apresenta um papel fundamental nesse processo.
 - A infraestrutura é o meio de integração e cooperação entre as economias nordestinas.
 - Estados disputam entre eles pela instalação de empresas, indústrias, serviços, em um processo natural de busca por crescimento.
 - Quando se trata do desenvolvimento de estruturas de transporte, há cooperação, visto que a redução dos custos de transporte beneficia todos os lados.

Soluções Rodoviárias

- **Consolidação da BR-349.**
 - Um dos eixos rodoviários que foi apontado como prioritário para o estado é a BR-349.
 - No norte de Sergipe, a rodovia está em processo de adequação por conta dos investimentos realizados na ponte de ligação com Alagoas.
 - Agora, compreende-se que esse eixo deveria ser fortalecido em direção ao interior do estado, trazendo melhores condições para o escoamento da produção de fertilizantes a potenciais interessados, especialmente na região do Matopiba.
- **Investimento na Rota do Sertão.**
 - Outro eixo tratado na conversa foi a Rota do Sertão, que conecta Aracaju até o município de Canindé de São Francisco.
 - Além da importância no acesso a uma importante região turística do estado, essa rota cruza polos econômicos do interior do estado, como o polo leiteiro em Nossa Senhora da Glória.
 - A requalificação da BR-235 por parte do governo federal seria fundamental para o fortalecimento da rota.
- **Malha rodoviária de integração das cidades de médio porte.**



- Avalia-se que dentro dos estados nordestinos também existe uma discrepância entre as infraestruturas disponíveis para as capitais e as cidades interioranas de médio porte.
- Propõe-se que a União estude alternativas para ampliar a conexão entre esses municípios, estimulando um crescimento mais integrado na região.
- **Conexão rodoviária nas margens do Rio São Francisco**
 - As margens do Rio São Francisco têm recebido diversos investimentos na promoção do turismo, desde Canindé de São Francisco até Porto da Folha.
 - Entre Porto da Folha e a Ilha das Flores já existe uma rota mais estruturada.
 - Governo estadual tem se debruçado no melhoramento da malha viária desta região.

Soluções Ferroviárias

- **Trem de passageiros entre as capitais nordestinas**
 - Como forma de estimular a integração entre as capitais do nordeste, foi sugerido o estudo de um trem de alta velocidade para passageiros
 - As capitais nordestinas reúnem uma grande concentração populacional, há distâncias relativamente curtas umas das outras e já com um fluxo intermunicipal relevante
 - Um dos principais setores beneficiados por esse projeto seria o de turismo, pois facilitaria a exploração do turismo regional

Soluções Aeroviárias

- **Fortalecimento da aviação regional.**
 - Um dos modos de transporte cujo desenvolvimento apresenta grandes dificuldades é o aeroviário.
 - Sergipe, assim como os demais estados do Nordeste, enfrenta limitações na aviação regional, caracterizadas pela baixa oferta de voos entre cidades da região e pelo elevado custo das passagens.
 - No estado, há a intenção de implantar um aeródromo no município de Canindé de São Francisco, voltado prioritariamente ao atendimento da demanda turística. Contudo, o projeto ainda não possui estudos ou estruturação técnica definidos.

Soluções Hidroviárias

- **Reativação dos canais de navegação.**
 - Tratando-se do modo hidroviário, o governo do estado identificou diversas bacias hidrográficas que já foram utilizadas para a navegação, mas que carecem de projetos mais estruturados:
 - Bacia do Rio Cotinguiba;
 - Bacia do Rio Vaza Barris;
 - Bacia do Japaratuba;
 - Bacia do Rio Real.



- A principal delas é a Bacia do Rio São Francisco, na divisa com o estado de Alagoas.
 - Para além da atividade turística, enxerga-se a possibilidade de desenvolver o transporte fluvial no rio:
 - Foi apontado o trecho entre Porto da Folha e a foz do rio como um dos que se observa o maior potencial.
 - Atualmente não há projetos estruturados para o desenvolvimento desse modo de transporte.

4.26.7. Contribuições dos participantes

Guilherme Rebouças, Diretor de Projetos Estruturantes e Planejamento de Longo Prazo da Desenvolve-SE.

Compartilhou a visão que o estado tem construído de um desenvolvimento econômico mais sustentável, tendo a infraestrutura logística um papel essencial neste processo. Suas contribuições abrangeram todos os setores do PNL, evidenciando expectativas e diretrizes para o desenvolvimento de projetos, seja por iniciativa do estado, seja em colaboração com a União.

Everton Menezes, Diretor de Transporte do Departamento Estadual de Infraestrutura Rodoviária de Sergipe.

Participou da discussão a respeito das melhorias a serem realizadas no viário que margeia o Rio São Francisco com muita propriedade, tanto pelo trabalho realizado junto ao DER-SE quanto pela experiência acumulada no setor de turismo. Enfatizou o potencial transformador da adequação da infraestrutura nesta região do estado.

Igor Albuquerque, Diretor Técnico do Departamento Estadual de Infraestrutura Rodoviária de Sergipe.

Trouxe detalhes sobre a atuação do governo estadual na região de Canindé de São Francisco, que tem recebido interesse privado no desenvolvimento do turismo regional baseado no Rio Francisco, motivando o estado em investir em infraestrutura de suporte.



4.27. Tocantins

Entrevista não realizada até 17 de outubro de 2025.



5. Tabela-síntese das visões de futuro destacadas para o setor de transportes e logística por cada Unidade da Federação

Unidade da Federação	Visões de futuro
Acre	<ul style="list-style-type: none"> • Acre fortalecido no sistema logístico nacional e internacional.
Alagoas	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento da logística em consonância com o desenvolvimento econômico estadual.
Amapá	-
Amazonas	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar as conexões terrestres a Manaus e garantir acesso às diversas regiões do estado apesar das limitações sazonais específicas.
Bahia	<ul style="list-style-type: none"> • Integração ferroviária e desenvolvimento logístico macrometropolitano de Salvador.
Ceará	-
Distrito Federal	<ul style="list-style-type: none"> • Maior circulação de mercadorias e Aeroporto JK como HUB logístico aeroviário.
Espírito Santo	<ul style="list-style-type: none"> • Integração física e digital para competitividade e acesso a mercados.
Goiás	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de uma infraestrutura logística voltada ao atendimento das demandas dos setores produtivos do estado.
Maranhão	<ul style="list-style-type: none"> • De reativo a proativo: Maranhão 2050 integrado e competitivo.
Mato Grosso	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestrutura para o crescimento: o agro em expansão.
Mato Grosso do Sul	-
Minas Gerais	<ul style="list-style-type: none"> • Um novo paradigma para o planejamento logístico mineiro com foco nos processos de governança.
Pará	-
Paraíba	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidação da liderança rodoviária do Nordeste.
Paraná	<ul style="list-style-type: none"> • Planejamento logístico em cooperação regional e multimodalidade
Pernambuco	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidação de um sistema logístico multimodal como base para o desenvolvimento econômico de Pernambuco.
Piauí	<ul style="list-style-type: none"> • O Porto de Luíz Correia e seus acessos como peças fundamentais para o desenvolvimento de longo prazo do Piauí.
Rio de Janeiro	<ul style="list-style-type: none"> • Rio seguro, integrado e desenvolvido.
Rio Grande do Norte	<ul style="list-style-type: none"> • Integração e cooperação para um Rio Grande do Norte conectado.
Rio Grande do Sul	<ul style="list-style-type: none"> • A integração do Rio Grande do Sul com os mercados interno e externo precisa se dar por ferrovias.



Rondônia	<ul style="list-style-type: none">• Rondônia como mais que um importante ator para o agronegócio e para a logística brasileira.
Roraima	-
Santa Catarina	<ul style="list-style-type: none">• Planejamento intermodal como cerne da logística no estado.
São Paulo	<ul style="list-style-type: none">• São Paulo 2050: logística para um estado mais verde, competitivo e justo.
Sergipe	<ul style="list-style-type: none">• Infraestrutura logística como suporte à industrialização verde de Sergipe.
Tocantins	-



6. Tabela-síntese das soluções destacadas por cada Unidade da Federação para cooperação com a União

Unidade da Federação	Soluções
Acre	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicação de tecnologia na adequação de ramais. • Adequação das rodovias federais. • Implantação da Ferrovía Bioceânica. • Possível ferrovia entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul. • Construção de um aeroporto binacional na região do Juruá. • Modernização das estruturas de fronteira. • Apoio no estreitamento de laços com Peru e Bolívia.
Alagoas	<ul style="list-style-type: none"> • Implementação de um novo terminal logístico próximo a Maceió. • Concretização da BR-349. • Planejamento integrado do entorno do Aeroporto de Maragogi. • Retomada do modo ferroviário no estado. • Apoio para a elaboração de um PELT.
Amapá	-
Amazonas	<ul style="list-style-type: none"> • Adequação da BR-319. • Programa de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4. • Necessidade de mais pontes rodoviárias em Manaus.
Bahia	<ul style="list-style-type: none"> • Construção do novo anel rodoviário em Feira de Santana. • Duplicação BR-101 e BR-116. • Concessão da BR-324. • Reativação de trechos da Ferrovía Centro-Atlântica. • Término dos trechos da Ferrovía de Integração Oeste-Leste.
Ceará	-
Distrito Federal	<ul style="list-style-type: none"> • Aprimoramento da DF-130. • Anel viário do Distrito Federal.
Espírito Santo	<ul style="list-style-type: none"> • Contorno das Santas: contorno rodoviário na região dos municípios de Santa Teresa, Santa Maria do Jetibá e Santa Leopoldina. • EF-118: ferrovia de 575 quilômetros entre Nova Iguaçu (RJ) e Santa Leopoldina (ES).
Goiás	<ul style="list-style-type: none"> • Adequação das rodovias federais para acesso aos terminais ferroviários e regiões turísticas (norte do estado). • Construção de anéis viários nos eixos rodoviários. • Abertura de trechos ferroviários na região de Catalão. • Investimento no transporte de passageiros na RIDE/DF.



	<ul style="list-style-type: none"> • Destinação de recursos para a substituição de pontes de madeira.
Maranhão	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria dos acessos rodoviários ao Porto de Itaqui (BR-135). • Desenvolvimento de estudos para a Hidrovia do Rio Mearim. • Implantação de ramais ferroviários no sul do estado (Balsas). • Construção de contornos rodoviários (Imperatriz, Balsas, Açailândia e Presidente Dutra). • Estruturação de infraestrutura para a pesca artesanal.
Mato Grosso	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilização das grandes ferrovias (Ferrogrão e FICO). • Investimentos cooperados em trechos de corredores rodoviários federais (BR-163, BR-158 e BR-242). • Criação de uma rota de exportação para o Oceano Pacífico. • Criação de um programa para substituição de pontes de madeira. • Apoio na articulação com órgãos federais para agilizar licenciamentos.
Mato Grosso do Sul	-
Minas Gerais	<ul style="list-style-type: none"> • Projetos da carteira estadual (PELT) que se encontram em fases de 'concepção', 'estudo' ou 'planejamento' (cerca de 200 iniciativas). • Construir novos arranjos institucionais e regulatórios (reativar o CONIT, regulação da RINTER). • Criar modelos de concessão que integrem trechos rodoviários federais e estaduais para garantir a viabilidade dos projetos. • Estruturar uma política nacional de compartilhamento de dados. • Garantir a continuidade entre os ciclos de planejamento. • Desenvolver estudos e políticas para modos pouco explorados (por exemplo, o dutoviário e o ferroviário de passageiros). • Integração entre as malhas ferroviárias federal e as estaduais.
Pará	-
Paraíba	<ul style="list-style-type: none"> • Continuação da duplicação da BR-230. • Assunção pelo DNIT da gestão de rodovias federais mantidas pelo estado. • Criação de um Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT). • Substituição e melhoria de pontes. • Expansão do VLT da Região Metropolitana de João Pessoa. • Criação de ramal da Transnordestina para o Porto de Cabedelo. • Articular a redefinição estratégica do Porto de Cabedelo.



Paraná	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento do Corredor Multimodal do CODESUL. • Implantação do Corredor Bioceânico (rota Paranaguá-Antofagasta). • Apoio na integração do transporte metropolitano e rodoviário. • Suporte técnico para licenciamentos ambientais.
Pernambuco	<ul style="list-style-type: none"> • Conexão da Ferrovia Transnordestina ao Porto de Suape. • Implantação de contornos rodoviários (Jaboatão dos Guararapes, Caruaru e Toritama). • Ampliação de capacidade em rodovias federais (BR-101, BR-104, BR-232, BR-423 e BR-116). • Programa AmpliAR. • Incluir a elaboração de PELTs no processo do PNL.
Piauí	<ul style="list-style-type: none"> • Porto de Luís Correia. • Hidrovia do Rio Parnaíba. • Ferrovia Teresina - Luís Correia. • Novo arco viário em Luís Correia.
Rio de Janeiro	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilização da Ferrovia EF-118 (Rio-Vitória). • Gestão e investimentos em rodovias federais, com destaque para o Trevo de Manilha (BR-101). • Articulação nas reconcessões e investimentos em ferrovias de carga (MRS e FCA). • Reestruturação da concessão da Supervia. • Ações integradas de segurança pública na logística.
Rio Grande do Norte	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação do Porto Indústria Verde. • Duplicação integral da BR-304 (Natal - Mossoró – Ceará). • Construção de uma nova malha ferroviária (Mossoró - novo Porto Indústria Verde - Ferrovia Transnordestina). • Federalização e ampliação de rodovias estaduais (RN-120, RN-117 e RN-118). • Construção de contornos rodoviários (Currais Novos, Caicó, Parnamirim-Macaíba). • Melhoria dos acessos ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante - duplicação da Reta Tabajara (BR-304) e construção de viadutos. • Construção da Terceira Ponte de Natal. • Criar canais institucionalizados para o diálogo interfederativo (como o CONIT).
Rio Grande do Sul	<ul style="list-style-type: none"> • Restabelecimento das ferrovias no estado. • Instalação do Porto de Arroio do Sal. • Construção de um novo aeroporto em Caxias do Sul. • Recuperação das estruturas hidroviárias. • Conexão da BR-101 ao Porto de Rio Grande. • Adequação dos eixos rodoviários estruturais (BR-116, BR-290 e BR-386).



	<ul style="list-style-type: none"> • Auxílio ao financiamento de infraestruturas danificadas nas enchentes de 2024. • Estruturar melhores condições aduaneiras no estado. • Nova rota (rodoviária ou ferroviária) pelo interior do estado (de Passo Fundo ao noroeste catarinense, Paraná e Mato Grosso do Sul). • Recuperação da Hidrovia do Rio Jacuí.
Rondônia	<ul style="list-style-type: none"> • Planejamento conjunto da malha rodoviária no eixo da BR-364. • Pavimentação da BR-319 (de Humaitá a Careiro). • Possibilidade de federalização da RO-420 (futura BR-421). • Desenvolvimento de projetos-tipo para a substituição de pontes. • Implantação de novos acessos viários às rodovias federais (Ji-Paraná, Vilhena, Cacoal, Ariquemes e Porto Velho). • Implementação da Ferrovia Bioceânica.
Roraima	-
Santa Catarina	<ul style="list-style-type: none"> • Rediscussão da Malha Sul. • Definição de investimentos na concessão da BR-101. • Planejamento integrado da Via Mar. • Ampliação de capacidade nas rodovias federais (BR-280, BR-470 e BR-163). • Disponibilização de estrutura dutoviária. • Federalização de rodovias estaduais. • Construção de contornos rodoviários (Blumenau, Campos Novos, Chapecó, Rio do Sul, Rio Negrinho, Santo Amaro da Imperatriz e São Miguel do Oeste). • Construir canais institucionalizados para o planejamento conjunto. • Estruturar novos modelos de concessão integrada que combinem rodovias federais (BR-282 e BR-470) e estaduais. • Novos projetos ferroviários: Chapecó-Correia Pinto (leste-oeste), Ferrovia Litorânea (norte do estado), Cascavel (PR)-Chapecó (SC) (Ferrovia Norte-Sul). • Contornos ferroviários (São Francisco do Sul e Joinville).
São Paulo	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação dos Trens Intercidades (TIC) na Macrometrópole Paulista. • Soluções para o conflito entre trens de carga e de passageiros na RMSP (Ferroanel). • Governança e planejamento integrado dos Portos de Santos e São Sebastião. • Continuidade das obras de melhoria na Hidrovia Tietê-Paraná. • Acompanhamento e articulação nos processos de reconcessão das malhas ferroviárias de carga.
Sergipe	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de uma malha rodoviária de conexão interiorana. • Adequação das rodovias federais (BR-235 e BR-349).



	<ul style="list-style-type: none">• Investimento na malha dutoviária no estado (rede de gás).• Reativação de canais fluviais para navegação (Rio São Francisco, entre Porto da Folha e sua foz).• Transporte por trilhos entre as capitais nordestinas.• Desenho de uma política nacional de powershoring.
Tocantins	-

