

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

Relatório Final

26/01/2026



Índice

Ficha Técnica	1
1. Introdução.....	1
1.1. Objetivo.....	1
1.2. Metodologia.....	2
1.3. Organização do documento.....	4
1.4. Repositório de informações	5
2. Panorama do engajamento das UFs no processo de elaboração do PNL 2050 ...	7
2.1. Processo do Engajamento das UFs	7
2.2. Panorama do Engajamento	8
2.3. Síntese por Unidade Federativa	10
2.3.1. Acre	11
2.3.2. Alagoas	12
2.3.3. Amapá	13
2.3.4. Amazonas	14
2.3.5. Bahia.....	15
2.3.6. Ceará.....	16
2.3.7. Distrito Federal.....	17
2.3.8. Espírito Santo	18
2.3.9. Goiás	19
2.3.10. Maranhão.....	20
2.3.11. Mato Grosso	21
2.3.12. Mato Grosso do Sul.....	22
2.3.13. Minas Gerais	23
2.3.14. Pará	24
2.3.15. Paraíba	25
2.3.16. Paraná	26
2.3.17. Pernambuco	27
2.3.18. Piauí.....	28
2.3.19. Rio de Janeiro	29
2.3.20. Rio Grande do Norte.....	30



2.3.21.	Rio Grande do Sul	31
2.3.22.	Rondônia.....	32
2.3.23.	Roraima.....	33
2.3.24.	Santa Catarina	34
2.3.25.	São Paulo.....	35
2.3.26.	Sergipe.....	36
2.3.27.	Tocantins.....	37
3.	Principais Resultados da Pesquisa Qualitativa.....	38
3.1.	Contextualização dos insumos.....	38
3.1.1.	Gargalos logísticos	38
3.1.2.	Visões de futuro.....	39
3.1.3.	Soluções	39
3.2.	Síntese por UF	40
3.2.1.	Acre	41
3.2.2.	Alagoas	42
3.2.3.	Amapá.....	43
3.2.4.	Amazonas	44
3.2.5.	Bahia.....	45
3.2.6.	Ceará.....	46
3.2.7.	Distrito Federal.....	47
3.2.8.	Espírito Santo	48
3.2.9.	Goiás	49
3.2.10.	Maranhão.....	50
3.2.11.	Mato Grosso.....	51
3.2.12.	Mato Grosso do Sul.....	52
3.2.13.	Minas Gerais	53
3.2.14.	Pará	54
3.2.15.	Paraíba	55
3.2.16.	Paraná	56
3.2.17.	Pernambuco	57
3.2.18.	Piauí.....	58
3.2.19.	Rio de Janeiro	59
3.2.20.	Rio Grande do Norte.....	60
3.2.21.	Rio Grande do Sul.....	61



3.2.22.	Rondônia.....	62
3.2.23.	Roraima.....	63
3.2.24.	Santa Catarina	64
3.2.25.	São Paulo.....	65
3.2.26.	Sergipe.....	66
3.2.27.	Tocantins.....	67
3.3.	Análise de insumos	68
3.3.1.	Gargalos logísticos	68
3.3.2.	Visões de Futuro	70
3.3.3.	Soluções	72
4.	Principais Resultados do Georreferenciamento de Projetos, Gargalos, Oportunidades e Soluções	77
4.1.	Georreferenciamento de empreendimentos estaduais	77
4.2.	Georreferenciamento de Gargalos	85
4.3.	Georreferenciamento de Oportunidades.....	96
4.4.	Mapeamento de Soluções	104
4.5.	Repositório dos dados georreferenciados.....	106
5.	Territórios de desenvolvimento logístico.....	107
5.1.	AMACRO (AC, AM, RO)	107
5.2.	MATOPIBA (BA, MA, PI, TO).....	108
5.3.	Eixo Logístico do Arco Norte (MA, MT, PA, RO).....	108
5.4.	Aeroporto de Maragogi (AL).....	109
5.5.	Baixo São Francisco (AL, SE).....	110
5.6.	Zona industrial de Barra dos Coqueiros (SE).....	110
5.7.	Zona Petrolífera do Amapá (AP).....	111
5.8.	Zona da Mata de Rondônia (RO).....	112
5.9.	Corredor fronteiro de Guajará-Mirim (RO)	112
5.10.	Região de Catalão (GO)	113
5.11.	Vale da Celulose (MS)	114
5.12.	Vale do Rio Purus (AM)	115
5.13.	Complexo industrial-portuário e energético do Nordeste (CE, PB, PE, PI, RN)	117
5.14.	Grande Vitória e Região Cinco de Vila Velha (ES)	117
5.15.	Corredor de integração e cooperação Sul – CODESUL (MS, PR, SC, RS)	118



5.16.	Macrometrópole paulista e corredor de acesso ao porto de Santos (SP)	119
5.17.	Corredor de exportação Roraima-Guiana-Caribe (RR).....	119
5.18.	Plataforma logística central (DF, GO).....	120
5.19.	Vale do Juruá (AC).....	120
5.20.	RM de Maceió (AL).....	121
5.21.	Oeste Bahiano (BA).....	122
5.22.	Porto Sul da Bahia (BA).....	123
5.23.	Ilha de Itaparica / BA-001 (BA).....	123
5.24.	Norte Capixaba (ES).....	124
5.25.	Norte Goiano (GO).....	125
5.26.	Região do Araguaia (GO, MT).....	126
5.27.	Campos Gerais do Paraná (PR).....	127
5.28.	Escoamento da produção de polos pernambucanos (PE).....	128
5.29.	Anel Rodoviário da Soja Piauiense (PI).....	129
5.30.	Porto Indústria Verde (RN).....	130
5.31.	Hidrovia da Lagoa Mirim (RS).....	131
5.32.	Porto de Arroio do Sal (RS).....	132
5.33.	Baía da Babitonga (SC).....	133
5.34.	Rota do Sertão (SE).....	133
5.35.	Fronteira agrícola do Amapá (AP).....	134
5.36.	Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE).....	135
5.37.	Quixeramobim (CE).....	136
5.38.	Reentrâncias Maranhenses (MA).....	136
5.39.	Nordeste Maranhense (MA).....	138
5.40.	Vale do Lítio Mineiro (MG).....	139
5.41.	Porto de Miritituba (PA).....	140
5.42.	Transição do agronegócio no Pará (PA).....	141
5.43.	Campina Grande (PB).....	141
5.44.	Porto de Cabedelo (PB).....	142
5.45.	Norte Fluminense (RJ).....	143
5.46.	Noroeste Fluminense (RJ).....	144
5.47.	Litoral Norte Paulista (SP).....	145
5.48.	Pontal do Paranapanema (SP).....	145
5.49.	Vale do Ribeira (SP).....	146



5.50. Nordeste Tocantinense (TO).....	147
6. Programas setoriais nacionais (análise transversal de oportunidades, sinergias e potenciais ações comuns).....	149
6.1. Programa de contornos rodoviários e integração urbana.....	149
6.2. Programa de corredores logísticos de integração internacional na América do Sul e rotas bioceânicas	150
6.3. Programa de desenvolvimento do modo hidroviário	150
6.4. Programa de fortalecimento institucional e planejamento logístico integrado (articulação interfederativa).....	151
6.5. Programa de fomento à aviação regional e integração aérea	152
6.6. Programa de Substituição de pontes de madeira e/ou inadequadas.....	153
6.7. Programa de difusão dos alcances e limites do transporte ferroviário	153
6.8. Programa de Fundos Estaduais para Desenvolvimento de Infraestrutura Logística	154
6.9. Programa de Fomento a PELTs	155
6.10. Programa de concessão combinada de ativos federais e estaduais.....	156
6.11. Programa de Resiliência de infraestruturas de transporte.....	157
6.12. Programa de Infraestrutura de apoio ao caminhoneiro.....	157



Ficha Técnica

Promoção do Estudo:

Ministério dos Transportes

Gabriela Monteiro Avelino
José Paulo Rima de Oliveira Faria
Larissa Spinola
Rodrigo Santos Ferreira

Financiamento do Estudo:

CAF Banco de Desenvolvimento da América Latina

Fernanda Sousa
Priscila Coutinho
Rafael Farromeque

Elaboração do Estudo:

REDES Planejamento e Política Pública

Germán Freiberg	Coordenação Geral
Mauricio Feijó	Coordenação da Pesquisa Qualitativa
Fernando Gomes	Coordenação de Georreferenciamento
Ciça Teixeira	Coordenação de Comunicação
Sergio Demarchi	Especialista Sênior em Logística e Transporte
Itzel Hernandez	Pesquisadora – Pesquisa Qualitativa
Vitor Estrada	Pesquisador – Pesquisa Qualitativa
Laura de Bona	Analista de Georreferenciamento
Eduardo Pastrelo	Analista de Georreferenciamento
Aline Masuno	Estagiária
Renan Castro	Estagiário



Siglas e Abreviações

Sigla	Estado
AC	Acre
AL	Alagoas
AM	Amazonas
AP	Amapá
BA	Bahia
CE	Ceará
DF	Distrito Federal
ES	Espírito Santo
GO	Goiás
MA	Maranhão
MG	Minas Gerais
MS	Mato Grosso do Sul
MT	Mato Grosso
PA	Pará
PB	Paraíba
PE	Pernambuco
PI	Piauí
PR	Paraná
RJ	Rio de Janeiro
RN	Rio Grande do Norte
RO	Rondônia
RR	Roraima
RS	Rio Grande do Sul
SC	Santa Catarina
SE	Sergipe
SP	São Paulo
TO	Tocantins

Sigla	Significado
AMACRO	Região econômica e produtiva do agronegócio dos estados do Amazonas, Acre e Rondônia
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CONIT	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
CONSETRAM	Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transportes e Mobilidade
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
FCA	Ferrovia Centro-Atlântica
FIOL	Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FTL	Ferrovia Transnordestina Logística
IP4	Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte
MATOPIBA	Região econômica e produtiva do agronegócio dos estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia
PELT	Plano Estadual de Logística e Transportes
PNL	Plano Nacional de Logística
PPP	Parceria Público-Privada
RIDE	Região Integrada de Desenvolvimento
RM	Região Metropolitana
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
UF	Unidade da Federação
ZPE	Zona de Processamento de Exportação



1. Introdução

Este documento constitui o Relatório Final (componente do Produto 3) do “Estudo de Inclusão das Unidades Federativas ao Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050)”, uma cooperação técnica contratada pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF) para o Ministério dos Transportes, e executada pela empresa REDES Planejamento e Política Pública.

1.1. Objetivo

O estudo visou levantar e integrar informações das 27 Unidades Federativas (UFs) para a inclusão, no processo de elaboração do PNL 2050, das perspectivas de agentes estaduais envolvidos localmente no planejamento público de transportes e logística. O trabalho buscou, assim, formar uma base de dados georreferenciada com infraestruturas existentes e planejadas no setor de transporte brasileiro, e identificar os principais desafios e expectativas das UFs em relação às infraestruturas de transporte, considerando as lógicas local e regional.

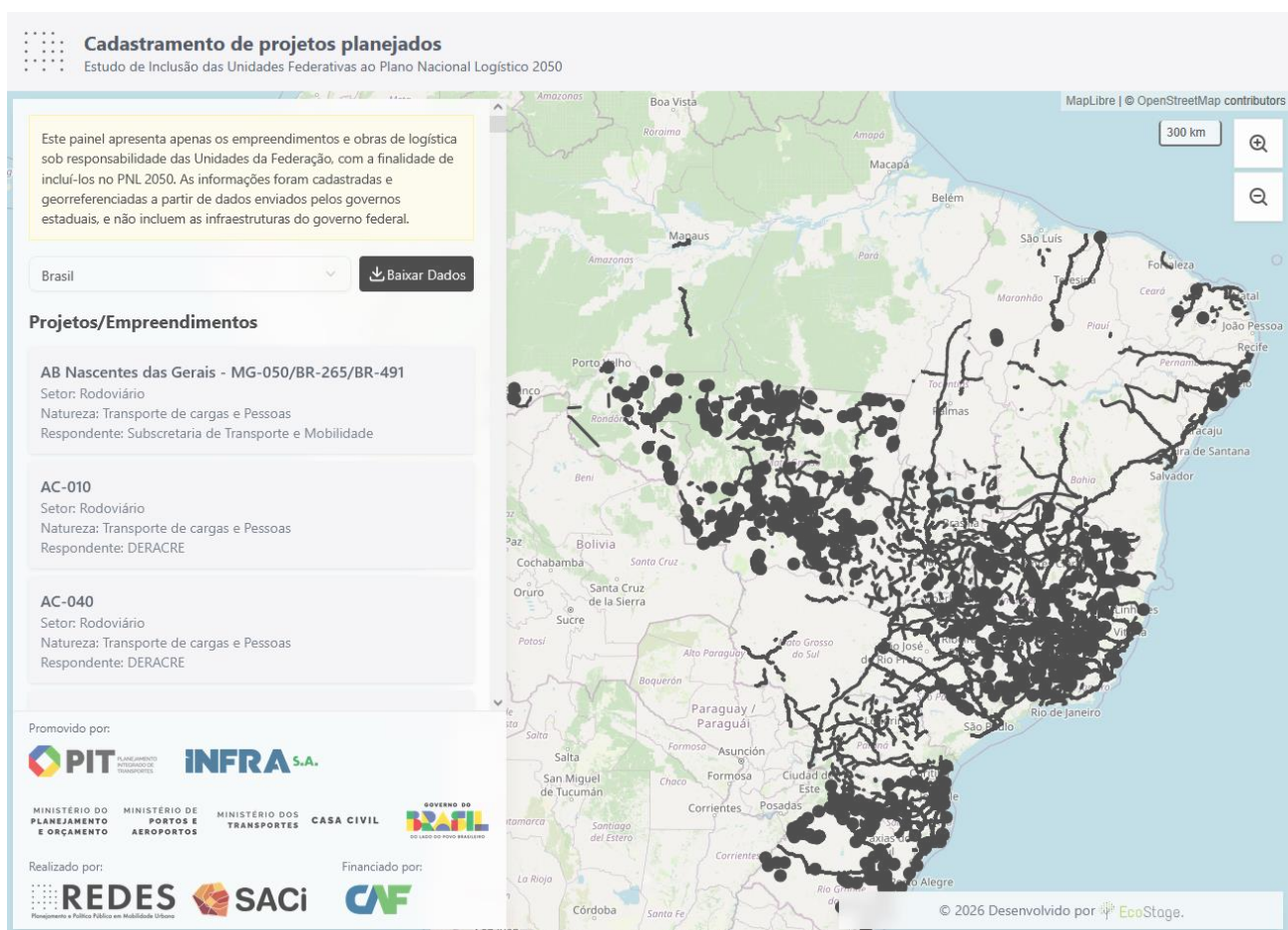


Figura 1. Mapa interativo online para engajamento e troca de informações com as UFs. Fonte: Elaboração própria



1.2. Metodologia

O estudo teve três etapas de levantamento e sistematização de informações e uma última etapa de consolidação e integração, precedidas por um processo de mapeamento e engajamento de atores em cada UF. A Figura 2 resume de maneira esquemática as principais etapas do trabalho:

- **Mapeamento de atores e engajamento** das Unidades da Federação.
- **Etapa 1:** Levantamento e **georreferenciamento de empreendimentos** e obras de logística e transporte planejados pelas Unidades da Federação.
- **Etapa 2: Primeira rodada da pesquisa qualitativa**, voltada a identificar junto às UFs as percepções sobre **gargalos logísticos, necessidades prioritárias e oportunidades** para implantação de novas infraestruturas.
- **Etapa 3: Primeira rodada da pesquisa qualitativa**, voltada a identificar junto às UFs as percepções sobre **diretrizes e soluções** existentes ou planejadas (detalhamento de empreendimentos e obras, ampliações, projetos) para a logística e o transporte.
- **Consolidação e integração de informações:** georreferenciamento dos elementos territoriais da pesquisa qualitativa e análise transversal das três etapas do estudo para identificar caminhos para ação, com a proposição de uma série de Territórios de Desenvolvimento Logístico e Programas Setoriais Nacionais que podem potencialmente ser incorporados ao processo de elaboração do PNL 2050.

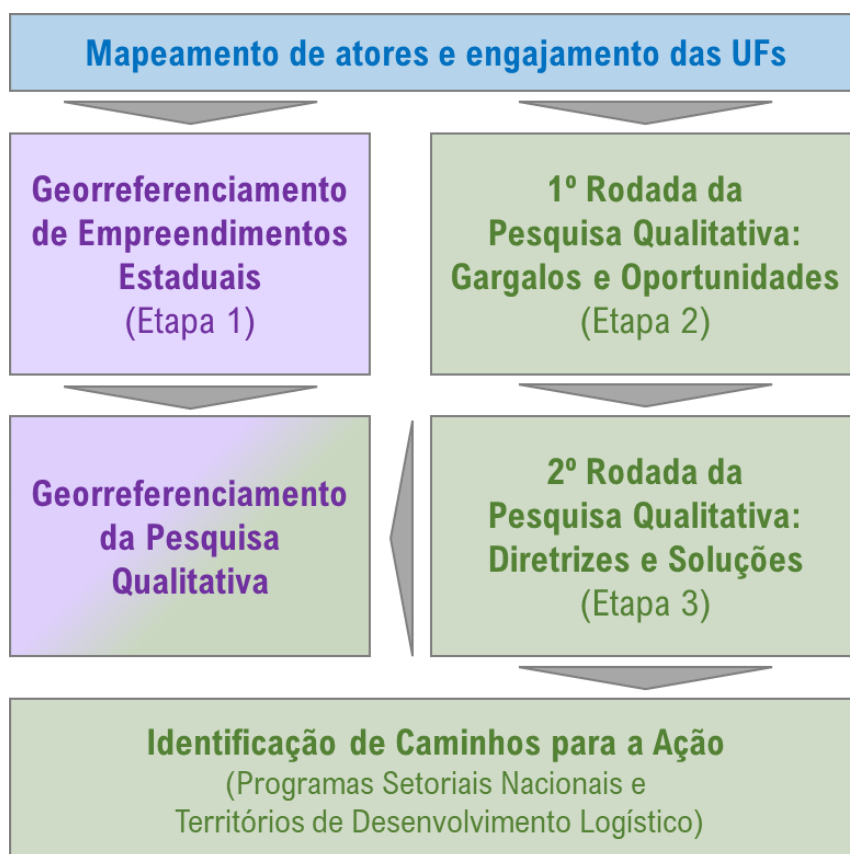


Figura 2. Diagrama resumo das etapas do estudo. Fonte: Elaboração própria



A Figura 3 ilustra de forma resumida o processo metodológico usado no levantamento de informações. A metodologia para desenvolvimento do estudo parte do mapeamento de atores relevantes para a logística e o transporte no âmbito estadual nas 27 UFs e, a partir daí, impulsionar um processo de engajamento com o PNL 2050. A coordenação de comunicação do estudo deu início à troca de informações com as UFs através da apresentação do presente estudo, da solicitação de dados sobre os empreendimentos estaduais planejados (insumos para a Etapa 1) e o convite e agendamento de entrevistas (requisito para as Etapas 2 e 3).

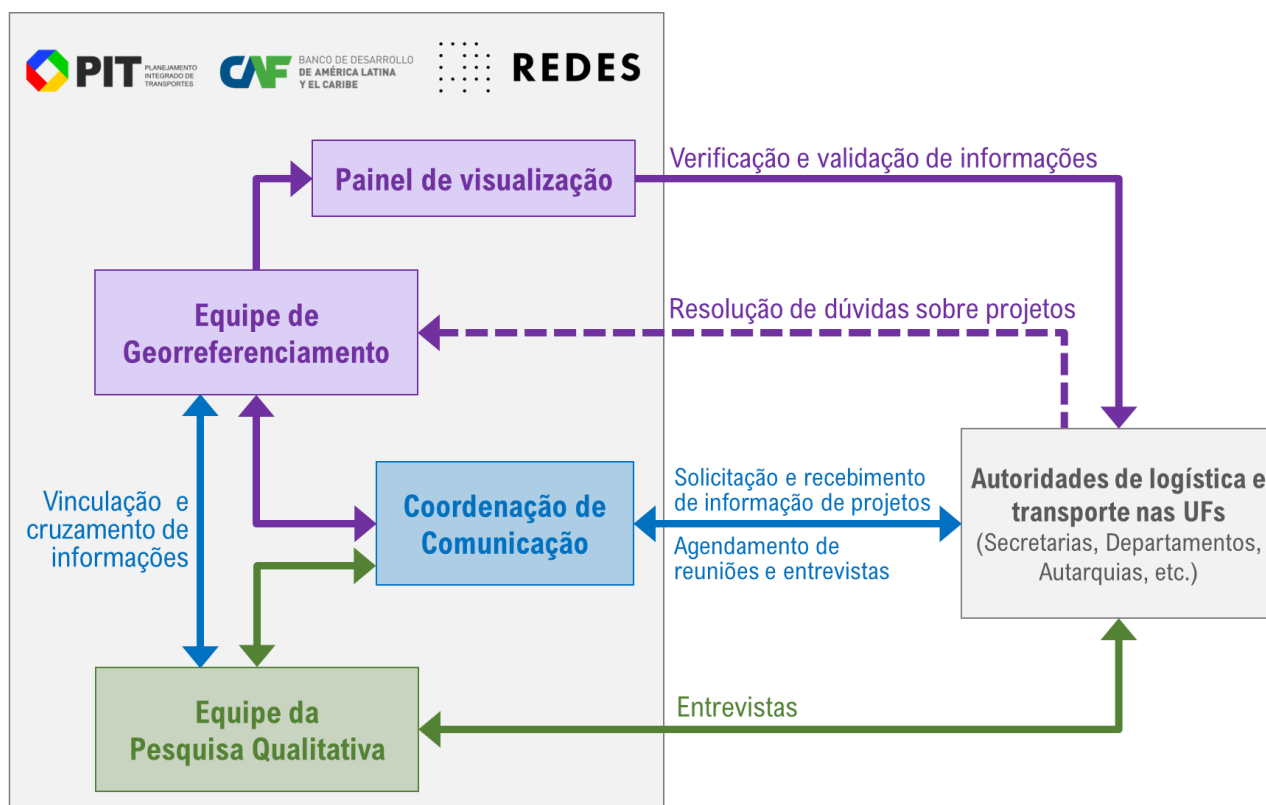


Figura 3. Diagrama resumo do processo de levantamento de informação. Fonte: Elaboração própria.

Para a **etapa de georreferenciamento de empreendimentos estaduais**, estabeleceu-se uma série de procedimentos, controles, tarefas e verificações para buscar consistência nos resultados, rastreabilidade nas informações e conhecimento do status de cada tarefa por parte dos atores de interesse. A interação permanente entre a equipe de Georreferenciamento e a de Comunicação garantiu efetividade ao fluxo de comunicação com os atores estaduais, à organização dos dados recebidos, à correta utilização dos insumos para cadastrar as obras e empreendimentos e às trocas de informação com as UFs ao longo de todo o processo, incluindo a retroalimentação final.

O resultado obtido no cadastramento de projetos para cada Unidade da Federação dependeu da resposta e cooperação dos interlocutores dos governos estaduais. O Anexo 1 apresenta um resumo desses resultados, onde é possível verificar que houve retorno exitoso de 20 UFs, com envio de insumos sobre obras logísticas planejadas (cadastradas no banco de dados deste estudo) e, destes, 7 deram o passo adicional de responder à retroalimentação final com esclarecimentos e informação adicional.



Para a **pesquisa qualitativa** foram realizadas duas rodadas de entrevistas semi-estruturadas com representantes das secretarias estaduais de transportes e logística com o objetivo de coletar e sistematizar percepções locais e informações atualizadas dos 26 estados e do Distrito Federal, de maneira a subsidiar os trabalhos conduzidos pelo Ministério dos Transportes no âmbito da elaboração do Plano Nacional de Logística 2050.

A primeira rodada de entrevistas tratou dos seguintes temas:

- **Gargalos logísticos:** pontos críticos na rede de transportes que limitam o fluxo eficiente de cargas ou passageiros verificados em cada Unidade da Federação, em todos os modos de transporte regional de cargas e passageiros;
- **Necessidades prioritárias:** ações ou investimentos essenciais para expansão da capacidade da rede de transportes no estado;
- **Oportunidades para implantação de novas infraestruturas:** contextos locais em que a implantação de infraestruturas de transporte possa fomentar o desenvolvimento regional futuro, mas que não configurem gargalos atualmente;
- **Soluções existentes ou planejadas:** empreendimentos, obras, ampliações, projetos e/ou intervenções previstos para enfrentamento dos gargalos listados pelo entrevistado.

A segunda rodada de entrevistas tratou 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.

1.3. Organização do documento

Os resultados detalhados das Etapas 1, 2 e 3 estão apresentados nos Anexos 1, 2 e 3, respectivamente. O corpo principal deste relatório contém os diversos resultados da etapa final de consolidação e integração, que inclui um balanço final sobre o processo de engajamento e participação das UFs (capítulo 2), o georreferenciamento da pesquisa qualitativa (seção 4.4), a proposição de Territórios de Desenvolvimento Logístico (capítulo 5) e de Programas Setoriais Nacionais (capítulo 6) com uma análise transversal de oportunidades, sinergias e potenciais ações comuns. A Tabela 1 apresenta um sumário temático de onde encontrar cada informação do estudo.



Temática	Assunto	Onde encontrar
Comunicação e engajamento das UFs	Panorama do engajamento das UFs no processo de elaboração do PNL 2050	Capítulo 2
Pesquisa Qualitativa	Principais resultados das Etapas 2 e 3	Capítulo 3
	Resultados detalhados: Gargalos e Oportunidades (Etapa 2)	Anexo 2
	Resultados detalhados: Diretrizes e Soluções (Etapa 3)	Anexo 3
Georreferenciamento de Empreendimentos Estaduais	Principais resultados do Georreferenciamento de Empreendimentos Estaduais (Etapa 1)	Capítulo 4, Seção 4.1
	Resultados detalhados do Georreferenciamento de Empreendimentos Estaduais (Etapa 1)	Anexo 1
Georreferenciamento da Pesquisa Qualitativa	Metodologia e principais resultados	Capítulo 4, Seções 4.2 a 4.4
Caminhos para a Ação	Territórios de Desenvolvimento Logístico	Capítulo 5
	Programas Setoriais Nacionais (análise transversal de oportunidades, sinergias e potenciais ações comuns)	Capítulo 6

Tabela 1. Sumário temático de conteúdos do estudo. Fonte: Elaboração própria.

1.4. Repositório de informações

Como parte da entrega do Estudo de Inclusão das Unidades Federativas ao Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050), foi estruturado um repositório digital consolidado, disponibilizado em ambiente de nuvem, contendo a totalidade dos conteúdos produzidos e organizados ao longo do projeto. Esse repositório constitui a base documental e técnica do estudo, assegurando transparência, rastreabilidade das informações e possibilidade de reaproveitamento futuro dos dados por parte do Ministério dos Transportes, das Unidades Federativas e de demais atores institucionais.

O acesso ao repositório digital final do estudo é disponibilizado por meio do seguinte endereço eletrônico:

<https://drive.google.com/drive/folders/1qoVwKCHXrScnYB2-KeNE17I4IbRzGq3x>



O ambiente permite a visualização, o download e a navegação estruturada pelos diretórios que compõem o repositório, conforme a organização apresentada a seguir:

(i) Georreferenciamento de Empreendimentos das Unidades Federativas

Este diretório reúne todo o conjunto de bases de dados, registros e produtos gerados no âmbito da etapa de georreferenciamento de empreendimentos estaduais. Seu conteúdo corresponde integralmente ao escopo, à metodologia e aos resultados apresentados da Etapa 1, descritos no *Anexo 1 – Georreferenciamento de Empreendimentos Estaduais*, que integra o presente Relatório Final. Para informações detalhadas sobre a estrutura, os critérios metodológicos, os metadados e os resultados do georreferenciamento, recomenda-se a consulta direta ao referido Anexo 1.

(ii) Georreferenciamento da Pesquisa Qualitativa

O segundo diretório concentra os insumos espaciais e analíticos derivados do georreferenciamento da pesquisa qualitativa realizada junto às Unidades Federativas, incluindo a sistematização territorial de gargalos, oportunidades e soluções relacionadas à logística e aos transportes. Os procedimentos metodológicos, os critérios de tratamento e os resultados associados a esse conjunto de informações são descritos de forma detalhada no item 4.5 deste Relatório Final, ao qual este diretório está diretamente vinculado. Assim, o repositório funciona como base de suporte técnico e documental para as análises e mapas discutidos naquele capítulo.

(iii) Relatórios e Anexos

O terceiro diretório reúne os próprios produtos textuais do estudo, incluindo este Relatório Final e seus respectivos Anexos. Trata-se, portanto, de um repositório de documentação final, assegurando que os documentos apresentados formalmente no âmbito do projeto estejam disponíveis de forma organizada e acessível em um único ambiente digital.

De forma integrada, a estrutura do repositório final reflete a lógica metodológica do estudo, articulando dados espaciais, análises qualitativas e documentação técnica. Essa organização visa não apenas atender às exigências de entrega do projeto, mas também constituir um legado informacional que possa subsidiar futuras atualizações do PNL 2050, processos de planejamento interfederativo e iniciativas correlatas de análise territorial e logística.



2. Panorama do engajamento das UFs no processo de elaboração do PNL 2050

Este capítulo apresenta um panorama do engajamento das 27 UFs no processo de elaboração do Plano Nacional de Logística 2050. Com base na premissa da adesão voluntária, a abordagem adotada foi pautada por um esforço contínuo e proativo de gestão da comunicação, que envolveu desde o contato formal até o uso de canais diretos, visando superar as assimetrias de transparência e capacidade institucional encontradas.

O texto está estruturado em três seções. A primeira (Processo do Engajamento das UFs) detalha a metodologia de mobilização, descrevendo os canais criados, os desafios enfrentados na coleta de contatos e a evolução da estratégia, que culminou na participação de 64 entidades de todas as UFs. A segunda seção (Panorama do Engajamento) faz um balanço sobre os padrões e assimetrias revelados por esse processo, discutindo a diversidade de arranjos institucionais, os distintos contextos administrativos de planejamento, a lacuna entre o discurso multimodal e a prática predominantemente rodoviária, e os desafios sistêmicos da articulação federativa. Por fim, a terceira seção (Síntese por Unidade Federativa) consolida essas observações em fichas individuais, oferecendo um retrato detalhado de cada UF. Cada ficha resume os Aspectos Institucionais relevantes, a Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados e a Abrangência dos Modos de Transporte considerados, proporcionando uma visão concreta das particularidades que compõem o complexo mosaico do federalismo brasileiro no âmbito do planejamento logístico.

2.1. Processo do Engajamento das UFs

O estudo para a inclusão dos entes subnacionais no âmbito do PNL 2050 fundamentou-se na premissa de que a participação das Unidades Federativas se daria por adesão voluntária. A partir de convite do Ministério dos Transportes formalizado através do Ofício N° 22/2025/GAB-SFPLAN/SE, foi estabelecida uma rotina constante de comunicação ao longo de todas as etapas do estudo, a fim de assegurar a efetividade desse engajamento.

A operacionalização dessa interlocução envolveu a criação de canais institucionais dedicados, a padronização de mensagens e o levantamento dos contatos oficiais. Esta coleta abrangeu diversos atores institucionais dos entes subnacionais, cujas competências dialogam com as finalidades do Planejamento Logístico Nacional.

Cabe ressaltar que o levantamento de contatos oficiais nos portais de transparência e sítios institucionais revelou heterogeneidade significativa quanto à disponibilização de informações básicas. Em alguns estados, foi possível obter contatos através de e-mails e telefones das assessorias de imprensa disponibilizados nos portais, como nos casos da Seinfra Pará e Seinfra Ceará. Em outros, não havia e-mails institucionais acessíveis nos canais oficiais ou telefones de contato. Essa assimetria na transparência institucional



constituiu barreira adicional ao processo de engajamento, demandando esforços complementares de busca ativa.

O contato foi iniciado via e-mail para 112 entidades e ampliado para 213 na etapa de coleta de dados geográficos para mapeamento de empreendimentos estaduais. As demandas por agilidade da dinâmica do estudo, bem como a cultura de comunicação atual, fizeram com que grande parte da interlocução transitasse para o aplicativo de mensagens WhatsApp.

A abertura desses canais mais diretos permitiu um fluxo fundamental de mensagens para ajustes de agenda, resolução de dúvidas, e relatos sobre as dificuldades internas. O sucesso da mobilização, portanto, não se deu apenas pela adesão voluntária, mas pelo esforço contínuo de gestão de relacionamento e comunicação. Ao final do estudo, como resultado da prospecção e busca ativa, que contou com o apoio do Ministério dos Transportes e do Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transportes e Mobilidade (CONSETRAM), consolidou-se a participação de 64 entidades das 27 Unidades Federativas.

2.2. Panorama do Engajamento

A partir do processo de mobilização descrito, foi possível identificar padrões estruturais que evidenciam as assimetrias características da configuração federativa brasileira. A diversidade de respostas ao convite do Ministério dos Transportes, variando desde estados que mobilizaram múltiplas secretarias de forma coordenada, até aqueles com dificuldade em designar interlocutores, revela distintas capacidades institucionais. Essas diferenças de participação parecem correlacionar-se com fatores como a disponibilidade de quadros técnicos, a existência de processos e estruturas de planejamento consolidadas e, sobretudo, o desenvolvimento de uma cultura institucional de coordenação intersetorial.

Vale notar a diversidade da lista de secretarias participantes, que vão além do escopo tradicional dos transportes, incluindo pastas de Fazenda e Meio Ambiente. Um destaque relevante nesse sentido foi a participação da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, um arranjo institucional que evidenciou a importância da integração para uma visão estratégica. Outro destaque foram os estados em que o engajamento deu-se a partir de suas secretarias de planejamento, como Acre e Piauí. Ao coordenar as demandas com outras pastas, apresentaram resultados alinhados e priorizados, evidenciando a estruturação de uma visão estratégica do setor.

Por outro lado, a participação focalizada ou fragmentada observada em parte significativa das UFs sugere que o planejamento permanece, em muitos contextos, como responsabilidade isolada de órgãos específicos, sem suficiente integração intersetorial e/ou com instâncias centrais de governo. Essa desarticulação interna parece limitar a capacidade de formular visões estratégicas abrangentes, o que pode explicar o descompasso frequentemente observado entre a narrativa e a materialidade dos projetos apresentados, especialmente na etapa de georreferenciamento de empreendimentos estaduais. Diante desse cenário, a abordagem também qualitativa do estudo revelou-se fundamental para preencher lacunas de participação e identificar maturidades diversas de planejamento, bem como identificar projetos chave para a logística e o transporte no âmbito estadual.



Essa complexidade se manifesta também em relação aos instrumentos locais de planejamento, como os Planos Estaduais de Logística e Transportes (PELT). Reconhece-se a relevância estratégica desses instrumentos e a importância de fomentá-los. No entanto, a existência de PELT não se traduziu, necessariamente, em maior capacidade de sistematização e priorização de informações para o estudo. Estados que fizeram ou estão fazendo seus planos estaduais mostraram uma tendência a compartilhar um número muito elevado de projetos planejados já georreferenciados, porém sem um exercício prévio de triagem ou priorização em relação à relevância para o planejamento no nível nacional.

Destaca-se que alguns estados que, apesar de ainda não terem elaborado esses instrumentos, demonstraram alta capacidade de articulação. O Estado de Alagoas, por exemplo, relatou que o próprio processo de engajamento estimulou um esforço interno de organização e priorização para que os projetos enviados pelo Estado na etapa de mapeamento representassem sua visão estratégica. Isso sugere que a articulação federativa pode funcionar como catalisadora de amadurecimento institucional, reforçando a importância de processos colaborativos contínuos.

Outro ponto onde se observa descompasso entre narrativa e dados apresentados reside na questão da diversidade dos modos de transporte. O discurso multimodal se fez presente em grande parte das entrevistas, enquanto há evidente predominância rodoviária nos dados recebidos na etapa de mapeamento. Essa assimetria sugere dificuldades estruturais de articulação intersetorial dentro dos próprios estados, onde diferentes órgãos atuam de forma fragmentada. A multimodalidade e a intersetorialidade, portanto, apresentam-se mais como horizonte a ser perseguido do que como realidade operacional.

Para além das capacidades internas, o processo evidenciou que a articulação federativa permanece como um desafio sistêmico. Os estados manifestaram preocupações recorrentes com a fragilidade das parcerias federativas, citando a dependência de recursos da União, a descontinuidade de políticas e a dificuldade de coordenação em corredores logísticos que atravessam fronteiras estaduais. Ainda assim, é importante ressaltar que alguns estados apresentaram desenhos de políticas de financiamento e concessão pública inovadores, que podem servir de inspiração para programas nacionais e para outras unidades da federação.

O processo de engajamento das Unidades Federativas no PNL 2050 explicitou as potencialidades da articulação federativa bem como seus limites estruturais, evidenciando que a heterogeneidade é elemento central e demanda abordagens diferenciadas para a efetiva inclusão dos entes subnacionais no planejamento nacional.



2.3. Síntese por Unidade Federativa

As fichas a seguir consolidam as informações de cada Unidade Federativa, destacando particularidades institucionais e observações qualitativas que contextualizam os padrões identificados. Cada dimensão avaliada foi traduzida em escalas categóricas que permitem ter um balanço global do nível, da efetividade e do resultado do engajamento de cada UF. Essa avaliação sistematizada combina conhecimentos da equipe com relação ao processo de diálogo e troca de informação (como discutido nas seções anteriores) e uma análise integral dos resultados obtidos no levantamento de informação (tanto na pesquisa qualitativa quanto no georreferenciamento de empreendimentos). A Tabela 2 apresenta a legenda da simbologia utilizada para cada dimensão avaliada nas fichas de cada UFs.

Tema	Subtema	Símbolo	Legenda
Aspectos Institucionais	Participação no estudo	● ○ ○	Participou de 1 etapa
		● ● ○	Participou de 2 etapas
		● ● ●	Participou das 3 etapas
	Coordenação institucional	○ ● ○	Apenas uma entidade participante
		● ○ ●	Múltiplas entidades atuando separadamente
		● ● ●	Múltiplas entidades atuando em conjunto
	Qualidade da Comunicação	★☆☆	Protocolar/Mediada
		★★☆	Intermitente
		★★★	Fluida
	Resposta técnica observada	■ □ □	Incipiente
■ ■ □		Em estruturação	
■ ■ ■		Consolidada	
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Compleitude dos Dados	□	Sem dados
		■	Dados limitados ou setorizados
		■ ■	Dados abrangentes
	Devolutiva do Mapa Interativo	—	A UF não enviou informação
		→	UF recebeu mapa interativo com base de dados
		↔	UF validou ou complementou base de dados
	Abrangência da informação na etapa de mapeamento	○	Sem dados
		○	Limitada - dados limitados e baixa relevância ao escopo
		●	Setorial - dados focalizados ou incompletos
		●	Abrangente - Grande volume de dados sem priorização
Abrangência dos modos de transporte	*	Qualificada - multimodal, completa e priorizada	
	○	Não abordado	
	●	Mencionado nas entrevistas e ausente na base de dados	
	✓	Mapeado na base de dados	

Tabela 2. Legenda das dimensões avaliadas no panorama de engajamento das UFs. Fonte: Elaboração própria.



2.3.1. Acre

Aspectos institucionais	Participação nas etapas do estudo: ● ● ● Coordenação institucional: ● ● ● Qualidade da Comunicação: ★ ★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [E-mail] [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■ ■ □
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Planejamento (SEPLAN-AC) Departamento de Estradas de Rodagem, Infraestrutura Hidroviária e Aeroportuária (DERACRE) Secretaria de Estado de Obras Públicas (SEOP-AC)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ✓ Aeroviário ● Portuário ○
Destaques	A SEPLAN-AC demonstrou engajamento e proatividade durante o estudo, coordenando o envolvimento da SEOP-AC e do DERACRE. Agendou as entrevistas diretamente através das plataformas e articulou o envio dos dados de projetos com o DERACRE. A comunicação deu-se de forma ágil e fluida.



2.3.2. Alagoas

Aspectos institucionais	Participação nas etapas do estudo: ● ● ● Coordenação institucional: ● ● ● Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■ ■ □
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Transportes e Desenvolvimento Urbano (SETRAND-AL) Departamento de Estradas de Rodagem (DER-AL)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva ⇄ Abrangência da Informação *
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ○ Aeroviário ✓ Portuário ✓
Destaques	A comunicação com o Estado de Alagoas deu-se através da SETRAND-AL, que estabeleceu interação eficaz durante todo o projeto. Na etapa de mapeamento, solicitou reuniões extraordinárias para qualificação dos dados e apresentação de estudos próprios, alinhando os projetos compartilhados à visão estratégica apresentada nas entrevistas.



2.3.3. Amapá

Aspectos institucionais	Participação: ● ○ ○ Coordenação: ◊ ● ◊ Qualidade da Comunicação: ★★☆ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■□□
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Transporte (SETRAP)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados □ Status da devolutiva — Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ○
Destaques	A interlocução com o Estado do Amapá deu-se através da SETRAP-AP, estabelecida após busca ativa. Embora tenha participado da entrevista de diagnóstico, a equipe técnica manifestou restrições de capacidade operacional e de agenda que impossibilitaram a participação na entrevista de soluções e o envio dos dados solicitados.



2.3.4. Amazonas

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ○ Coordenação: ● ◻ ● Qualidade da Comunicação: ★★★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■ □ □
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Infraestrutura (SEINFRA-AM) Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (SEDURB-AM)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados □ Status da devolutiva — Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ○ Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ●
Destaques	A interlocução com a SEINFRA-AM deu-se de forma ágil e fluida. A SEDURB-AM, a partir do e-mail de solicitação de dados, estabeleceu contato que resultou em sua participação na entrevista sobre soluções. O Estado participou plenamente das etapas qualitativas, mas não da etapa de mapeamento de projetos.



2.3.5. Bahia

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ◻ ● Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] [Email] Resposta técnica observada: ■■■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA-BA) Secretaria do Planejamento (SEPLAN-BA) Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais (SEI-BA)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ● Aeroviário ◐ Portuário ●
Destaques	O estado da Bahia apresentou adesão autônoma e articulada em todas as etapas. A comunicação deu-se de forma ágil e fluida, tanto por e-mail com a SEINFRA-BA quanto por WhatsApp com a SEI-BA e SEPLAN-BA. As secretarias atuaram de forma complementar, efetivando a participação plena e apresentando projetos alinhados à visão estratégica do Estado.



2.3.6. Ceará

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ○ Coordenação: ◻ ● ◻ Qualidade da Comunicação: ★★★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■■□
Órgãos e Entidades Participantes	Secretaria da Infraestrutura (SEINFRA-CE)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ○ Aeroviário ○ Portuário ●
Destaques	A participação da SEINFRA-CE foi viabilizada via busca ativa nas etapas 1 e 2. O engajamento foi focalizado, com recomendação de que a Superintendência de Obras Públicas (SOP-CE) desse seguimento à participação. Em comunicação com a SOP-CE, identificou-se que a demanda havia sido direcionada à Casa Civil do Estado, que não retornou as mensagens. O Estado participou efetivamente da entrevista de diagnóstico e do mapeamento, apresentando um projeto estruturante prioritário: o Arco Metropolitano de Fortaleza.



2.3.7. Distrito Federal

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ○ Coordenação: ◻ ● ◻ Qualidade da Comunicação: ★☆☆ Canais de Comunicação Predominantes: [Telefone] Resposta técnica observada: ■■■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura (SO-DF)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ◻ Status da devolutiva — Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ○
Destaques	A SO-DF aderiu espontaneamente ao agendamento da primeira entrevista. Para a segunda entrevista, o estudo contou com apoio do CONSETRAM. Não foi estabelecido canal de comunicação constante com a secretaria e não houve participação da UF na etapa de mapeamento.



2.3.8. Espírito Santo

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ● ● Qualidade da Comunicação: ★ ★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [Whatsapp] Resposta técnica observada: ■ ■ ■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Desenvolvimento (SEDES-ES) Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura (SEMOBI-ES)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva ⇄ Abrangência da Informação *
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ✓
Destaques	A adesão das secretarias do Espírito Santo ao estudo deu-se de forma espontânea, efetivando a participação em todas as etapas. Destaca-se a SEDES-ES, que além de enviar dados abrangentes e relevantes ao escopo do estudo, solicitou conversa adicional para apresentar projetos alinhados à visão estratégica compartilhada na entrevista.



2.3.9. Goiás

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ○ ● Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [Email] [Whatsapp] Resposta técnica observada: ■■■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado da Infraestrutura (SEINFRA-GO) Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ✓ Portuário ○
Destaques	A adesão da SEINFRA-GO e da GOINFRA à primeira entrevista deu-se de forma espontânea. O agendamento da segunda entrevista e a participação no mapeamento ocorreram após busca ativa. Os canais de comunicação abertos funcionaram sem grandes intercorrências. Nas entrevistas, foi mencionada a grande dependência do modal rodoviário, refletida nos dados compartilhados: base abrangente e bem distribuída territorialmente, mas setORIZADA e não priorizada.



2.3.10. Maranhão

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◻ ● ◻ Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [Whatsapp] Resposta técnica observada: ■ ■ ◻
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado da Infraestrutura (SINFRA-MA)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ◐ Portuário ●
Destaques	O contato com a SINFRA-MA se efetivou após busca ativa com apoio do Ministério dos Transportes, contando com a participação do Secretário Adjunto. O canal de comunicação funcionou de forma fluida, e a secretaria participou de todas as etapas, demonstrando engajamento. A UF participou da etapa de mapeamento, apresentando projetos setorizados e com menor relevância ao escopo do estudo.



2.3.11. Mato Grosso

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◊ ◐ ◊ Qualidade da Comunicação: ★★★ Canais de Comunicação Predominantes: [Email] Resposta técnica observada: ■■■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA-MT)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ●
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ●
Destaques	A SINFRA-MT aderiu espontaneamente ao estudo a partir da primeira comunicação oficial, com participação do Secretário de Estado, sem demandar busca ativa. O canal de comunicação por e-mail fluiu de forma a efetivar sua participação em todas as etapas. Compartilhou grande volume de dados para o mapeamento, informando que sua base de dados estava em processo de estruturação, o que resultou em informações sem priorização e com lacunas.



2.3.12. Mato Grosso do Sul

Aspectos institucionais	Participação: ● ○ ○ Coordenação: ● ● ● Qualidade da Comunicação: ★☆☆ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■■■
Órgãos e Entidades	Escritório de Parcerias Estratégicas da Secretaria de Governo e Estratégia (EPE/SEGOV-MS) Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL) Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos (AGEMS) Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEILOG=MS)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados <input type="checkbox"/> Status da devolutiva — Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ○
Destaques	O canal de comunicação com a UF foi estabelecido com o apoio do Ministério dos Transportes. As entidades demonstraram alta capacidade de coordenação e integração intersetorial, efetivando a participação conjunta na primeira entrevista. No entanto, a equipe manifestou alta demanda e dificuldade de disponibilidade para participação nas demais etapas.



2.3.13. Minas Gerais

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◆ ◆ ◆ Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [Email] Resposta técnica observada: ■ ■ ■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (SEINFRA-MG) Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva ⇄ Abrangência da Informação ●
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ✓ Aeroviário ✓ Portuário ✓
Destaques	As entidades do Estado de Minas Gerais participaram espontaneamente a partir do primeiro convite, demonstrando iniciativa, engajamento e capacidade de resposta. A elaboração do Plano Estadual de Logística como modelo de planejamento e a defesa de melhoria dos processos de governança foram destaques nas entrevistas. O PELT-MG teve evidente influência no compartilhamento de base de dados ampla, abrangente e organizada, mas sem priorização alinhada à visão estratégica.



2.3.14. Pará

Aspectos institucionais	Participação: ● ○ ○ Coordenação: ◻ ● ◻ Qualidade da Comunicação: ★☆☆ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■□□
Órgãos e Entidades	Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEINFRA)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados □ Status da devolutiva — Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ● Hidroviário ○ Aeroviário ● Portuário ●
Destaques	O canal de comunicação com a SEINFRA-PA foi estabelecido após busca ativa através de contato da assessoria de imprensa disponibilizado no sítio oficial. As respostas às demandas foram intermitentes, resultando na participação apenas da primeira entrevista, que contou com a presença do Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística.



2.3.15. Paraíba

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ○ Coordenação: ◊ ◐ ◊ Qualidade da Comunicação: ★★★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■□□
Órgãos e Entidades	Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PB)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados □ Status da devolutiva — Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ● Hidroviário ○ Aeroviário ● Portuário ●
Destaques	O canal de comunicação com o Estado da Paraíba se efetivou com o DER-PB, após busca ativa. Apesar da comunicação fluida e ágil, a participação se efetivou nas entrevistas qualitativas, mas não no compartilhamento de informações de projetos para mapeamento.



2.3.16. Paraná

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ◻ ● Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■■■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL-PR) Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR) Secretaria do Planejamento (SEPL-PR) Portos do Paraná (APPA)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■■ Status da devolutiva ⇄ Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ✓ Aeroviário ● Portuário ✓
Destaques	A participação deu-se através da articulação de distintas secretarias. O DER-PR participou das etapas 1 e 2, enviando dados sobre rodovias estaduais, federais e concessões. A SEPL-PR agendou a entrevista de soluções diretamente, e a APPA contribuiu para a etapa de mapeamento com ofício e projetos portuários. Foram enviadas informações complementares como o link para o Power BI do PPA. A comunicação foi fluida, e os dados representam uma seleção dos principais projetos estratégicos, com foco em concessões rodoviárias e infraestrutura portuária. Na entrevista, foi enfatizada a revisão do PELT em andamento.



2.3.17. Pernambuco

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◆ ◆ ◆ Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■ ■ ■
Órgãos e Entidades	Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PE) Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas (CONDEPE) Agência de Regulação dos Serviços Públicos (ARPE) Secretaria de Projetos Estratégicos (SEPE-PE) Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura (SEMOBI-PE)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ○ Aeroviário ● Portuário ●
Destaques	O engajamento caracterizou-se pela convergência institucional, reunindo as diversas secretarias participantes. A comunicação deu-se diretamente de forma ágil com representante da SEMOBI-PE e DER-PE, que foi quem coordenou a participação das diversas secretarias e o envio unificado e validado das informações do Estado, que se concentrou em obras dos setores rodoviário e ferroviário.



2.3.18. Piauí

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◆ ◆ ◆ Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [E-mail] Resposta técnica observada: ■ ■ ■
Órgãos e Entidades Participantes	Secretaria de Estado dos Transportes (SETRANS-PI) Secretaria de Estado do Planejamento (SEPLAN-PI) Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PI) Investe Piauí (INVESTE PI) Porto Piauí (PORTO PI)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva ⇄ Abrangência da Informação *
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ✓ Aeroviário ● Portuário ✓
Destaques	Os canais de comunicação com as secretarias do Piauí funcionaram de forma fluida, com destaque para a interação com a SETRANS (via WhatsApp) e a SEPLAN (via e-mail). Seus representantes demonstraram disponibilidade e engajamento, participando conjuntamente de todas as etapas. A contribuição para o mapeamento foi articulada pela SEPLAN, que encaminhou as informações em etapas: inicialmente enviando dados do DER-PI, da PORTO PI e da INVESTE PI, seguido por um envio complementar com os projetos da SETRANS-PI.



2.3.19. Rio de Janeiro

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ◻ ● Qualidade da Comunicação: ★★☆ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■■□
Órgãos e Entidades Participantes	Secretaria de Transporte e Mobilidade (SETRANS-RJ) Secretaria de Obras Públicas (SEIOP-RJ)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Status do mapeamento ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação *
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ○ Aeroviário ● Portuário ✓
Destaques	Após dificuldade inicial de contato, com apoio do CONSETRAM foi efetivado um fluxo de mensagens direto com a assessoria de comunicação da SETRAM. A Subsecretaria de Logística e Mobilidade, a partir daí, se engajou em todas as etapas do estudo, enviando, na etapa 1, projetos de competência estadual do PELC/RJ. A SEIOP enviou projetos sob sua responsabilidade, porém sem correspondência com o escopo do estudo.



2.3.20. Rio Grande do Norte

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◻ ● ◻ Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■ ■ □
Órgãos e Entidades	Secretaria da Infraestrutura (SIN-RN)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação *
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ✓ Aeroviário ✓ Portuário ●
Destaques	Após busca ativa e apoio do CONSETRAM, foi estabelecido um canal de comunicação direto e fluido com a assessoria e o Secretário de Estado. A SIN-RN participou de todas as etapas e encaminhou os dados para mapeamento por ofício, com formulário preenchido e dados georreferenciados. A base de dados compartilhada é multimodal, apresentando algumas lacunas de informações e georreferenciamento. Nas mensagens, foram ressaltados o compromisso do Estado com o PNL e o esforço técnico de sua equipe, alinhados com a visão estratégica de sustentabilidade e intermodalidade através da cooperação interfederativa, especialmente com a União.



2.3.21. Rio Grande do Sul

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ● ● Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [E-mail] [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■ ■ ■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Logística e Transportes (SELT-RS) Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER-RS) Secretaria de Meio Ambiente e Infraestrutura (SEMA-RS) Secretaria da Casa Civil Gabinete de Projetos Especiais da Vice-Governadoria
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ☹
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ● Hidroviário ✓ Aeroviário ✓ Portuário ●
Destaques	O setor de comunicação da SELT estabeleceu contato rapidamente a partir do primeiro e-mail convite. Desde então, a comunicação com as entidades do Estado deu-se de forma ágil e fluida, resultando em engajamento em todas as etapas do estudo, com destaque para a entrevista de diagnóstico, que reuniu diversas secretarias. A entrega dos dados foi organizada de forma setorizada, com planilhas específicas enviadas pelos departamentos aeroportuário e hidroviário da SELT.



2.3.22. Rondônia

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ◻ ● Qualidade da Comunicação: ★★★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■■□
Órgãos e Entidades	Departamento de Estradas e Rodagem (DER-RO) Secretaria de Finanças (SEFIN-RO) Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão (SEPOG-RO)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ☹
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ✓ Portuário ○
Destaques	A interlocução com as entidades do Estado se destacou pela fluidez nos canais oficiais, com adesão autônoma ao agendamento de mais de uma secretaria, o que demandou uma busca por canais mais diretos para compatibilização de agendas. O Estado apresentou organização técnica, enviando dados consolidados referentes ao "cenário meta" de seu planejamento estadual, demonstrando alinhamento estratégico. A informação apresenta boa qualidade e relevância, concentrada em intervenções rodoviárias estruturantes, porém com lacunas nos dados georreferenciados.



2.3.23. Roraima

Aspectos institucionais	Participação: ● ○ ○ Coordenação: ◊ ● ◊ Qualidade da Comunicação: ★★☆ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■□□
Órgãos e Entidades	Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA-RR)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados □ Status da devolutiva — Abrangência da Informação ○
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ○
Destaques	O canal de comunicação foi estabelecido inicialmente através de busca ativa, com apoio do CONSETRAM. As mensagens foram trocadas de forma fluida e viabilizaram a participação na primeira entrevista. Na sequência, houve o agendamento da segunda etapa, que, no entanto, foi cancelada. Dessa forma, a participação do Estado restringiu-se à fase de diagnóstico, não sendo possível avançar para o envio de dados.



2.3.24. Santa Catarina

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◆ ◆ ◆ Qualidade da Comunicação: ★ ★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [E-mail] Resposta técnica observada: ■ ■ ■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF-SC) Secretaria Executiva de Articulação Nacional (SAN-SC) Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE-SC)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva ⇄ Abrangência da Informação ●
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ✓ Hidroviário ✓ Aeroviário ✓ Portuário ✓
Destaques	<p>O Estado apresentou engajamento desde o primeiro e-mail convite, com adesão organizada pela SPAF-SC em todas as etapas. Participaram das etapas de entrevistas: a SPAF, em conjunto com a SAN-SC, na entrevista sobre diagnóstico; a SPAF-SC e a SIE-SC, na entrevista sobre soluções, em datas distintas. Destaca-se o grande volume de dados compartilhados, influenciado pela recente elaboração do PELT-SC, processo que demandou autorização específica para o repasse de informações entre a INFRA S.A. e a equipe do estudo. A contribuição consistiu em uma tabela compilada no âmbito do trabalho conjunto para o plano, além de links para dois painéis de Power BI (Infraestruturas e Empreendimentos), enviados com a ressalva de que estão em elaboração e passíveis de revisão.</p>



2.3.25. São Paulo

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ● ◻ ● Qualidade da Comunicação: ★☆☆ Canais de Comunicação Predominantes: [E-mail] [Ofícios/SEI] Resposta técnica observada: ■■■
Órgãos e Entidades	Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL-SP) Secretaria da Casa Civil Departamento de Estradas de Rodagem (DER-SP)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ● Ferroviário ✓ Hidroviário ✓ Aeroviário ◐ Portuário ●
Destaques	A interlocução com o Estado de São Paulo se concretizou após busca ativa com apoio do Ministério dos Transportes, que resultou em participação efetiva nas três etapas do estudo. No entanto, foram encontradas barreiras de acessibilidade na etapa de mapeamento. Os dados foram tramitados via sistema SEI, processo que acabou por possibilitar o acesso apenas de parte da informação, após compartilhamento por e-mail, e a não incorporação dos dados do DER-SP.



2.3.26. Sergipe

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ● Coordenação: ◻ ● ◻ Qualidade da Comunicação: ★★ ★ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] Resposta técnica observada: ■ ■ ■
Órgãos e Entidades	Departamento de Estradas e Rodagem (DER-SE) Agência Sergipe de Desenvolvimento (Desenvolve-SE)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva ⇄ Abrangência da Informação 🌐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ● Aeroviário ● Portuário ●
Destaques	O DER-SE estabeleceu interlocução ágil e constante, resultando em sua participação nas três etapas do estudo, em conjunto com a Desenvolve-SE. O órgão realizou a validação da base de dados demonstrada na plataforma de mapa online, que se concentrou em projetos do setor rodoviário.



2.3.27. Tocantins

Aspectos institucionais	Participação: ● ● ○ Coordenação: ● ◻ ● Qualidade da Comunicação: ★☆☆ Canais de Comunicação Predominantes: [WhatsApp] [E-mail] Resposta técnica observada: ■□□
Órgãos e Entidades Participantes	Agência Tocantinense de Transportes e Obras (AGETO) Secretaria da Fazenda (SEFAZ-TO)
Abrangência da Informação dos Projetos Mapeados	Completude dos Dados ■ Status da devolutiva → Abrangência da Informação ◐
Abrangência dos modos de transporte	Rodoviário ✓ Ferroviário ● Hidroviário ○ Aeroviário ● Portuário ○
Destaques	Após esforço de busca ativa, com o apoio do CONSETRAM e do Ministério dos Transportes, foi efetivada a participação da AGETO na entrevista sobre diagnóstico. O engajamento, no entanto, foi impactado por instabilidades institucionais no executivo estadual durante o período do estudo. A participação na etapa de mapeamento foi realizada pela SEFAZ-TO, que encaminhou por e-mail o formulário de projetos preenchido, com obras apenas do setor rodoviário.



3. Principais Resultados da Pesquisa Qualitativa

Este capítulo apresenta a consolidação dos insumos obtidos ao longo do processo de interação com as 27 Unidades Federativas no desenvolvimento da Pesquisa Qualitativa do estudo (Etapas 2 e 3). Sua estrutura busca oferecer, em primeiro lugar, uma visão panorâmica das informações coletadas; seguida do resumo para cada estado; e, por fim, uma análise transversal voltada à integração desses achados em diretrizes nacionais.

O texto está organizado em três seções, com o objetivo de facilitar a leitura e a compreensão do diagnóstico:

1. **Contextualização dos insumos:** Descrição técnica das três dimensões de informação coletadas: os problemas atuais (gargalos), as aspirações de longo prazo (visões de futuro) e as propostas de ação (soluções).
2. **Síntese estadual** (fichas): Compêndio que apresenta a “radiografia” de cada UF, consolidando os dados mapeados e os principais aportes compartilhados pelos gestores locais.
3. **Análise dos insumos:** Categorização transversal dos insumos, com o objetivo de identificar padrões nacionais e regionais, e definir eixos estratégicos para o PNL 2050.

Os Anexos 2 e 3 apresentam os resultados completos com a descrição pormenorizada para cada UF das duas rodadas da pesquisa qualitativa:

- Anexo 2: Pesquisa Qualitativa - Gargalos e Oportunidades
- Anexo 3: Pesquisa Qualitativa - Soluções e Diretrizes

O capítulo 4 descreve as bases de dados que foram geradas georreferenciando os elementos da pesquisa qualitativa que tinham potencial de serem representados territorialmente, complementado a presente análise com a ferramenta de Sistemas de Informação Geográfica (SIG).

Finalmente, para além dos resultados principais a partir dessas dimensões que estruturaram a pesquisa qualitativa, os próximos capítulos apresentam desdobramentos desse trabalho apontando possíveis caminhos para a ação, sistematizados com duas perspectivas distintas. O capítulo 5 pela dimensão territorial, e o capítulo 6 pela perspectiva setorial.

3.1. Contextualização dos insumos

3.1.1. Gargalos logísticos

Como ponto de partida da coleta de informações, buscou-se identificar os desafios e as barreiras que os estados enfrentam atualmente – que impactam tanto o desempenho logístico no presente quanto as possibilidades de expansão futura. Durante sua Etapa 2, orientada ao diagnóstico, o estudo dedicou-se ao levantamento dos gargalos logísticos: pontos críticos, de natureza física, normativa ou operacional, que restringem o fluxo de cargas e pessoas ou elevam os custos de transporte no território de acordo com a percepção dos entrevistados representantes das Unidades da Federação.



Em contraste com inventários tradicionais de infraestrutura, este levantamento priorizou a perspectiva qualitativa das autoridades locais sobre temas urgentes e prioridades territoriais. Os obstáculos identificados abrangem um espectro amplo: desde restrições de infraestrutura física, como a existência de pontes precárias de madeira, trechos não pavimentados, limitações de calado em hidrovias ou descontinuidade da malha ferroviária, até desafios institucionais, como dificuldades de articulação interfederativa ou a complexidade dos processos de licenciamento ambiental.

3.1.2. Visões de futuro

Com o objetivo de transcender o diagnóstico imediato de problemas e avançar na identificação de oportunidades de desenvolvimento logístico alinhadas às prioridades territoriais e às ambições de longo prazo, ainda na Etapa 2 a pesquisa também incorporou uma dimensão prospectiva voltada a compreender o horizonte estratégico de cada Unidade Federativa.

Esse insumo, denominado Visões de futuro, vai além do elenco de obras imediatas e busca capturar as vocações produtivas e os objetivos estratégicos que os estados aspiram consolidar até o ano de 2050. O exercício permitiu que as autoridades estaduais refletissem sobre o papel que cada território projeta desempenhar, no horizonte de 2050, nos corredores logísticos nacionais e internacionais, seja como hubs de integração, corredores de exportação ou polos de desenvolvimento industrial e agropecuário.

As visões identificadas se fundamentam na experiência e na prática cotidiana das equipes técnicas entrevistadas. Não constituem transcrições literais das entrevistas, mas sim sínteses elaboradas pela equipe técnica a partir das prioridades manifestadas pelos gestores locais. No âmbito do processo participativo e deste relatório, sua função é atuar como uma bússola estratégica, permitindo articular aspirações territoriais e orientar a integração desses insumos em diretrizes nacionais do PNL 2050. Essa abordagem fortalece a coerência entre os desafios identificados, as ambições territoriais e as ações priorizadas para sua implementação.

3.1.3. Soluções

Por fim, como mecanismo para reduzir a distância entre os desafios identificados (gargalos) e as aspirações de longo prazo (visões de futuro), foram sistematizadas as soluções, foco da Etapa 3 do estudo. Esse componente reúne as iniciativas concretas que as Unidades da Federação identificam, a partir de sua experiência e prática cotidiana, como necessárias para viabilizar seu desenvolvimento logístico, demandando para isso cooperação técnica ou financeira da União.

Cabe destacar que, durante as entrevistas, não se buscou construir um inventário exaustivo de soluções, mas sim identificar aquelas consideradas prioritárias por cada Unidade da Federação, sua orientação geral e sua articulação com a visão logística de futuro. Como reforço a esse exercício, foi solicitada a remessa de informações adicionais sobre as soluções e projetos, com maior nível de detalhamento técnico, que permitiu fortalecer o trabalho de montagem das bases de dados georreferenciadas apresentadas no capítulo 4 deste relatório.



É importante destacar que esse levantamento não se limitou exclusivamente a intervenções de infraestrutura física, como a pavimentação de rodovias ou a construção de pontes, mas também evidenciou uma demanda significativa por soluções de natureza institucional e de governança. Entre elas, incluem-se, por exemplo, o apoio à elaboração de Planos Estaduais de Logística e Transporte (PELT), o destravamento de processos burocráticos, o fortalecimento da articulação interfederativa e o apoio nos processos de licenciamento ambiental, entre outros.

Dessa forma, o estudo reconhece que os avanços rumo a uma visão logística de futuro e a sustentabilidade dos resultados dependem tanto de investimentos em obras quanto do fortalecimento das capacidades de gestão e de coordenação.

3.2. Síntese por UF

Esta seção apresenta a consolidação detalhada para cada ente estadual dos achados obtidos junto a gestores e equipes técnicas das 27 Unidades da Federação, a partir de suas experiências diretas e do conhecimento acumulado sobre a realidade logística de cada território. Trata-se do núcleo do diagnóstico territorial, permitindo visualizar especificidades, prioridades e aspirações que caracterizam cada estado.

As informações foram sistematizadas em fichas individuais, organizadas com base nos insumos coletados nas entrevistas (ver Anexos 2 e 3) e estruturadas conforme as dimensões definidas anteriormente. Esse recorte territorial permite compreender a lógica interna e as urgências de cada estado de forma individualizada, estabelecendo a base de evidências necessária para, na seção seguinte, avançar para uma análise transversal de padrões e categorias em escala nacional.



3.2.1. Acre

Visão presente	Visão estratégica clara e proativa, posicionando o estado do Acre não como um "fim de linha", mas como uma plataforma logística bioceânica fundamental para o país. A conexão com o Peru é destacada como porta de entrada do Brasil para a Ásia, impulsionada pela inauguração do Porto de Chancay.
Visão de futuro	<i>Acre fortalecido no sistema logístico nacional e internacional.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Fronteira: Infraestrutura de fronteira inadequada e serviços aduaneiros insuficientes (destaque para BR-317). • BR-364: precariedade estrutural, falta de conectividade e telecomunicações. • Falta de materiais de construção pétreos: carência de insumos para construção rodoviária. • Navegação fluvial: sazonalidade e infraestrutura portuária precária ao longo dos rios. • Aviação: subutilização do potencial aeroviário internacional. • Municípios isolados: sem acesso terrestre.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Região AMACRO como unidade de planejamento (produção agrícola): justifica investimentos na BR-364, agrega cargas à futura Ferrovia. • Vale do Juruá: A região de Cruzeiro do Sul foi destacada como um ecossistema econômico (polo moveleiro, naval e de bioeconomia). • Extensão da Transacrea (AC-090) para o Oeste: paralelamente ao sul a BR-364, conectaria áreas isoladas, promoveria a bioeconomia e criaria via de acesso à fronteira com o Peru. • Bolívia: aproveitar a conexão com Rondônia para conexão fluvial com a Bolívia através do Rio Madeira.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicação de tecnologia na adequação de ramais (estradas vicinais). • Implantação da Ferrovia Bioceânica (preferência pela rota pelo sudeste do estado, eixo da BR-317). • Possível ferrovia alternativa 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. • Conclusão do Anel Viário de Brasileia.



3.2.2. Alagoas

Visão presente	Visão clara de que o estado precisa fortalecer atividades de planejamento regional e de logística. Destaca-se a necessidade de organizar o fluxo de cargas na RM de Maceió e ampliar a integração modal.
Visão de futuro	<i>Desenvolvimento da logística em consonância com o desenvolvimento econômico estadual.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Localização do Porto de Maceió (acesso somente por áreas urbanizadas). • Necessidade de implantar um porto seco nas franjas da RM. • Complementação dos anéis viários metropolitanos de Maceió: duplicação do Arco Metropolitano existente e implantar um novo Anel Metropolitano. • Falta de rodovias transversais (novos eixos norte-sul, entre as principais rodovias do estado). • Ausência do modo ferroviário. • Ampliação da malha aeroviária regional.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Região de Coruripe: potencial de crescimento a partir da construção da ponte entre Penedo (AL) e Neópolis (SE), associada ao dinamismo de frutas e usinas de açúcar. • Novo terminal logístico nas franjas da Região Metropolitana de Maceió: pode induzir crescimento econômico significativo nos municípios de Murici, Atalaia e União dos Palmares. • Melhorar a conectividade de Araparica para se posicionar como novo hub logístico do interior do estado (ausência de estudos específicos para avaliar o potencial).
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • 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.



3.2.3. Amapá

Visão presente	Desafios institucionais relevantes. O isolamento do estado por acessos terrestres é um tema central, com a integração com o restante do país dependente exclusivamente do transporte hidroviário ou aéreo.
Visão de futuro	<i>Ampliar a integração logística do Amapá com o restante do país e organizar o estado para escoamento de produção agrícola e exploração de petróleo.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestrutura rodoviária limitada, sem ligação terrestre com os estados vizinhos. • O transporte hidroviário, principal meio de transporte de pessoas e cargas no Amapá, encontra-se limitado por entraves administrativos junto à ANTAQ. • Em Macapá, opera atualmente um terminal hidroviário provisório, enquanto se projeta a construção de uma estrutura de maior porte. • O Porto de Santana tem registrado aumento de demanda e dispõe de grande potencial de expansão, sobretudo diante do crescimento da produção de soja, desde que receba investimentos adequados. • Grande número de pontes de madeira na malha viária estadual. • Abandono da estrutura ferroviária (Estrada de Ferro do Amapá: Serra do Navio – Porto de Santana). • Sistema aeroviário ainda pouco desenvolvido.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Região leste do estado: o setor agrícola, em especial o cultivo de soja, deve crescer nos próximos anos, o que exigirá investimentos na rodovia AP-070. • Exploração de petróleo no município de Oiapoque: avanços nos estudos da Petrobras reforçam a necessidade de concluir a pavimentação da BR-156, conectando Oiapoque a Macapá e a necessidade da organização da região. • Laranjal do Jari (sul do estado): Potencial de se desenvolver como um nó de conectividade para o Estado (possibilidade de implantação de um novo aeródromo e ligações ferroviárias).
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Substituição de pontes de madeira. • Estudos para ligações terrestres com o Pará, por meio do município de Laranjal do Jari (BR-156). • Conectividade da zona de exploração de petróleo.



3.2.4. Amazonas

Visão presente	Desafios institucionais e operacionais condicionam a logística no estado, fortemente dependente do transporte fluvial. Persistem limitações de segurança da navegação e restrições à conectividade multimodal, agravadas pela sazonalidade.
Visão de futuro	<i>Melhorar as conexões terrestres a Manaus e garantir acesso às diversas regiões do estado apesar das limitações sazonais.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • A navegação fluvial, principal modo de transporte do estado, opera com infraestrutura de segurança insuficiente (como a sinalização com boias e fiscalização limitada). • A rodovia BR-319 representa o maior problema logístico do estado: trecho intermediário não pavimentado e praticamente intransitável; duas pontes caídas no início da rodovia forçam o uso de balsas lentas, que causam longas filas de espera. • A sazonalidade impacta a logística multimodal do estado. • Infraestrutura aeroportuária do interior precária. • O Departamento de Mobilidade do Estado foi recriado recentemente e ainda sofre com a falta de pessoal. Existe uma carência de dados para facilitar o planejamento e a tomada de decisões. • Infraestrutura precária e trechos críticos na BR-230 (Transamazônica), com limitações de trafegabilidade e pontes vulneráveis.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • A região do rio Purus, a partir de Lábrea (município no final da BR-230), possui grande potencial para atividades extrativistas, como açaí e castanha.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar o transporte hidroviário, mediante a realização de estudo técnico aprofundado sobre as hidrovias para garantir segurança e eficiência da navegação. • Investimento e expansão do uso dos aeródromos. • Adequação da BR-319 e BR-230. • Necessidade de mais pontes rodoviárias em Manaus. • Apoio ao programa de Portos de Pequena Categoria (IP4) e instalação de terminais flutuantes para o interior.



3.2.5. Bahia

Visão presente	Desafios para a integração multimodal entre ferrovia, rodovia e portos. Persistem gargalos de conectividade, capacidade e acessos estratégicos, exigindo investimentos estruturantes e coordenação institucional.
Visão de futuro	<i>Integração ferroviária e desenvolvimento logístico macrometropolitano de Salvador.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de integração entre o oeste produtor e o litoral (região produtora de grãos e algodão na Bahia e os portos do litoral). • Atrasos na implementação da Ferrovia de Integração Oeste–Leste (FIOL) (Barreiras a Ilhéus / Porto Sul). • Inatividade da Ferrovia Centro-Atlântica. • BR-101 e a BR-242 enfrentam sobrecarga crítica em trechos estratégicos. • Deficiência no Anel Rodoviário de Feira de Santana. • Dificuldades na viabilização dos acessos à futura Ponte Salvador–Itaparica. • Descontinuidade da Rodovia Litorânea BA-001 (Belmonte–Canavieiras). • Lentidão na execução de projetos federais e articulação institucional frágil. • Capacidade portuária limitada.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilização da Ponte Salvador–Itaparica e os acessos para a integração territorial. • FIOL: integração do oeste baiano (Luís Eduardo Magalhães e Barreiras) ao litoral e ao Porto Sul.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Construção do novo Anel Rodoviário em Feira de Santana. • Duplicação da BR-101 e BR-116. • Concessão da BR-324. • Reativação de trechos da Ferrovia Centro-Atlântica. • Término dos trechos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste. • Reforço da gestão conjunta dos projetos estruturantes com a União.



3.2.6. Ceará

Visão presente	O Ceará enfrenta sobrecarga da malha rodoviária federal (BR-116) e baixa integração ferroviária de cargas, com conexão incompleta da Transnordestina ao Porto do Pecém. Apesar disso, a malha estadual e os aeroportos regionais operam em boas condições.
Visão de futuro	<i>Consolidar o Complexo do Pecém como principal hub logístico, com integração multimodal efetiva entre ferrovia, rodovias e portos.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação das rodovias federais BR-116 e BR-222. • Inadequação da malha para cargas superdimensionadas (em especial na BR-222), como componentes para a indústria de energia eólica. • Congestionamento nos acessos aos portos e no anel viário de Fortaleza (Porto de Mucuripe com BR-116 e BR-222; Porto do Pecém com a BR-222). • Conexão ferroviária inacabada com o Porto do Pecém. • Déficit de área de armazenagem no Complexo do Pecém.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Complexo Industrial e Portuário do Pecém: Desenvolvimento do Hub de Hidrogênio Verde e expansão da Zona de Processamento de Exportação. • Polo Logístico de Quixeramobim: Implantação de um Porto Seco como ponto estratégico de carga e descarga para a Ferrovia Transnordestina.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação das BR-116 (entre Pacajus e Chorozinho), BR-020 (entre Fortaleza e Campos Belos) e BR-122 (direção a Quixadá e Quixeramobim). • Adequação da BR-222. • Resolução do gargalo de Salgueiro (PE), intervenção fora do estado mas crítica para destravar o fluxo da BR-116 em direção ao Ceará. • Finalização do trecho da Transnordestina até Pecém para viabilizar o transporte de grãos e minérios.



3.2.7. Distrito Federal

Visão presente	A UF destaca a elevada dependência do modo rodoviário e a necessidade de diversificação modal para acompanhar o crescimento da atividade agrícola na região leste do DF.
Visão de futuro	<i>Maior circulação de mercadorias e Aeroporto JK como HUB logístico aeroviário.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação das vias de acesso ao DF (BR-040, BR-020, BR-060, BR-070). • Alto fluxo de veículos de carga na região central. • Conexão com o futuro polo logístico do Aeroporto JK (em ampliação da área de cargas). • Necessidade de adequação para passagens em desnível na linha férrea entre Brasília e Luziânia/GO para reduzir interferências no tráfego urbano.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidação do Aeroporto JK como hub logístico. • Região Leste do DF (PAD-DF): Região em expansão agrícola (soja e algodão) que demanda melhoria no escoamento via DF-130 e conexão com BR-040 e BR-020.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Aprimoramento (e eventual federalização) da DF-130 para escoamento da produção agrícola do PAD-DF e criação de rota alternativa fora de Brasília. • Anel viário do Distrito Federal: associado ao 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. • Articulação/coordenação interestadual para viabilizar soluções de infraestrutura e implementação de PPPs para manutenção e uso de pedágio Free Flow. • Aproveitar o potencial do transporte hidroviário do Rio Tocantins (fora do DF).



3.2.8. Espírito Santo

Visão presente	O Espírito Santo ocupa uma posição estratégica no sistema logístico nacional, com vocação consolidada para o comércio exterior e forte integração portuária. O estado apresenta alto nível de planejamento e articulação com o setor privado, mas enfrenta gargalos relevantes em conectividade ferroviária e rodoviária, que limitam sua competitividade logística.
Visão de futuro	<i>Integração física e digital do estado para ampliar a competitividade capixaba e o acesso a mercados.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Restrição na Serra do Tigre na Ferrovía Vitória–Minas, baixa velocidade e capacidade da FCA para o transporte de grãos e limitações de interoperabilidade ferroviária. • Saturação e duplicação incompleta da BR-101. • Necessidade de contornos rodoviários em Linhares, Fundão e Ibirajú. • Deficiências nas conexões rodoviárias com Minas Gerais. • Ausência de plano estadual para conexões logísticas internas e infraestrutura deficiente para a micrologística agrícola e mineral (especialmente no sul e no centro do estado).
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Desconcentração Industrial (norte): Consolidação de polos logísticos em Linhares, Aracruz (“Park Log”) e São Mateus. • Novo Complexo Portuário (sul): Implantação do Porto Central em Presidente Kennedy como novo vetor de desenvolvimento. • Região Cinco (Vila Velha): Potencial para hub logístico-industrial multimodal, interligando a BR-101, BR-262 e a zona portuária de Capuaba.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrovía EF-118 como corredor estratégico para conectar a Estrada de Ferro Vitória a Minas ao Porto do Açu (RJ), integrando Nova Iguaçu (RJ) a Santa Leopoldina (ES). • Contorno das Santas (municípios de Santa Teresa, Santa Maria do Jetibá e Santa Leopoldina), para melhorar a conectividade em área de relevo desafiador e com vocação turística. • Requalificação da Ferrovía Centro-Atlântica com o contorno de Belo Horizonte, que conectaria a FCA a Vitória. • Necessidade de planejamento de conexões para os novos grandes projetos.



3.2.9. Goiás

Visão presente	Alta dependência do modo rodoviário com gargalos relevantes na malha federal, que demanda manutenção, aumento de capacidade e soluções de contorno urbano. O estado tem avançado na qualificação de acessos rodoviários a polos produtivos e na integração com ferrovias, com iniciativas estruturadas de financiamento e articulação com o setor privado, como o FUNDEINFRA.
Visão de futuro	<i>Desenvolvimento de uma infraestrutura logística voltada ao atendimento das demandas dos setores produtivos do estado.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Manutenção insuficiente das rodovias federais (BR-153). • Acessos rodoviários às ferrovias no sudoeste goiano (Rio Verde e Jataí), no sudeste do estado (Catalão, com minérios e terras raras) e em sua região central. • Profusão de pontes de madeira em estradas vicinais, inadequadas para veículos pesados e com impacto no escoamento. • Baixo desempenho da concessão da BR-060 entre Goiânia e Brasília. • Necessidade de contornos viários em Goiânia e Anápolis. • Altos índices de sinistralidade associados à falta de capacidade e sinalização inadequada em trechos estratégicos da BR-153.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Região norte do estado (Chapada dos Veadeiros, Niquelândia e comunidades Kalunga): potencial turístico e mineral, demandando reforço de conectividade territorial. • Região de Catalão: expansão da atividade mineral e de terras raras, com potencial de crescimento logístico associado à integração ferroviária. • Região do Araguaia: potencial de crescimento na exploração de calcário, com concentração no entorno da BR-158. • Região norte/noroeste: potencial de crescimento agrícola, com dependência de eixos rodoviários estruturantes. • Região de Palmeiras e Goiás: Implantação de nova ferrovia em processo para atender produtores de soja, reforçando a necessidade de integração intermodal.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Construção de anéis viários de Goiânia e Anápolis. • FUNDEINFRA, o Fundo Estadual de Infraestrutura administrado pelo governo estadual, como exemplo de financiamento rodoviário, mobilizando recursos do setor privado para ampliar a capacidade logística agropecuária e mineral. • Substituição de pontes de madeira e adequação de travessias (incluindo substituição de balsas por pontes).



3.2.10. Maranhão

Visão presente	Identifica-se o papel central do Maranhão como polo logístico do Arco Norte e da região do MATOPIBA, tendo o Complexo Portuário de São Luís como seu principal ativo e um vetor estratégico para o crescimento industrial. No entanto, o estado se percebe como um “coadjuvante” na gestão da infraestrutura logística estruturante, cuja competência é majoritariamente federal ou privada.
Visão de futuro	<i>De reativo a proativo: Maranhão 2050 integrado e competitivo.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação da BR-135 no acesso a São Luís, como principal gargalo rodoviário do estado. • Direito de passagem e prioridade de carga privada na ferrovia: a Ferrovia Norte-Sul depende do uso dos trilhos da Estrada de Ferro Carajás para acessar o complexo portuário. • Subutilização da ferrovia Transnordestina (trecho São Luís–Teresina–Fortaleza), com infraestrutura sucateada e baixa utilização. • Potencial hidroviário não aproveitado, com destaque para o Rio Parnaíba e o Rio Mearim, e limitações de infraestrutura logística associada. • Falta de infraestrutura para contêineres no Porto de Itaqui e desafios para viabilizar a logística reversa desses equipamentos. • Déficit logístico na região das Reentrâncias Maranhenses. • Alto índice de sinistralidade na BR-316, no trecho entre Caxias e Teresina (PI).
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Reentrâncias Maranhenses: fortalecer a conectividade regional e estruturação de logística pesqueira com cadeia de frio para o impulso da pesca artesanal. • Complexo Portuário de São Luís: otimização e expansão com foco no transporte de contêineres, considerando a necessidade de infraestrutura e cargas de retorno (logística reversa). • Baía de São Marcos: potencial de expansão do Complexo Portuário, com áreas de águas profundas e abrigadas para implantação de novos terminais públicos ou privados. • Município de Chapadinha: expansão da fronteira agrícola na região nordeste do estado, demandando reforço de conectividade logística.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação e adequação da BR-135 para melhorar os acessos rodoviários ao Porto de Itaqui (BR-135). • Desenvolvimento de estudos para a hidrovía do Rio Mearim. • Ramal Ferroviário Balsas – Porto Franco para a conexão da região produtora do sul do estado (Balsas) à Ferrovia Norte-Sul, retirando carga das rodovias. • Construção de contornos rodoviários em cidades do interior (Imperatriz, Balsas, Açailândia e Presidente Dutra).



3.2.11. Mato Grosso

Visão presente	Polo agrícola de escala global, com crescimento acelerado pressionado por gargalos de infraestrutura de escoamento. Persistem entraves institucionais, como a lentidão nos licenciamentos ambientais e na viabilização de projetos federais estruturantes (como a Ferrogrão), que limitam a competitividade logística do estado.
Visão de futuro	<i>Infraestrutura para o crescimento: o agro em expansão.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação da BR-163 no trecho entre Sinop e o Porto de Miritituba (PA), que opera no limite da capacidade (pista simples), comprometendo o principal corredor de exportação. • Falta de conectividade entre os principais eixos norte-sul do estado (BR-163 e BR-158), com necessidade de integração transversal (BR-242 entre Sorriso e Querência). • Pontes em condições inadequadas, restringindo a segurança e a capacidade de circulação. • Armazenagem como gargalo emergente, com concentração de armazéns no entorno da BR-163 e necessidade de desconcentração territorial.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Hidrovias do Arco Norte: potencialização dos rios Tapajós, Madeira e Tocantins para absorver a demanda de carga, dependendo dos investimentos para a conexão dos terminais fluviais com a BR-163, BR-158 e a Ferrogrão. • Corredor do Araguaia (BR-158): a pavimentação do trecho mato-grossense criaria uma alternativa logística vital à BR-163, conectando a produção de grãos e calcário do Leste ao Porto de Marabá e à malha hidroviária.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilização prioritária dos projetos da Ferrogrão (EF-170) e da FICO (Ferrovia de Integração Centro-Oeste). • Pavimentação e aumento de capacidade nas BR-163, BR-158 e BR-242. • Estruturação de rota de exportação para o Oceano Pacífico, com continuidade de investimentos até a fronteira boliviana. • Implantação de programa de substituição de pontes. • Apoio na articulação com órgãos federais para agilizar licenciamentos ambientais e destravar projetos. • Apoio federal para conferir agilidade aos processos de licenciamento ambiental de obras logísticas.



3.2.12. Mato Grosso do Sul

Visão presente	O estado vivencia uma industrialização acelerada (Vale da Celulose) que pressiona severamente a malha rodoviária, agravada pelo colapso funcional da ferrovia (Malha Oeste). O diagnóstico central é que a infraestrutura logística atual não acompanha a velocidade da expansão da fronteira agrícola e industrial.
Visão de futuro	<i>Consolidação do Vale da Celulose e fortalecimento da infraestrutura logística para atender à demanda por grãos e insumos da Região Sul do país.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • A BR-163, principal eixo rodoviário longitudinal do estado, enfrenta desafios estruturais: a travessia por Campo Grande requer a implantação de um novo contorno viário ou o alargamento do existente; no trecho sul, entre Campo Grande e Mundo Novo, a falta de acostamentos em boa parte da rodovia compromete a segurança dos usuários. • A Rota da Celulose depende dos corredores rodoviários federais BR-262 e BR-267 e estaduais MS-040, MS-112 e MS-32, que apresentam carências estruturais que exigem investimentos para atender ao setor. • A Rota Bioceânica (BR-267) requer investimentos em recuperação, pavimentação e manutenção, além da ponte entre Porto Murtinho (BR) e Carmelo Peralta (PY). • Ausência de aeródromos na região sul do estado. • Pontes de madeira em quantidade significativa, limitando capacidade e segurança da circulação. • Desativação da Malha Oeste, com sobrecarga da BR-262. • Restrições de calado e sinalização na Hidrovia do Paraguai, afetando a eficiência dos terminais de Corumbá e Porto Murtinho.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Integração ferroviária do Mato Grosso do Sul com a Região Sul, considerando a demanda por grãos na agroindústria de proteína animal. • Vale da Celulose (Três Lagoas, Inocência e Bataguassu): expansão industrial intensifica a necessidade de soluções logísticas eficientes, com reforço de conectividade nos trechos das BR-262 e BR-267 e das rodovias estaduais MS-040, MS-112, MS-377, MS-338, MS-395. • Rota Bioceânica: Consolidação do corredor rodoviário de exportação para o Pacífico via Porto Murtinho, demandando acessos robustos e a construção da ponte internacional para Carmelo Peralta, no Paraguai.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Reativação da Malha Oeste: fez com que o transporte do minério de ferro extraído em Corumbá passasse a ser realizado por rodovias, com impactos na BR-262. • Intervenções nas rodovias BR-163, BR-262, BR-267, BR-060. • Contornos rodoviários na capital (BR-163), Inocência e Cassilândia (MS-112). • Desenvolvimento do Vale da Celulose.



3.2.13. Minas Gerais

Visão presente	Minas Gerais vive um momento de maturidade no planejamento logístico, impulsionado pela publicação do PELT-MG (2025) e por uma abordagem orientada por dados. No entanto, persistem entraves federativos: embora o diagnóstico e a carteira de projetos estejam definidos, a execução depende de decisões federais, especialmente em ferrovias e concessões, ainda pouco integradas ao planejamento estadual.
Visão de futuro	<i>Um novo paradigma para o planejamento logístico mineiro: foco nos processos de governança.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Restrição de acesso à malha ferroviária, com prioridade para cargas de maior rentabilidade, além de desafios associados à renovação da concessão da FCA e à integração com a Ferrovia Norte-Sul. • Falta de alinhamento e cooperação interfederativa para o aproveitamento integrado da infraestrutura e o compartilhamento de informações, considerando a interdependência dos fluxos logísticos entre estados. • Dificuldades (inviabilidade financeira) na concessão de rodovias estaduais, exigindo modelagens que integrem trechos estaduais e federais, associadas também a indefinições sobre a Rede de Integração Nacional (Rinter).
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Vale do Lítio: região no nordeste do estado com alto potencial de crescimento produtivo e atração de investimentos internacionais, demandando infraestrutura robusta para escoamento.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Apoio na estruturação dos cerca de 200 projetos do PELT em fases de concepção, estudo e planejamento. • Fortalecimento de arranjos institucionais e regulatórios para coordenar ações entre esferas de governo, incluindo reativação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) e regulação do Rinter. • Desenvolvimento de modelos de concessão que integrem trechos rodoviários federais e estaduais, ampliando a viabilidade dos lotes. • Implementação de uma política nacional de compartilhamento de dados. • Retomada do transporte fluvial na hidrovia do Rio São Francisco. • Política de Dados Abertos para padronização e compartilhamento de informações entre União e Estados. • Criação de uma política pública para o setor dutoviário. • Criação de novos modelos de concessão com lotes mistos, unindo rodovias estaduais com trechos de rodovias federais.



3.2.14. Pará

Visão presente	O Pará ocupa um papel estratégico no Arco Norte, consolidando-se como a principal rota de escoamento de grãos do país. No entanto a infraestrutura logística atual não acompanha a velocidade da expansão da fronteira agrícola, gerando gargalos severos nos acessos portuários e nas rodovias federais.
Visão de futuro	<i>Pará: protagonista do Arco Norte e última fronteira do agronegócio brasileiro.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Rodovias federais com gargalos de capacidade e manutenção (BR-316, BR-163, BR-010, BR-155, BR-158 e BR-230). • Sobrecarga de anéis viários e alças de acesso em centros urbanos estratégicos de Belém, Castanhal, Capanema e Marabá. • Congestionamentos sazonais (safra da soja) na BR-163 associados ao Porto de Miritituba, com necessidade de pátios e programação de fluxos. • Precariedade do sistema aeroviário regional. • Existência de pontes de madeira em eixos de escoamento.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Expansão da fronteira agrícola: o Pará é apontado como a última fronteira de expansão do agronegócio, especialmente no setor de grãos, com expectativa de crescimento acelerado da produção nos próximos anos, demandando infraestrutura de escoamento. • Conversão produtiva: Transformação acelerada de áreas de pecuária extensiva e degradada em lavouras de grãos, como soja, ao longo do corredor da Rodovia PA-150.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilização de projetos estruturantes de expansão da malha ferroviária para conectar as zonas de produção aos portos (Ferrovia Paraense e Ferrogrão). • Ordenamento logístico dos fluxos do Porto de Miritituba. • Requalificação de rodovias federais BR-010, BR-155 e BR-158, e duplicação da BR-316 e da BR-163. • Implantação de anéis viários em Belém, Castanhal, Capanema e Marabá. • Substituição de pontes de madeira.



3.2.15. Paraíba

Visão presente	A Paraíba apresenta uma malha rodoviária robusta e acima da média regional, com investimentos estaduais em obras estruturantes – como a Ponte do Futuro e o Arco Metropolitano de João Pessoa. Ainda assim, a cooperação com a União é fundamental para viabilizar projetos de maior escala e fortalecer o planejamento logístico, incluindo a elaboração de um PELT.
Visão de futuro	<i>Consolidação da liderança rodoviária do Nordeste.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação da BR-230 (Transamazônica), principal corredor logístico do estado a partir de Campina Grande em direção ao sertão (pista simples), com trechos críticos como a Serra de Santa Luzia (curvas perigosas e ausência de terceira faixa). • Necessidade de adequação da malha rodoviária estadual, com vias estreitas e traçados antigos. • Conflitos urbano-rodoviários e necessidade de contornos em Campina Grande, Patos, Sousa e Cajazeiras. • Ociosidade do Porto de Cabedelo, com infraestrutura subutilizada. • Malha ferroviária desativada.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Campina Grande como polo logístico do interior: relevância tecnológica e universitária, entroncamento rododiferroviário e demanda por soluções de contorno e integração regional. • Litoral Norte (Santa Rita e Lucena): vetor de desenvolvimento associado à conclusão da Ponte do Futuro, demandando conectividade estruturante e avanços na pavimentação da PB-008, considerando restrições ambientais e territoriais.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Continuidade da duplicação da BR-230 e triplicação desde Cabedelo até o entroncamento com a BR-101. • Assunção, pelo DNIT, da gestão de rodovias federais atualmente mantidas pelo estado. • Apoio técnico para elaboração de um PELT. • Substituição e melhoria de pontes. • Expansão do VLT da Região Metropolitana. • Implantação de ramal da Transnordestina para o Porto de Cabedelo. • Redefinição estratégica do Porto de Cabedelo (possibilidade de uso como estaleiro e para exportação de veículos de Goiana – PE). • Infraestrutura de apoio ao caminhoneiro. • Implantação de contornos rodoviários na Campina Grande, Patos, Sousa e Cajazeiras.



3.2.16. Paraná

Visão presente	O Paraná atualiza seu PELT e investe com recursos próprios para enfrentar gargalos críticos. Atua como articulador regional via Codesul, mas precisa solucionar a saturação dos corredores de acesso ao Porto de Paranaguá para sustentar sua competitividade.
Visão de futuro	<i>Planejamento logístico em cooperação regional e multimodalidade.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação dos principais corredores (BR-277, BR-376 e BR-116) e ausência da BR-101 no estado. • Obsolescência da malha rodoviária com geometria e capacidade projetadas nas décadas de 1960/70, incompatível com a demanda atual de veículos de carga. • Gargalos nas travessias dos grandes polos logísticos (Curitiba, Ponta Grossa, Londrina, Maringá e Cascavel), misturando tráfego rodoviário e urbano. • Isolamento de municípios com baixo IDH (Guaraqueçaba, Doutor Ulysses e Cerro Azul) devido à ausência de conexões pavimentadas e da BR-101 no estado.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Integração regional (CODESUL): Potencial de planejamento e estruturação do corredor logístico integrado entre MS, PR, SC e RS, otimizando fluxos de carga compartilhados. • Região central do estado (Campos Gerais e entorno do município de Pitanga): oportunidade de desenvolvimento territorial com reforço de conectividade e infraestrutura logística. • Corredor Bioceânico (Paranaguá–Antofagasta): 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.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Implementação do Corredor Multimodal do CODESUL. • Viabilização do Corredor Bioceânico Paranaguá–Antofagasta. • Suporte técnico para licenciamentos ambientais de viabilização da Ferroeste. • Programa de fomento a voos regionais. • Implantação da BR-101 no Paraná. • Criação de novos modelos de concessão com lotes mistos, unindo rodovias estaduais com trechos de rodovias federais. • Atuação na regulação do setor de gasodutos. • Articulação para a integração do tráfego urbano e rodoviário nas cidades de Curitiba, Londrina, Maringá.



3.2.17. Pernambuco

Visão presente	Pernambuco busca estruturar um sistema logístico orientado pela multimodalidade e pela integração entre modos e corredores estratégicos. O estado tem avançado em iniciativas que exigem maior coordenação com a esfera federal para viabilizar investimentos estruturantes e melhorar a eficiência operacional.
Visão de futuro	<i>Consolidação de um sistema logístico multimodal como base para o desenvolvimento econômico de Pernambuco.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação do trecho metropolitano da BR-101, absorvido pelo tecido urbano de Recife, misturando tráfego local e de passagem, gerando congestionamentos que bloqueiam o acesso a Suape e ao Litoral Sul. • Saturação e precariedades em eixos rodoviários estratégicos (BR-232, BR-423, BR-104 e rodovias estaduais estruturantes como PE-60, PE-15, PE-22, PE-27, PE-90 e PE-95). • Conflitos de tráfego entre carga e turismo no acesso a Suape. • Integração intermodal insuficiente entre porto, ferrovia e rodovia, com falta de coordenação operacional. • Atraso na conclusão e baixa integração da Ferrovia Transnordestina, além de impactos associados à devolução da malha da antiga FTL. • Aeroportos regionais de Caruaru, Serra Talhada, Salgueiro, Arcoverde e Garanhuns necessitam melhorias para operação plena.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Agreste Meridional, Polo Têxtil e Litoral Sul: potencial produtivo condicionado à superação de gargalos de conectividade e capacidade dos corredores de escoamento. • Polo Gesseiro do Araripe: expansão produtiva associada à viabilização de conexão ferroviária operante da Transnordestina.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Conexão da Ferrovia Transnordestina a Suape. • Implantação de contornos rodoviários de Jaboatão dos Guararapes, Caruaru e Toritama. • Ampliação de capacidade em rodovias federais (BR-101, BR-104, BR-232, BR-423 e BR-116). • Inclusão da elaboração de PELTs no processo do PNL. • Redesenho de contratos do DNIT por trechos funcionais (e não por fronteiras estaduais). • Modernização de aeroportos regionais (Programa AmpliAR).



3.2.18. Piauí

Visão presente	O Piauí busca alavancar sua vocação de “corredor logístico” para consolidar a logística como motor de desenvolvimento econômico, com projetos estruturantes em curso e alta expectativa pela conclusão da Transnordestina. O estado também pretende viabilizar corredores estratégicos associados ao Rio Parnaíba e ao Porto de Luís Correia, além de iniciativas ligadas à nova economia, como o hidrogênio verde.
Visão de futuro	<i>O Porto de Luís Correia e seus acessos como peças fundamentais para o desenvolvimento de longo prazo.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Necessidade de contornos rodoviários nos principais centros urbanos (Altos, Campo Maior e Picos). • Conectividade rodoviária insuficiente na área metropolitana da capital (RIDE), entre Teresina e Timon (MA). • Subutilização e obsolescência da malha ferroviária no norte do estado (Teresina–Parnaíba, parte da antiga malha FTL). • Limitações à navegação comercial no Rio Parnaíba por falta de manutenção, especialmente ao sul de Teresina, com impactos nos períodos de seca. • Vulnerabilidade logística na PI-140, corredor de mais de 300 km que conecta o centro do Piauí à Bahia, com poucas rotas alternativas para absorver o aumento do tráfego pesado.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Anel Rodoviário da Soja: consolidação da malha viária nos Cerrados (municípios de Baixa Grande do Ribeiro e Santa Filomena), integrando as rodovias PI-247, PI-391, PI-392, PI-397 e BR-330 para escoar a produção crescente do MATOPIBA. • Complexo Industrial do Porto de Luís Correia: atua como âncora para a ZPE e para a futura planta de Hidrogênio Verde, demandando infraestrutura de acesso robusta.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Estruturação do Porto de Luís Correia e melhoria de acessos. • Viabilização da hidrovia do Rio Parnaíba. • Implantação da ferrovia Teresina–Luís Correia. • Implantação de novo arco viário em Luís Correia. • Construção de novas pontes sobre o Rio Parnaíba em Teresina. • Estruturação de rede de aeródromos regionais. • Apoio ao processo de renovação contratual da rede FTL (norte). • Facilitação e apoio aos processos de licenciamento ambientais para obras estruturantes da fronteira agrícola.



3.2.19. Rio de Janeiro

Visão presente	A logística é vista como eixo central para a retomada do desenvolvimento econômico no Rio de Janeiro. O estado possui projetos relevantes em carteira, mas enfrenta gargalos transversais, especialmente insegurança pública e fragilidades de governança, que limitam a implementação e a eficiência dos corredores logísticos.
Visão de futuro	<i>Rio seguro, integrado e desenvolvido.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Insegurança pública como gargalo transversal, afetando circulação e operação logística. • Saturação e pontos críticos nas rodovias federais, com destaque para a BR-116, a serra da BR-040, o Trevo de Manilha (BR-101) e o acesso ao Porto do Rio de Janeiro pela Avenida Brasil. • Degradação e abandono de trechos da malha de carga (FCA). • Falta de infraestrutura de suporte ao transporte de cargas. • Vulnerabilidade da rede dutoviária devido a intervenções criminosas. • Carência crítica de pontos seguros de parada e descanso nas rodovias federais.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • A Região Norte Fluminense (Campos dos Goytacazes) foi identificada como uma área com potencial contínuo de crescimento pela consolidação de infraestruturas logísticas, como a ferrovia EF-118 e a expansão da capacidade do Porto do Açú. • Integração do Noroeste (Itaperuna): território com baixo desenvolvimento que pode se tornar um vetor logístico de conexão entre Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo se houver melhoria na infraestrutura viária.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilização da Ferrovia EF-118 (Rio–Vitória). • Intervenção no Trevo de Manilha (BR-101). • Articulação para reconcessões e investimentos em ferrovias de carga (MRS e FCA): segregação de linhas (carga e passageiros) e recuperação de trechos abandonados nos novos contratos de concessão. • Ações integradas de segurança pública voltadas à logística. • Novos arranjos institucionais para fortalecimento da governança. • Implantação de pontos de descanso para caminhoneiros. • Melhoria de acessos portuários (Rio de Janeiro, Itaguaí e Angra).



3.2.20. Rio Grande do Norte

Visão presente	O estado conta com boa infraestrutura logística instalada, mas enfrenta limitações de manutenção e saturação de capacidade em corredores estratégicos. Ao mesmo tempo, busca diversificar sua base econômica e logística por meio de iniciativas como o Porto Indústria Verde.
Visão de futuro	<i>Integração e cooperação para um Rio Grande do Norte conectado.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • BR-304, principal eixo estrutural do estado, apresenta limitações de capacidade. • Condições inadequadas de fluxo em corredores rodoviários estratégicos (BR-226, BR-406, BR-437, BR-104). • Gargalos rodoviários em áreas urbanas (Natal, Mossoró, Currais Novos, Caicó e Pau dos Ferros). • Rodovias estaduais em condições inadequadas (RN-120, RN-117 e RN-118). • Acessos ao Aeroporto Internacional de Natal (São Gonçalo do Amarante) com sobrecarga no acesso norte (BR-406) e no acesso sul (entorno de Macaíba). • Porto de Natal com limitações operacionais por estar encapsulado pela cidade. • A ausência de infraestrutura ferroviária faz com que o transporte de cargas pesadas sature as rodovias.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Porto Indústria Verde (município de Caiçara do Norte): projeto transformador para suporte à indústria eólica e produção de Hidrogênio Verde, demandando nova infraestrutura de acesso. • Regiões serranas do estado (norte): potencial turístico por conta do clima ameno registrado em grande parte do ano, mas carece de investimentos em infraestrutura para melhor atendimento dos fluxos de veículos. • Mossoró: polo produtor de sal e fruticultura que precisa melhor infraestrutura para escoamento de produtos.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação integral da BR-304 (Natal–Mossoró/CE). • Implantação de nova malha ferroviária (Mossoró–Porto Indústria Verde–conexão com a Transnordestina). • Federalização e ampliação de rodovias estaduais (RN-120, RN-117 e RN-118). • Implantação de contornos rodoviários (Currais Novos, Caicó e Parnamirim–Macaíba). • Melhoria dos acessos ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. • Construção da Terceira Ponte de Natal. • Criação de canais institucionalizados para o diálogo interfederativo. • Modernização do Aeroporto de Mossoró.



3.2.21. Rio Grande do Sul

Visão presente	O Rio Grande do Sul enfrenta um cenário de reconstrução e adaptação, em que o planejamento logístico foi redefinido pela urgência na busca da resiliência climática após as enchentes de 2024. O estado lida com a dualidade de recuperar infraestruturas críticas danificadas enquanto busca superar gargalos históricos, como o colapso do sistema ferroviário e a perda de conectividade competitiva com o Mercosul.
Visão de futuro	<i>A integração do Rio Grande do Sul com os mercados interno e externo precisa se dar por ferrovias.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Abandono e colapso da infraestrutura ferroviária. • Saturação e duplicação lenta das BR-290, BR-116 e BR-386. • Capacidade insuficiente e necessidade de recuperação de rodovias estaduais. • Restrições operacionais em portos e hidrovias, incluindo assoreamento do canal de acesso ao Porto de Rio Grande e subutilização da Hidrovia do Jacuí, além de baixo aproveitamento da Lagoa Mirim. • Fragilidade do sistema aeroviário, com necessidade de recuperação e modernização. • Desconexão com o Mercosul e baixa prioridade da integração bioceânica no planejamento federal. • Vulnerabilidade da infraestrutura aos impactos das mudanças climáticas.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Hidrovia Brasil-Uruguai (Lagoa Mirim): dragagem e sinalização para viabilizar o comércio bilateral e o escoamento de grãos pelo sul do estado. • Novo Porto de Arroio do Sal: oportunidade para a implantação de terminal portuário para atender a indústria da Serra Gaúcha, reduzindo a dependência exclusiva de Rio Grande. • Nova Rota de Integração (norte): consolidação de um corredor logístico conectando Passo Fundo ao noroeste de SC, PR e MS, criando uma alternativa ao eixo litorâneo.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Restabelecimento e modernização das ferrovias no estado. • Construção de novo aeroporto em Caxias do Sul. • Recuperação e qualificação das estruturas hidroviárias, incluindo dragagem do Canal de Itapuã e do acesso ao Porto de Rio Grande. • Conexão da BR-101 ao Porto de Rio Grande e adequação de eixos rodoviários estruturantes (BR-116, BR-290 e BR-386). • Apoio ao financiamento da reconstrução de infraestruturas danificadas nas enchentes de 2024. • Fortalecimento das condições aduaneiras no estado. • Recuperação da Hidrovia do Rio Jacuí.



3.2.22. Rondônia

Visão presente	Rondônia apresenta diretrizes de planejamento bem definidas e uma visão clara sobre suas prioridades e limites de atuação. O estado busca fortalecer sua conectividade logística para além do papel atual no agronegócio, enfrentando gargalos rodoviários e limitações de infraestrutura de apoio.
Visão de futuro	<i>Rondônia como mais que um importante ator para o agronegócio e para a logística brasileira.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Condições inadequadas das rodovias federais BR-364, BR-425 e BR-429, além de limitações na conexão externa pela BR-319 (Humaitá–Careiro, no Amazonas). • Malha rodoviária estadual com infraestrutura deficiente. • Necessidade de alternativa estruturante à BR-364, associada à articulação da Transrondônia (interligação de trechos de vias estaduais). • Necessidade de melhorias em rodovias de acesso à Zona da Mata, onde a produção de café vem se expandindo. • Baixa capacidade de armazenamento, especialmente em áreas próximas às regiões portuárias e em Vilhena (divisa com MT). • Vulnerabilidade do sistema hidroviário. • Necessidade de investimentos em aeroportos.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Hub de Fronteira (Guajará-Mirim): dinamização regional associada à ponte binacional com a Bolívia, com demanda por pavimentação da RO-420, implantação de porto seco e melhorias no aeroporto e na BR-425. • Expansão do Café (Zona da Mata): expansão do cultivo de café, demandando reforço de conectividade e infraestrutura de apoio.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Planejamento conjunto da malha rodoviária no eixo da BR-364 e pavimentação da BR-319 (Humaitá–Careiro). • Federalização da RO-420 (futura BR-421). • Substituição de pontes de madeira. • Implantação de novos acessos viários às rodovias federais (Ji-Paraná, Vilhena, Cacoal, Ariquemes e Porto Velho). • Implementação da Ferrovia Bioceânica. • Incentivo ao sistema aeroviário da Região Norte.



3.2.23. Roraima

Visão presente	Roraima enfrenta uma condição de isolamento logístico, com dependência quase exclusiva da BR-174 para conexão com o restante do Brasil. A competitividade do estado é impactada por gargalos externos e por riscos de descontinuidade na manutenção federal, reforçando a necessidade de novas ligações estratégicas.
Visão de futuro	<i>Promover novas ligações para romper os isolamentos do estado – com o Brasil e o exterior.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Isolamento logístico e dependência crítica da BR-174, limitando a integração nacional e o potencial de atuação como corredor de exportação via Guiana. • Riscos de governança e integração nacional, associados à limitação de recursos do DNIT para manutenção de rodovias federais e à não conclusão da BR-319 (AM). • Inviabilidade de modos alternativos ao rodoviário, restringindo a diversificação modal e a resiliência logística. • Infraestrutura comercial existente em Pacaraima está subutilizada pela crise na Venezuela, mas representa um potencial latente para retomada futura.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Saída para o Caribe (Guiana): consolidação do corredor de exportação via Porto de Georgetown, que oferece uma rota mais curta para o Atlântico Norte do que os portos brasileiros. • Hub Logístico de Fronteira (Bonfim): implantação de um Porto Seco e área de serviços logísticos na fronteira com a Guiana para agilizar o trâmite de cargas. • Fronteira com a Venezuela (Pacaraima): infraestrutura comercial existente (atualmente subutilizada pela crise vizinha) representa um potencial latente para retomada futura.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Estruturação da malha viária interna para apoiar o agronegócio. • Desenvolvimento estratégico das fronteiras com Guiana e Venezuela. • Articulação diplomática e investimentos para a pavimentação da estrada de conexão com Georgetown (Guiana). • Implantação de porto seco em Bonfim. • Consolidação da BR-401 para acesso ao Porto de Georgetown. • Substituição de pontes de madeira. • Duplicação da RR-205 e da Ponte dos Macuxis em Boa Vista. • Homologação de pistas em Santa Maria do Boiaçu. • Conclusão da BR-319.



3.2.24. Santa Catarina

Visão presente	Santa Catarina tem avançado na priorização institucional da logística, com foco na integração entre portos, aeroportos, ferrovias e rodovias. O estado possui diagnóstico claro de seus gargalos, especialmente em capacidade rodoviária, acessos portuários e baixa participação ferroviária, exigindo coordenação federativa e investimentos estruturantes.
Visão de futuro	<i>Planejamento intermodal como cerne da logística no estado.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação das rodovias federais BR-280, BR-470 e BR-101 (trecho norte). • Capacidade insuficiente para o escoamento futuro na Baía da Babitonga (previsão de aumento de movimentação de cargas nos terminais portuários de Itapoá e São Francisco do Sul). • Baixa participação do modo ferroviário na matriz de transporte. • Restrições nos acessos portuários, incluindo limitações de calado e dificuldades de manobra em alguns portos. • Falta de infraestrutura logística nas regiões Oeste e Meio-Oeste. • Paralisação de obras por problemas técnicos, como o contorno ferroviário de São Francisco do Sul. • Limitações de interoperabilidade ferroviária, com predominância de bitola métrica no estado e incompatibilidade com a bitola larga em outras regiões. • Necessidade de articulação federativa e alinhamento institucional.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Via Mar: rodovia estadual paralela à BR-101 para segregar o tráfego de longa distância e portuário, aliviando a saturação litorânea.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Institucionalização do planejamento integrado. • Estruturação de novos modelos de concessão integrada, combinando rodovias federais (BR-282 e BR-470) e estaduais. • Planejamento integrado da Via Mar. • Ampliação de capacidade em rodovias federais (BR-280, BR-470 e BR-163) e federalização de rodovias estaduais estratégicas. • Implantação de contornos rodoviários (Blumenau, Campos Novos, Chapecó, Rio do Sul, Rio Negrinho, Santo Amaro da Imperatriz e São Miguel do Oeste). • Desenvolvimento de novos projetos ferroviários (Chapecó–Correia Pinto; Ferrovia Litorânea; Cascavel–Chapecó como conexão à Ferrovia Norte-Sul). • Implantação de contornos ferroviários (São Francisco do Sul e Joinville) e rediscussão da Malha Sul. • Estruturação do corredor bioceânico pela BR-285, conectando Imbituba a Antofagasta (Chile). • Viabilização da hidrovía do Rio Itajaí-Açu. • Conexão com o Paraná pelas rodovias SC-416 e SC-417. • Implementação do Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina.



3.2.25. São Paulo

Visão presente	Os principais entraves logísticos no estado não são físicos, mas ligados à gestão, governança e articulação interfederativa. Os problemas de coordenação entre políticas públicas e marcos regulatórios estaduais e federais dificulta a execução de obras, gera competição entre ativos concedidos e limita a viabilização de projetos estratégicos, como o Ferroanel.
Visão de futuro	<i>São Paulo 2050: logística para um estado mais verde, competitivo e justo.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Governança como gargalo central, com fragilidades de articulação interfederativa e regulatória. • Gargalo triplo no acesso ao Porto de Santos, envolvendo a travessia da RMSP, a transposição da Serra do Mar e a chegada à Baixada Santista, onde os tráfegos urbano e portuário se sobrepõem. • Saturação sistêmica da Macrometrópole, com eixos rodoviários críticos operando no limite e comprometimento do desempenho do Rodoanel Oeste. • Malha ferroviária ociosa e abandono de ramais. • Eixo de São Sebastião e demanda por estruturação logística associada ao retroporto.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Descentralização Regional: vetores de investimento para integrar regiões economicamente deprimidas: Pontal do Paranapanema (agroindústria), Vale do Ribeira (logística sustentável) e Vale do Paraíba (tecnologia/industrial). • São Sebastião: Reestruturação do acesso e do retroporto de São Sebastião para diversificar a matriz portuária estadual.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação dos Trens Intercidades (TIC), incluindo articulação para uso de trechos ferroviários e faixas de domínio da União. • Viabilização de soluções para o conflito entre trens de carga e passageiros na RMSP, com foco no Ferroanel. • Governança e planejamento integrado dos portos de Santos e São Sebastião, considerando impactos da expansão portuária na infraestrutura estadual. • Melhoria da Hidrovia Tietê-Paraná, com obras para eliminar gargalos e aumentar confiabilidade e eficiência. • Acompanhamento e articulação nos processos de reconcessão das malhas ferroviárias de carga.



3.2.26. Sergipe

Visão presente	Sergipe projeta um horizonte de desenvolvimento econômico de longo prazo, com foco no fortalecimento da indústria verde e do turismo. Para viabilizar essa agenda, o estado destaca a necessidade de qualificar corredores rodoviários estratégicos e ampliar a capacidade logística portuária, além de avançar na diversificação modal.
Visão de futuro	<i>Infraestrutura logística como suporte à industrialização verde de Sergipe.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Saturação da BR-101 no trecho entre Maruim e Carmópolis, além de limitações na BR-235. • Rota do Sertão como eixo estruturante do interior, integrando turismo regional e escoamento da produção (polo leiteiro de Nossa Senhora da Glória) por trechos da BR-235, SE-175 e SE-230. • Capacidade limitada do terminal portuário privado, com restrições de profundidade e operação de contêineres, além da ausência de porto público. • Ausência de malha ferroviária.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Barra dos Coqueiros: Adequação das rodovias SE-100 e SE-240 para suportar o crescimento do parque industrial e residencial vizinho a Aracaju. • Litoral Norte: A construção da Ponte Neópolis (SE) – Penedo (AL) abrirá um novo corredor de desenvolvimento na região de Pacatuba, exigindo a pavimentação da SE-100, com respeito às restrições ambientais (Reserva Santa Isabel). • Canindé do São Francisco: Melhoria do acesso ao Sertão para capturar o fluxo turístico dos Cânions do São Francisco, hoje acessados majoritariamente via Alagoas devido à melhor logística vizinha.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação de contornos rodoviários (Região Metropolitana de Aracaju, Lagarto, Nossa Senhora da Glória e Itabaiana). • Estruturação da malha rodoviária de conexão interiorana. • Adequação de rodovias federais (BR-235 e BR-349). • Investimentos na malha dutoviária de gás e estruturação de política nacional. • Reativação de canais fluviais para navegação no Rio São Francisco (entre Porto da Folha e a foz). • Viabilização de transporte por trilhos entre capitais nordestinas. • Implantação do aeródromo de Canindé de São Francisco.



3.2.27. Tocantins

Visão presente	O Tocantins prioriza o fortalecimento do modo rodoviário e sua integração com a Ferrovia Norte-Sul como bases para ampliar a eficiência do escoamento regional. Já os modos hidroviário e aeroviário ainda demandam desenvolvimento e estruturação, sem apresentarem gargalos operacionais relevantes no cenário atual.
Visão de futuro	<i>Construção de pontes como política de integração nacional: caminhos cruzando os rios Araguaia e Tocantins.</i>
Desafios logísticos em destaque	<ul style="list-style-type: none"> • Ausência de pontes estratégicas, incluindo travessia sobre o Rio Araguaia em Caseara e sobre o Rio Tocantins na região de Filadélfia (TO) e Carolina (MA). • Saturação na TO-335, especialmente no trecho entre Colinas do Tocantins e o terminal de integração com a Ferrovia Norte-Sul. • Limitações nas rodovias de acesso a Palmas. • Necessidade de contornos viários em Colinas do Tocantins e Paraíso do Tocantins. • Presença de pontes de madeira.
Oportunidades para implantação de novas infraestruturas logísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Nordeste do estado (Pedro Afonso, Santa Maria do Tocantins, Recursolândia e Lizarda): crescimento acelerado da produção de grãos demanda a efetiva implantação da BR-235, fortalecendo a conectividade regional e criando uma nova rota de integração com o Maranhão via Alto Parnaíba. • Turismo ecológico no Jalapão: o potencial turístico internacional da região de São Félix do Tocantins demanda melhor infraestrutura de acesso aéreo e rodoviário para deixar de ser um destino de difícil alcance.
Soluções destacadas pela UF para cooperação com a União	<ul style="list-style-type: none"> • Construção de pontes sobre o Rio Araguaia (Caseara) e sobre o Rio Tocantins (Filadélfia). • Substituição de pontes de madeira. • Pavimentação da TO-030. • Implantação de novo aeródromo em São Félix do Tocantins. • Implantação de contornos viários em Paraíso do Tocantins e Colinas do Tocantins. • Duplicação de rodovias de acesso a Palmas (BR-010, TO-080 e TO-02).



3.3. Análise de insumos

Esta seção apresenta a análise transversal das informações coletadas, integrando os diagnósticos estaduais em uma perspectiva nacional. O objetivo central deste exercício é transcender a visão fragmentada das demandas locais para identificar padrões sistêmicos, assimetrias regionais e convergências estratégicas.

3.3.1. Gargalos logísticos

A análise transversal das escutas estaduais revela que, embora cada Unidade Federativa possua especificidades territoriais, os gargalos logísticos brasileiros tendem a se agrupar em padrões recorrentes. Não se trata apenas de uma soma de desafios locais, mas de questões estruturais que, em conjunto, afetam a eficiência logística e a competitividade nacional.

Abaixo, categorizam-se os cinco principais eixos de desafios identificados no diagnóstico:

1. Saturação e precariedade das rodovias: as entrevistas mostraram que persiste uma alta dependência do modo rodoviário, base da matriz de transporte nacional, mesmo que apresente dois tipos distintos de gargalos:

- **Pavimentação e manutenção insuficientes:** a inexistência de pavimentação ou a precariedade da conservação de eixos vitais, como em Mato Grosso e Pará (BR-158) e no Amazonas (BR-319), onde a pavimentação incompleta é o entrave central, bem como em Roraima (BR-174), que sofre com a deterioração crítica do pavimento. Frequentemente é relatada a existência de pontes de madeira e trechos intransitáveis no período chuvoso, isolando regiões produtivas, como destacado nas rotas internas de Roraima e nas vias de escoamento agrícola do Tocantins.
- **Esgotamento de capacidade:** rodovias federais em estados como Santa Catarina (BR-101 e BR-470), Paraná (BR-277) e Pernambuco (BR-101) enfrentam congestionamentos crônicos. O avanço da mancha urbana sobre essas vias de escoamento acaba por saturar trechos federais, transformando-os em avenidas locais lentas, elevando drasticamente o tempo de viagem – como o caso da travessia urbana da BR-101 na Região Metropolitana do Recife.

2. Desconexão ferroviária e "malha ociosa": há um consenso entre as UFs de que o potencial ferroviário brasileiro é subaproveitado, gerando uma dependência excessiva do modo rodoviário. Identificaram-se três sub-padrões críticos:

- **Malhas inoperantes ou em processo de devolução:** diversos estados relataram a existência de corredores que, embora fisicamente existentes, encontram-se degradados ou sem operação comercial. Destacam-se a situação da Malha Oeste em Mato Grosso do Sul e trechos da malha da FCA no Rio de Janeiro e na Bahia, cuja inatividade, segundo os entrevistados, força a transferência de cargas pesadas para rodovias já saturadas.
- **Obras estruturantes inacabadas:** a descontinuidade de projetos de longo prazo gera vazios logísticos regionais severos. O caso mais emblemático é o da Ferrovia Transnordestina, citada por representantes de Pernambuco, Ceará e Piauí como o



principal obstáculo para a integração do sertão produtivo e do polo de gesso aos portos marítimos.

- **Interoperabilidade e isolamento da rede:** a incompatibilidade técnica entre malhas, especialmente a diferença de bitolas, e a falta de conexão com os eixos centrais impedem a fluidez da rede. Santa Catarina destaca o isolamento de seus portos em relação à malha nacional de bitola larga, enquanto Minas Gerais aponta as dificuldades de conexão eficiente da sua malha existente com a espinha dorsal da Ferrovia Norte-Sul.

3. Conflito porto-cidade e problemas de acessos aos portos: a eficiência dos terminais portuários é frequentemente afetada pelos gargalos de acesso terrestre. O diagnóstico aponta que as cidades se expandiram utilizando as vias de acesso portuário, misturando tráfego urbano e o de cargas portuárias.

- **Saturação dos acessos:** em portos consolidados, a chegada da carga enfrenta múltiplas barreiras. O caso mais crítico é o do Porto de Santos (SP), que lida com uma sequência triplas de gargalos: a travessia da Região Metropolitana da capital paulista, a descida saturada da Serra do Mar pela Via Anchieta (rodovia de 1947) e o conflito com o tráfego urbano na Baixada Santista. Cenário similar ocorre no acesso ao Porto do Rio (RJ) pela Avenida Brasil, e em Paranaguá (PR).
- **Contextos urbanísticos fisicamente limitantes:** portos históricos, localizados em áreas centrais das cidades (seus locais de origem), encontram-se hoje impedidos de implantar novos acessos ou promover expansões físicas devido à urbanização de seus entornos imediatos. O Porto de Natal (RN) e o Porto de São Francisco do Sul (SC) são exemplos onde o tecido urbano limita a retroárea e dificulta a operação, exigindo soluções complexas como túneis, avenidas perimetrais exclusivas ou, em casos extremos, a migração das atividades para novos terminais fora da mancha urbana – como o Porto Indústria Verde (Caiçara do Norte, RN) ou o Porto de Itapoá (SC). Há, entretanto, casos relevantes em que modernas técnicas de planejamento operacional (como pátios remotos de triagem, com programação de partidas de caminhões para movimentação agendada de cargas) permitem a otimização do uso logístico das infraestruturas de acesso terrestre.

4. Vulnerabilidade Climática e Resiliência: algumas escutas estaduais marcaram que a questão climática deixou de ser tratada como risco hipotético para ser apontada como um gargalo operacional presente, exigindo adaptação imediata dos parâmetros da engenharia nacional.

- **Destruição de ativos por eventos extremos:** a intensidade inédita de fenômenos meteorológicos expôs a fragilidade física da rede. O caso mais dramático foram as enchentes no Rio Grande do Sul de 2024, que destruíram pontes e rodovias estruturantes, exigindo uma reconstrução baseada em novas cotas hidrológicas. Da mesma forma, São Paulo apontou a instabilidade geológica da rodovia Rio-Santos (BR-101) como um desafio crítico de resiliência, onde o risco não é somente o congestionamento, mas obstrução da pista por deslizamentos.
- **Crise hídrica:** na Região Norte, o gargalo é o oposto: a escassez hídrica. Amazonas e Rondônia relataram como a severa estiagem comprometeu a navegabilidade dos rios Madeira e Solimões. A incerteza sobre a profundidade dos rios afeta diretamente a logística, forçando a migração de cargas para rodovias precárias e elevando o risco de desabastecimento em áreas isoladas.



5. Gargalos de governança e articulação interfederativa: diversos estados, especialmente os de maior complexidade logística, enfatizaram que seus maiores entraves não são apenas de natureza física, mas também institucionais. A falta de coordenação entre esferas de governo e a rigidez regulatória foram apontadas como entraves sistêmicos que atrasam o desenvolvimento mesmo quando há recursos disponíveis.

- **Desalinhamento entre União e Estados:** a sobreposição de competências e a falta de diálogo no planejamento de concessões geram ineficiências. São Paulo destacou a dificuldade no uso de faixas de domínio federais para viabilizar trens regionais (TIC), enquanto Minas Gerais e Paraná apontaram conflitos na modelagem de pedágios em rodovias que cruzam malhas estaduais e federais, exigindo uma engenharia contratual complexa.
- **Instabilidade no financiamento (DNIT):** a imprevisibilidade dos repasses federais para manutenção rotineira é vista como risco sistêmico, especialmente na Região Norte. Roraima e Acre relataram que a paralisação de contratos de conservação por falta de verba federal ameaça a trafegabilidade de seus únicos eixos de ligação terrestre (BR-174 e BR-364), gerando risco real de isolamento.
- **Licenciamento e segurança jurídica:** a morosidade nos processos de licenciamento ambiental e a judicialização de projetos estruturantes foram citadas transversalmente. Mato Grosso (Ferrogrão) e Amazonas (BR-319) exemplificam como o impasse regulatório e ambiental pode paralisar corredores logísticos vitais por décadas, independentemente da viabilidade econômica.

3.3.2. Visões de Futuro

A análise das Visões de Futuro permitiu identificar oportunidades de desenvolvimento logístico que transcendem os projetos individuais de cada estado. Este exercício revelou temas estratégicos recorrentes e âmbitos nos quais a atuação coordenada entre as Unidades da Federação e a União pode gerar impactos estruturantes para o PNL 2050.

Para organizar essas demandas e facilitar a identificação de linhas de ação no âmbito do planejamento nacional, as visões foram sistematizadas em cinco categorias estratégicas, que representam eixos temáticos a partir dos quais é possível estruturar a tradução das aspirações estaduais em diretrizes de caráter técnico e operacional.

Multimodalidade e integração logística

Uma parte expressiva das Unidades da Federação identifica como principal oportunidade estratégica a superação da dependência excessiva do modo de transporte rodoviário. Estados como Bahia, Pernambuco, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina condicionam seu futuro logístico à retomada ferroviária e à cabotagem. A oportunidade reside na construção de sistemas interconectados, onde a multimodalidade não seja apenas um conceito, mas uma ferramenta operacional para reduzir custos, descongestionar eixos rodoviários saturados e aumentar a eficiência sistêmica das exportações.



A logística como vetor de desenvolvimento

Em estados com fortes vocações produtivas, a infraestrutura deixa de ser vista apenas como transporte e passa a ser concebida como alavanca de desenvolvimento. Mato Grosso e Goiás, por exemplo, orientam sua visão para o escoamento do agronegócio, enquanto Mato Grosso do Sul (Vale da Celulose), por exemplo, vincula a logística à atração de indústrias de transformação.

Internacionalização e consolidação de hubs logísticos

Observa-se uma tendência clara, especialmente em estados fronteiriços, de projetar seus territórios como plataformas logísticas globais. Acre e Rondônia visualizam-se como as portas do Brasil para o Pacífico (Corredor Bioceânico); Roraima busca conexão com o Caribe via Guiana; e o Distrito Federal consolida-se como hub aeroviário central. Essa visão rompe com certo isolamento histórico de algumas zonas de fronteira, transformando-as em ativos de competitividade externa e integração sul-americana.

O tema mostrou-se relevante também para estados que já compreenderam o papel comercial de suas fronteiras no abastecimento de regiões fronteiriças dos países vizinhos – as quais, muitas vezes, encontram-se mais próximas e conectadas a áreas economicamente dinâmicas do Brasil do que às de seus próprios países. Representantes do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima relataram como a porosidade das fronteiras forma regiões econômicas transnacionais naturais: Brasileia (AC) e Cobija (Bolívia); Tabatinga (AM), Leticia (Colômbia) e Santa Rosa (Peru); Guajará-Mirim (RO) e Guayaramerín (Bolívia); Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (Venezuela) e Bonfim (RR) e Lethem (Guiana).

Governança, planejamento e sustentabilidade

Superando a demanda exclusiva por obras físicas, estados como São Paulo e Espírito Santo ressaltam a necessidade de fortalecer a governança interfederativa, modernizar marcos regulatórios e incorporar a resiliência climática nas decisões de investimento. A oportunidade situa-se na construção de instituições robustas, capazes de garantir continuidade aos projetos de estado e segurança jurídica para o investidor.

Integração territorial e superação de assimetrias logísticas

Em estados como Acre, Amazonas, Roraima e Rondônia, as visões de futuro ressaltam a logística como uma ferramenta para superar o isolamento territorial e garantir a integração efetiva ao sistema logístico nacional. Nesses casos, a oportunidade está associada à provisão de conectividade básica, ao fortalecimento de infraestruturas estratégicas e à adoção de abordagens diferenciadas que reconheçam as restrições geográficas, ambientais e institucionais desses territórios.



3.3.3. Soluções

Nesta seção, as soluções propostas pelos gestores estaduais durante as entrevistas foram revisadas e analisadas, sendo posteriormente organizadas em categorias temáticas para facilitar sua leitura e interpretação. Essa sistematização permite identificar padrões recorrentes, âmbitos de atuação comuns e oportunidades de articulação entre as Unidades Federativas e a União.

Uma leitura transversal destas demandas revela duas tendências interessantes. A primeira é a predominância absoluta do modo rodoviário: soluções ligadas à expansão, manutenção ou gestão de autoestradas foram citadas por todas as 27 Unidades da Federação, confirmando que, para o horizonte de 2050, as rodovias continuam sendo o eixo central da integração nacional, exigindo tratamento prioritário.

A segunda tendência é o peso das soluções institucionais. Ao contrário de planos anteriores, focados exclusivamente em obras de infraestrutura, o diagnóstico atual demonstra que o apoio da União é igualmente requisitado para governança e planejamento. A demanda por elaboração de planos (PELTs), agilização de licenciamentos ambientais e novos arranjos de concessão demonstra que, para os Estados, destravar a burocracia e melhorar a gestão é tão urgente quanto a execução física dos empreendimentos.

Abaixo, detalham-se as categorias de soluções propostas, estruturadas conforme a recorrência e a natureza das intervenções sugeridas na Matriz de Soluções (ver Anexo 3).

Infraestrutura rodoviária

Sendo a categoria mais citada no estudo, as soluções rodoviárias refletem as assimetrias regionais do país. Enquanto alguns Estados focam na garantia do tráfego básico (pavimentação), outros buscam eficiência em malhas consolidadas (aumento de capacidade). As demandas estaduais se distribuem nas seguintes subcategorias:

- **Pavimentação, recuperação e manutenção da malha existente:** demanda prioritária para Estados com vastas extensões territoriais e eixos de integração ainda em terra ou deteriorados. O foco é superar o isolamento e garantir a trafegabilidade o ano todo, sendo vital para o Acre, Amazonas (BR-319), Mato Grosso (BR-158) e Pará, onde a falta de asfalto representa um bloqueio ao desenvolvimento.
- **Construção e substituição de pontes e viadutos:** solução específica para eliminar gargalos físicos pontuais que interrompem fluxos contínuos. Destaca-se a urgência na substituição de pontes de madeira por concreto em Rondônia e Tocantins, e a construção de pontes para transposição de rios no Maranhão (Parnaíba) e Roraima, vitais para a segurança e para o tráfego de cargas pesadas.
- **Duplicação e aumento de capacidade (obras estruturantes):** foco dos estados onde a malha básica já existe, mas está saturada pelo volume de tráfego. As soluções visam transformar rodovias de pista simples em corredores expressos, como solicitado para a BR-101 em Santa Catarina e Pernambuco, a BR-277 no Paraná e a BR-116 no Ceará.
- **Contornos, anéis viários e adequações urbanas:** é uma solução recorrentemente proposta para retirar o tráfego de passagem de perímetros urbanos, citada como prioritária para as regiões metropolitanas de Fortaleza (CE), Vitória (ES), Goiânia (GO), Recife (PE) e Florianópolis (SC), além de polos regionais como Feira de



Santana (BA), Imperatriz (MA), Campina Grande (PB), Caruaru (PE), melhorando simultaneamente a logística e a mobilidade urbana.

- **Concessões, PPPs e gestão contratual:** Soluções de modelagem financeira e jurídica para viabilizar investimentos. Inclui propostas inovadoras de concessões híbridas (unindo trechos federais e estaduais no mesmo pacote) defendidas por Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina, além da federalização de trechos estaduais que desempenham função de eixo nacional

Infraestrutura ferroviária

Esta categoria reúne as soluções voltadas para a revitalização e expansão da malha sobre trilhos, refletindo o consenso nacional sobre a necessidade de reequilibrar a matriz de transportes. As demandas apresentadas pelos estados não se limitam apenas à construção de novos trechos, mas enfocam fortemente a eficiência da rede existente, combatendo a ociosidade e os gargalos de conexão. As propostas se distribuem nas seguintes subcategorias:

- **Expansão da malha, novos traçados e conexões:** soluções voltadas para preencher os "vazios logísticos" e conectar áreas produtivas aos portos. Inclui projetos estruturantes de longa distância, como a conclusão da Transnordestina (vital para Pernambuco, Ceará e Piauí) e a consolidação de corredores de integração nacional, como a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) em Mato Grosso e Goiás, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) na Bahia, e a extensão da Ferrovia Norte-Sul (FNS) para a Região Sul.
- **Reativação e modernização de trechos existentes:** resposta direta ao problema dos trechos abandonados ou subutilizados. Estados como Mato Grosso do Sul (Malha Oeste), Rio de Janeiro e Bahia (trechos da FCA) demandam investimentos urgentes para recuperar a operacionalidade de corredores que já existem fisicamente, mas que hoje não transportam carga de forma eficiente.
- **Repactuação de contratos de concessões ferroviárias:** foca na oportunidade regulatória de atualizar os contratos de concessão prestes a vencer. A demanda, enfatizada por Minas Gerais e Paraná, é que os novos contratos incluam obrigações claras de investimento na resolução de conflitos urbanos e na modernização da via permanente, garantindo que a concessão sirva aos interesses do desenvolvimento regional.
- **Transporte ferroviário de passageiros:** Embora o foco do PNL seja majoritariamente de cargas, diversas UFs inseriram a demanda por trens de passageiros como solução de mobilidade intermunicipal. Destacam-se os projetos de Trens Intercidades (TIC) em São Paulo e iniciativas de aproveitamento de malhas existentes para turismo ou transporte regional no Nordeste e Sul.

Infraestrutura hidroviária e portuária

Esta categoria endereça a necessidade de modernizar a interface entre o país e o comércio exterior, bem como de aproveitar o potencial natural dos rios brasileiros. As soluções



propostas buscam resolver o descompasso entre a eficiência dentro dos terminais e as dificuldades externas, distribuindo-se nas seguintes subcategorias:

- **Acessos terrestres a portos:** considerada a prioritária para a eficiência portuária, a demanda é por obras que segreguem o fluxo de cargas e o tráfego urbano na "última milha". Exemplos críticos incluem a necessidade de adequações viárias no acesso ao Porto de Itaqui, no Maranhão, e as obras de acesso ao complexo de Suape, em Pernambuco, vitais para evitar que o crescimento da movimentação trave as cidades vizinhas.
- **Dragagem, sinalização e estudos das hidrovias:** foca na garantia da navegabilidade. Para além da crise hídrica na Amazônia (que afeta especialmente Amazonas e Rondônia), há demanda por transformar rios em hidrovias comerciais confiáveis na Lagoa Mirim (Rio Grande do Sul) e a necessidade de dragagem contínua nos canais de acesso ao Porto de Santana, no Amapá.
- **Modernização e expansão de portos existentes:** soluções voltadas para adequar os terminais a navios de maior calado e novas tecnologias. Representantes do Espírito Santo e da Bahia destacaram a necessidade de investimentos em retroáreas e berços mais profundos para manter a competitividade de seus complexos portuários frente às rotas internacionais.
- **Construção de novos portos e terminais:** projetos de novas instalações portuárias para descongestionar as atuais ou estabelecer novas saídas logísticas, como a demanda por um porto de águas profundas no litoral do Piauí e novos terminais pesqueiros e de carga no Rio Grande do Norte.

Infraestrutura aeroportuária

Embora o volume de carga propícia seja menor comparado a outros modos de transporte, as soluções aeroportuárias aparecem como estratégicas para a integração nacional e para cargas de alto valor agregado. A matriz de soluções revela duas vocações distintas:

- **Aviação regional e aeródromos interiores:** demanda massiva de estados com grande extensão territorial, onde o avião é o único meio de transporte rápido. A solução foca na pavimentação de pistas, sinalização noturna e pequenos terminais em municípios do interior, sendo vital para a integração do Pará, Minas Gerais e para o turismo no Tocantins (Jalapão).
- **Hubs logísticos e aeroportos de carga:** soluções para consolidar aeroportos como centros de distribuição internacional. O Distrito Federal e o Ceará reforçam a necessidade de infraestrutura alfandegária e logística em seus aeroportos para operarem como hubs de conexão entre a América do Sul, Europa e América do Norte.

Segurança e apoio ao transporte

Esta categoria reconhece que a infraestrutura física é inútil sem condições operacionais seguras. As soluções propostas atacam o custo extra gerado pela criminalidade e pela precarização das condições de trabalho dos motoristas:



- **Segurança pública na logística:** ações de inteligência e monitoramento tecnológico para combater o roubo de cargas, uma demanda crítica em rotas de mercadorias com alto valor agregado no Rio de Janeiro e nas conexões com o Sudeste.
- **Infraestrutura de apoio ao motorista (pontos de parada de descanso):** solução voltada à dignidade e segurança viária. É uma demanda recorrente em corredores de longa distância, citada por Mato Grosso e Goiás, para garantir que os caminhoneiros tenham locais seguros para o repouso obrigatório, reduzindo acidentes por fadiga.

Governança, planejamento e articulação

Esta categoria reflete o entendimento de que a eficiência logística depende tanto de obras físicas quanto da qualidade das instituições. As soluções propostas buscam superar entraves administrativos e a fragmentação decisória, focando na gestão pública. As demandas se distribuem nas seguintes subcategorias:

- **Elaboração de planos (PELT) como base do planejamento:** diversos estados, como Alagoas, Paraíba e Rio de Janeiro, apontaram a necessidade de apoio técnico e financeiro para elaborar ou atualizar seus Planos Estaduais de Logística e Transportes (PELTs), garantindo que os investimentos sigam uma lógica de longo prazo e não apenas ciclos políticos.
- **Articulação interfederativa e novos arranjos institucionais:** soluções para a falta de diálogo e ambiente cooperativo entre União e estados. A demanda central é a reativação e ampliação de fóruns permanentes, como o CONIT, e a criação de câmaras de conciliação para destravar projetos que envolvem competências mistas – uma prioridade para estados com malhas complexas como Minas Gerais, Paraná e São Paulo.
- **Agilização de licenciamento e desburocratização:** a solução foca na modernização dos órgãos licenciadores e na harmonização de normas ambientais para dar celeridade a obras estruturantes, gargalo crítico citado por Amazonas (BR-319) e Mato Grosso (Ferrogrão).
- **Diplomacia e integração fronteiriça:** essencial para os estados que conectam o país ao exterior. Inclui a articulação do Itamaraty para viabilizar obras binacionais e acordos aduaneiros, sendo vital para o Acre (saída para o Pacífico), Roraima (Guiana) e Rio Grande do Sul (Uruguai e Argentina).

Financiamento público e gestão de ativos

Esta categoria endereça a sustentabilidade econômica dos projetos. Diante da restrição fiscal, os estados propõem soluções que variam desde a garantia do básico (manutenção) até mecanismos sofisticados de parcerias para atrair o setor privado:

- **Financiamento direto, alocação de recursos e investimentos:** a demanda clássica por orçamento. O foco aqui não é apenas mais dinheiro, mas a regularidade nos repasses para manutenção da malha federal, apontada como questão de



sobrevivência logística por estados da Região Norte como Acre, Rondônia e Roraima, onde a interrupção de verbas significa isolamento.

- **Federalização de rodovias e transferência de ativos:** estratégia de reorganização da responsabilidade. Inclui propostas de federalizar rodovias estaduais que funcionam como eixos nacionais (para que a União assuma a manutenção) ou, inversamente, transferir trechos federais para os estados comporem pacotes de concessão mais atrativos, modelo defendido por Santa Catarina, Paraná e Minas Gerais.

Outras oportunidades e inovação

Agrupa as soluções de caráter transversal que preparam a logística brasileira para os desafios atuais. Esta categoria captura as inovações e as novas pautas climáticas e fronteiriças:

- **Infraestrutura de fronteira e controle aduaneiro:** soluções para agilizar o trâmite de cargas internacionais. Inclui a modernização de portos secos e aduanas, fundamental para a Rota Bioceânica em Mato Grosso do Sul e para a conexão com a Guiana em Roraima.
- **Transição energética e corredores verdes:** projetos que integram a logística à produção de energia limpa. Destacam-se o suporte à produção eólica e ao hidrogênio verde no Piauí, Rio Grande do Norte e Ceará, além da infraestrutura dutoviária para gás em Sergipe.
- **Resiliência de infraestruturas:** em resposta direta a eventos climáticos extremos, surge a demanda por adaptar projetos de engenharia a novas cotas de inundação e estabilidade de encostas, uma prioridade para a reconstrução do Rio Grande do Sul e para a manutenção da BR-101 em São Paulo.
- **Fortalecimento de cadeias produtivas e industrialização:** o uso da logística para atrair fábricas. Alagoas e Paraíba propõem a estruturação de distritos industriais logísticos para agregar valor à produção local antes do embarque.
- **Capacitação técnica e desenvolvimento de capital humano:** reconhecimento de que a eficiência logística depende de mão de obra especializada. As soluções voltam-se à formação de quadros técnicos com competência para o planejamento e a gestão operacional, uma necessidade enfatizada por Alagoas e Pernambuco para dar sustentabilidade aos seus projetos de desenvolvimento.
- **Política de compartilhamento de dados:** propostas para integrar sistemas de dados de diferentes órgãos e estados, permitindo a rastreabilidade unificada da carga e o planejamento orientado por dados. Trata-se de uma demanda transversal para modernizar a gestão nacional, defendida, por exemplo, por Minas Gerais.



4. Principais Resultados do Georreferenciamento de Projetos, Gargalos, Oportunidades e Soluções

Para além das entrevistas realizadas com os representantes dos governos estaduais, abordadas na seção anterior, o engajamento das Unidades Federativas também se deu através da colaboração na construção de bases de dados geográficas a serem incorporadas ao Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050), objeto da Etapa 1 do estudo. Adicionalmente, na etapa de consolidação também foi feito o georreferenciamento dos elementos territoriais que compõem os resultados da pesquisa qualitativa (Etapas 2 e 3).

Estas bases estão todas disponíveis no repositório de dados deste relatório, disponível através do endereço eletrônico:

<https://drive.google.com/drive/folders/1qoVwKCHXrScnYB2-KeNE17I4IbRzGq3x>

Neste capítulo, o item 4.1. apresenta um resumo dos resultados do mapeamento de empreendimentos e obras logísticas através das informações disponibilizadas pelos governos estaduais. Já nos itens 4.2, 4.3. e 4.4., descreve-se o processo de georreferenciamento dos insumos coletados no âmbito da Pesquisa Qualitativa. Por fim, o item 4.5 identifica, no repositório de dados, os arquivos utilizados ao longo deste capítulo, com vistas a facilitar sua consulta e posterior utilização.

4.1. Georreferenciamento de empreendimentos estaduais

Esta seção apresenta um resumo dos resultados da Etapa 1 do estudo, abordados em maior detalhe no Anexo 1. O processo de produção da Base de Dados Geográfica de projetos logísticos teve início com a solicitação estruturada de informações às Unidades Federativas. Para esse fim, foi disponibilizado aos governos estaduais um formulário padronizado de coleta de dados, concebido para facilitar o preenchimento e assegurar maior consistência e comparabilidade entre as informações recebidas, além de permitir sua posterior integração ao banco de dados geoespacial do PNL 2050. Embora o uso desse instrumento não tenha sido obrigatório, ele serviu como referência quanto ao conjunto mínimo de informações requeridas. A coleta foi acompanhada por uma estratégia ativa de engajamento, baseada no mapeamento de atores-chave em cada UF e em contatos contínuos por diferentes meios, de modo a estimular a participação e esclarecer dúvidas ao longo do processo.

As informações recebidas foram então organizadas, sistematizadas e padronizadas em uma base de dados geográfica única, assegurando a rastreabilidade dos insumos e o controle do fluxo de informações. Cada obra e empreendimento identificado passou por um processo de triagem e cadastramento individualizado, com a atribuição de códigos únicos e o preenchimento de campos de controle que garantem sua vinculação inequívoca ao banco geoespacial. Como etapa final, realizou-se uma devolutiva às Unidades Federativas, com o compartilhamento dos resultados preliminares do mapeamento e a solicitação, quando necessário, de esclarecimentos ou complementações, possibilitando a checagem, o aperfeiçoamento e o refinamento contínuo da Base de Dados Geográfica.



O detalhamento metodológico e os resultados completos desse processo encontram-se no Anexo 1. Para fins de síntese, destaca-se que foram cadastradas 2.553 obras, a partir da contribuição de 20 Unidades Federativas. Conforme ilustrado na Figura 4, observa-se a predominância de projetos do setor Rodoviário, que concentram 1.929 obras. Na sequência, aparecem os setores Ferroviário, com 250 obras cadastradas, Aeroviário, com 143, Hidroviário, com 142, e Portuário, com 89 registros.

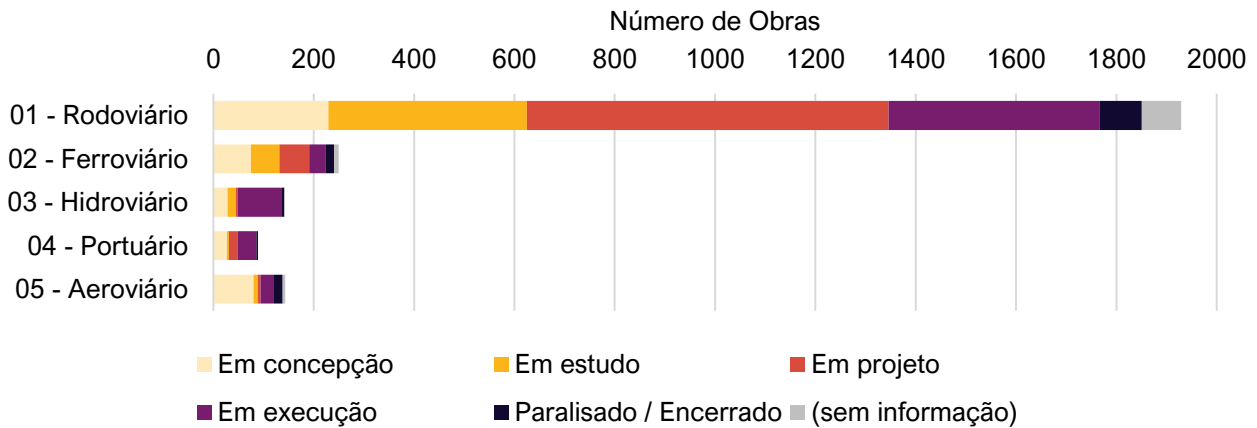


Figura 4. Distribuição de obras por Setor e por Status. Fonte: Elaboração própria.

No que se refere ao estágio de maturidade das obras, a Figura 5 indica que a maior parte delas se encontra nas fases iniciais de desenvolvimento, distribuindo-se entre em concepção (439 obras), em estudo (482) e em projeto (781). A espacialização dessas informações no território nacional é apresentada nos mapas da Figura 6 até a Figura 10, que evidenciam a distribuição dos diferentes estágios de maturação das obras por setor.

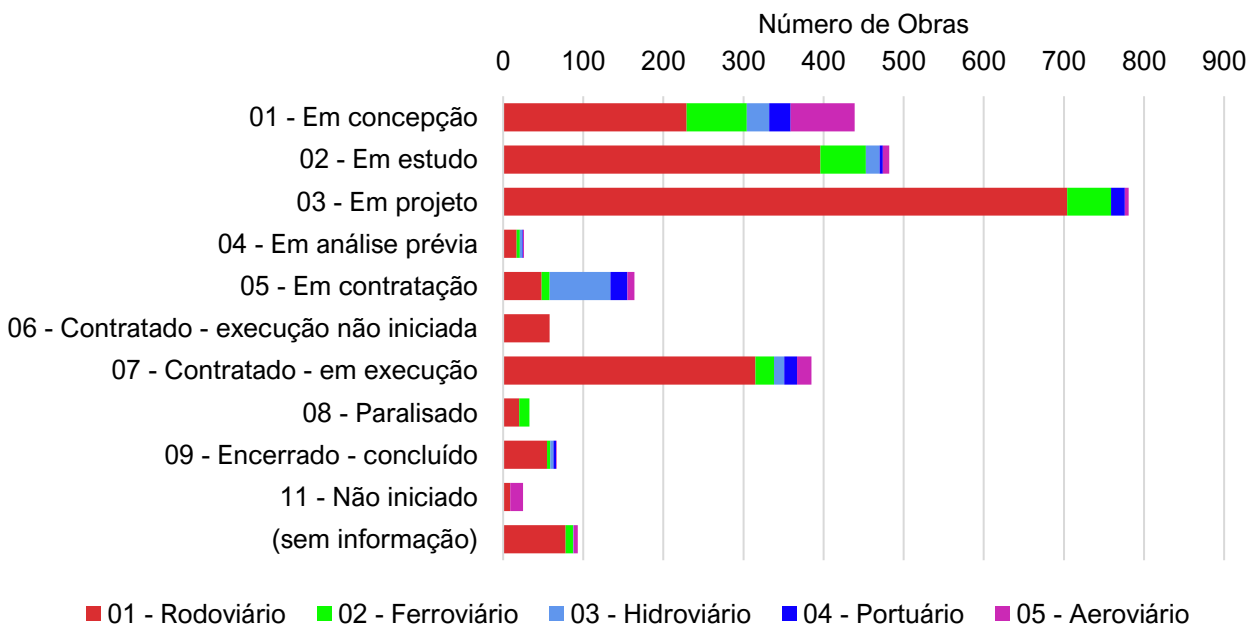
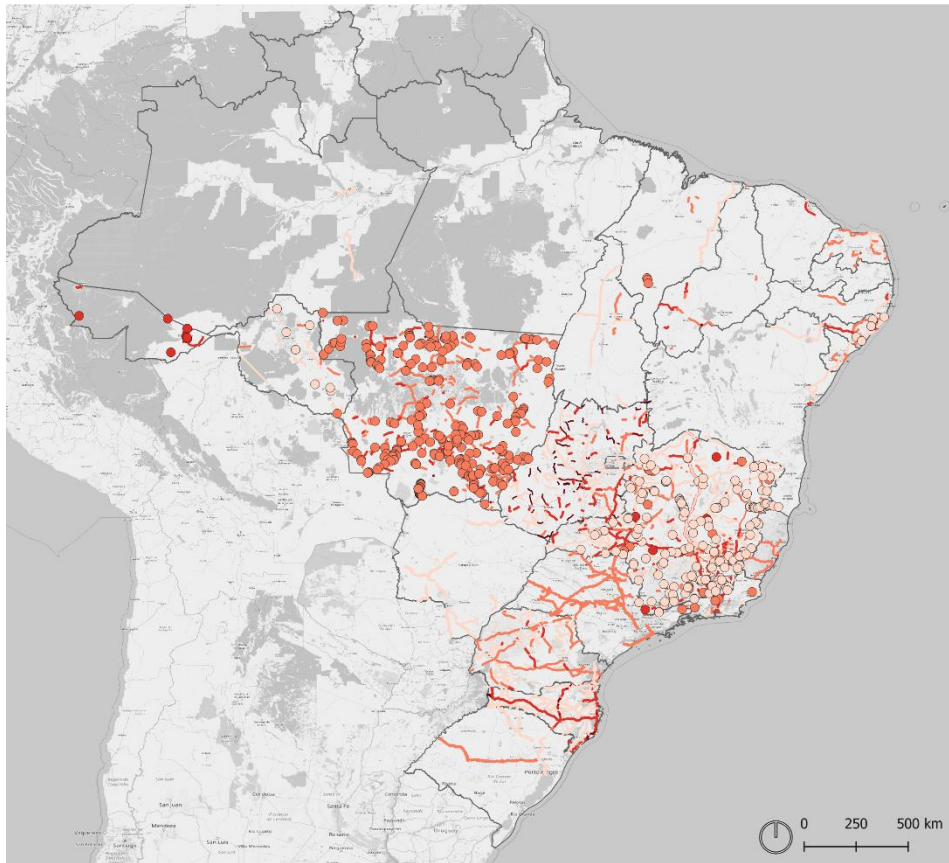


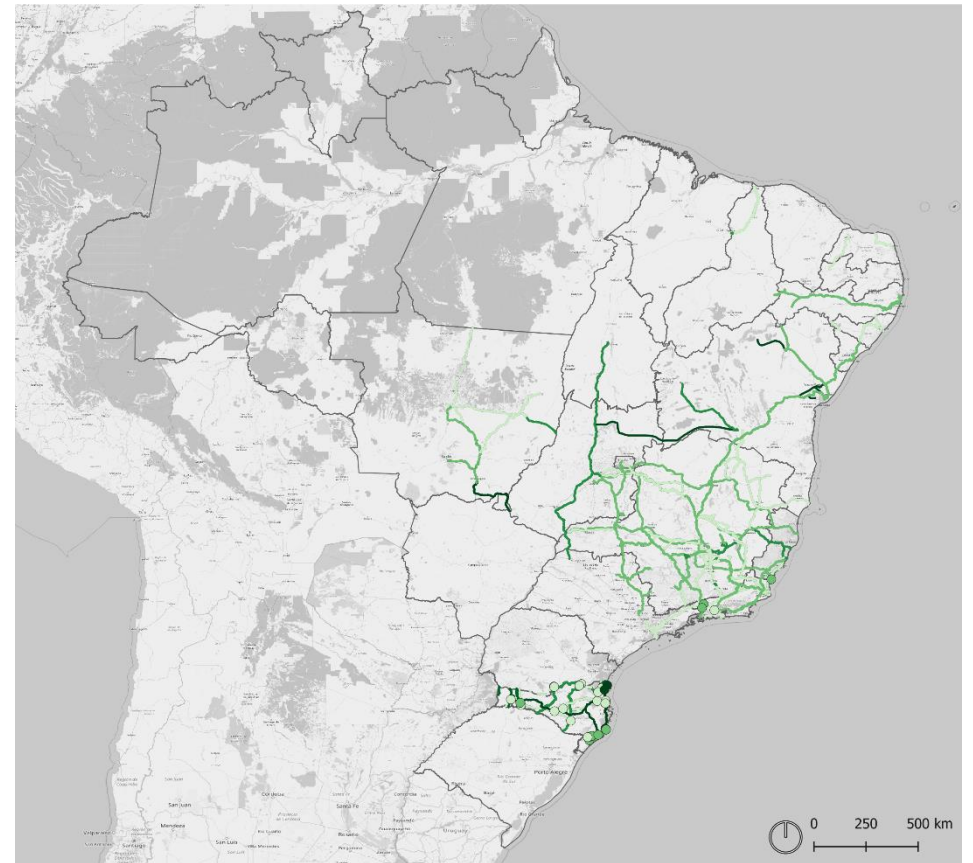
Figura 5. Distribuição de obras por Status e por Setor. Fonte: Elaboração própria.





Rodoviário | Status da obra | Ponto
 ○ Em concepção / Em estudo ● Em projeto / Em licitação ● Contratado / Em execução ● Paralisado / Concluído
 Rodoviário | Status da obra | Linha
 — Em concepção / Em estudo — Em projeto / Em licitação — Contratado / Em execução — Paralisado / Concluído

Figura 6. Obras rodoviárias segundo Status. Fonte: Elaboração própria.



Ferroviário | Status da obra | Ponto
 ○ Em concepção / Em estudo ● Em projeto / Em licitação ● Contratado / Em execução ● Paralisado / Concluído
 Ferroviário | Status da obra | Linha
 — Em concepção / Em estudo — Em projeto / Em licitação — Contratado / Em execução — Paralisado / Concluído

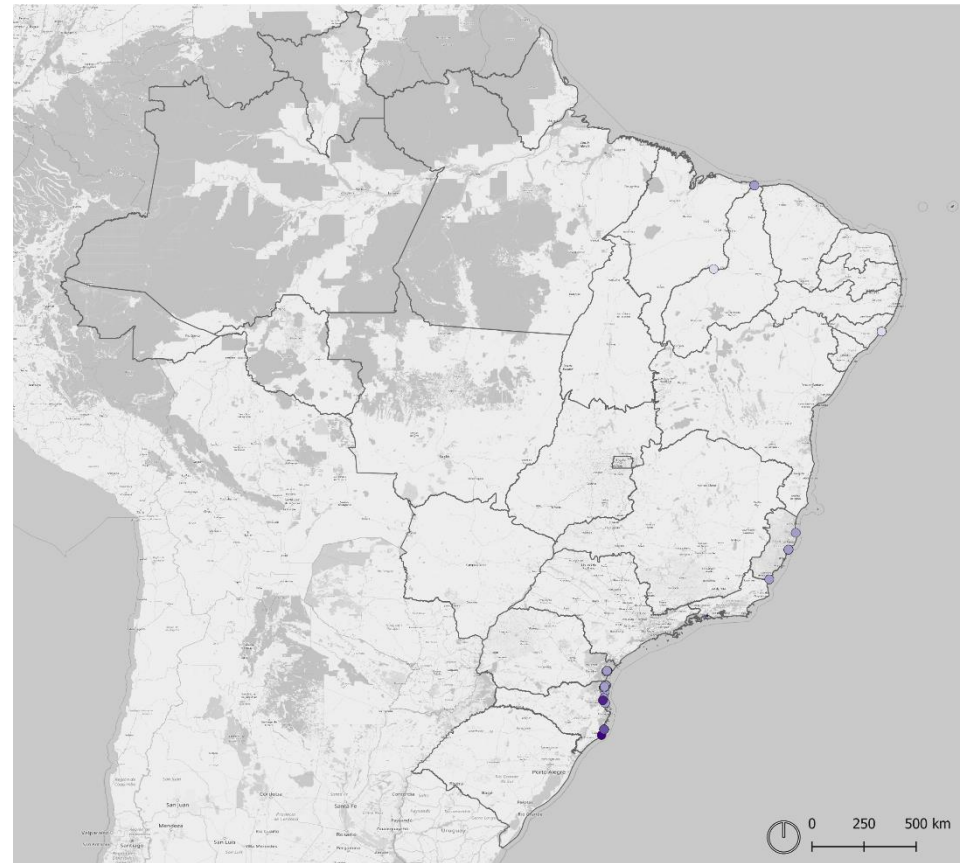
Figura 7. Obras ferroviárias segundo Status. Fonte: Elaboração própria.





Hidroviário | Status da obra | Ponto
 ● Em concepção / Em estudo ● Em projeto / Em licitação ● Contratado / Em execução ● Paralisado / Concluído
 Hidroviário | Status da obra | Linha
 — Em concepção / Em estudo — Em projeto / Em licitação — Contratado / Em execução — Paralisado / Concluído

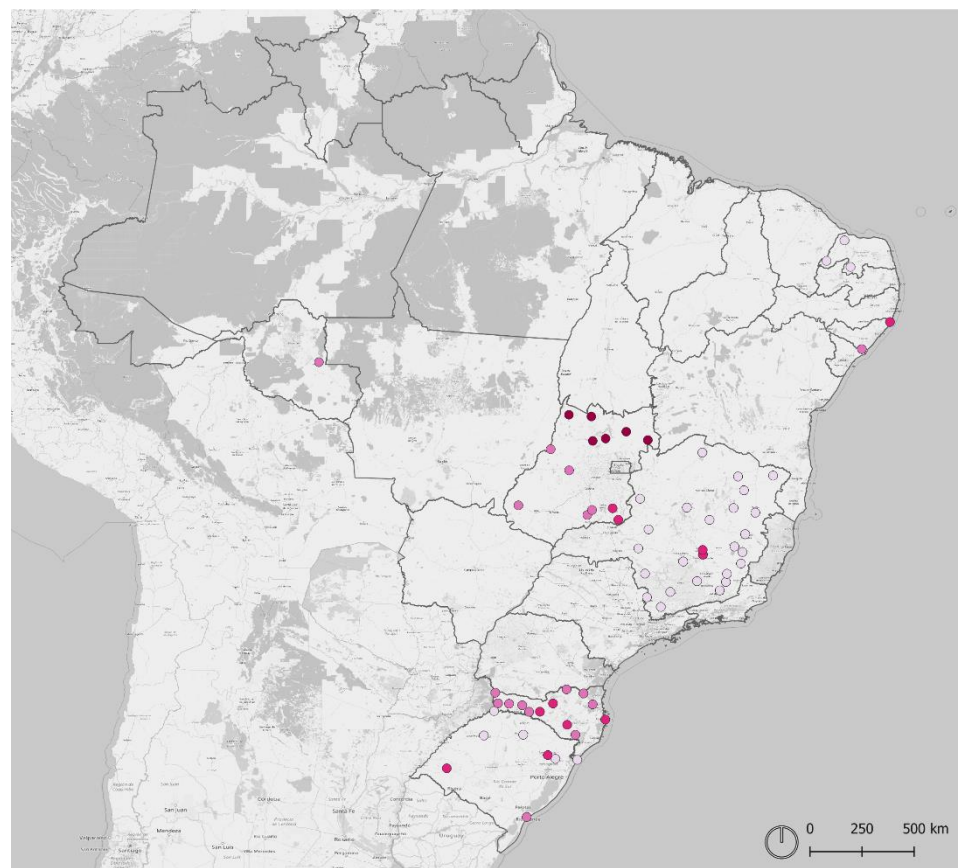
Figura 8. Obras hidroviárias segundo Status. Fonte: Elaboração própria.



Portuário | Status da obra | Ponto
 ● Em concepção / Em estudo ● Em projeto / Em licitação ● Contratado / Em execução ● Paralisado / Concluído
 Portuário | Status da obra | Linha
 — Em concepção / Em estudo — Em projeto / Em licitação — Contratado / Em execução — Paralisado / Concluído

Figura 9. Obras portuárias segundo Status. Fonte: Elaboração própria.





Aeroviário | Status da obra | Ponto

- Em concepção / Em estudo
- Em projeto / Em licitação
- Contratado / Em execução
- Paralisado / Concluído

Figura 10. Obras aeroviárias segundo Status. Fonte: Elaboração própria.



A análise agregada da base de dados geográfica deve considerar a expressiva heterogeneidade no volume de obras cadastradas entre as Unidades Federativas. Enquanto alguns estados contribuíram com poucas dezenas de registros, outros apresentaram várias centenas de obras, o que implica que a predominância de determinados setores ou estágios de maturidade no total consolidado não deve ser interpretada, de forma direta, como representativa de um padrão nacional.

Essa heterogeneidade torna-se mais evidente na análise desagregada por Unidade Federativa e por setor, apresentada na Figura 11 e na Figura 12. Minas Gerais e Mato Grosso destacam-se como os estados com maior número de obras cadastradas, com 766 e 685 registros, respectivamente. Goiás, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná também apresentam volumes expressivos, com ao menos uma centena de obras cada. Por outro lado, não foram registrados empreendimentos para os estados do Amapá, Amazonas, Distrito Federal, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraíba e Roraima. Embora as obras rodoviárias predominem na maioria das UFs, alguns estados apresentam configurações setoriais distintas, como a maior participação de projetos ferroviários na Bahia e a relevância de obras hidroviárias no Rio Grande do Sul e em São Paulo.

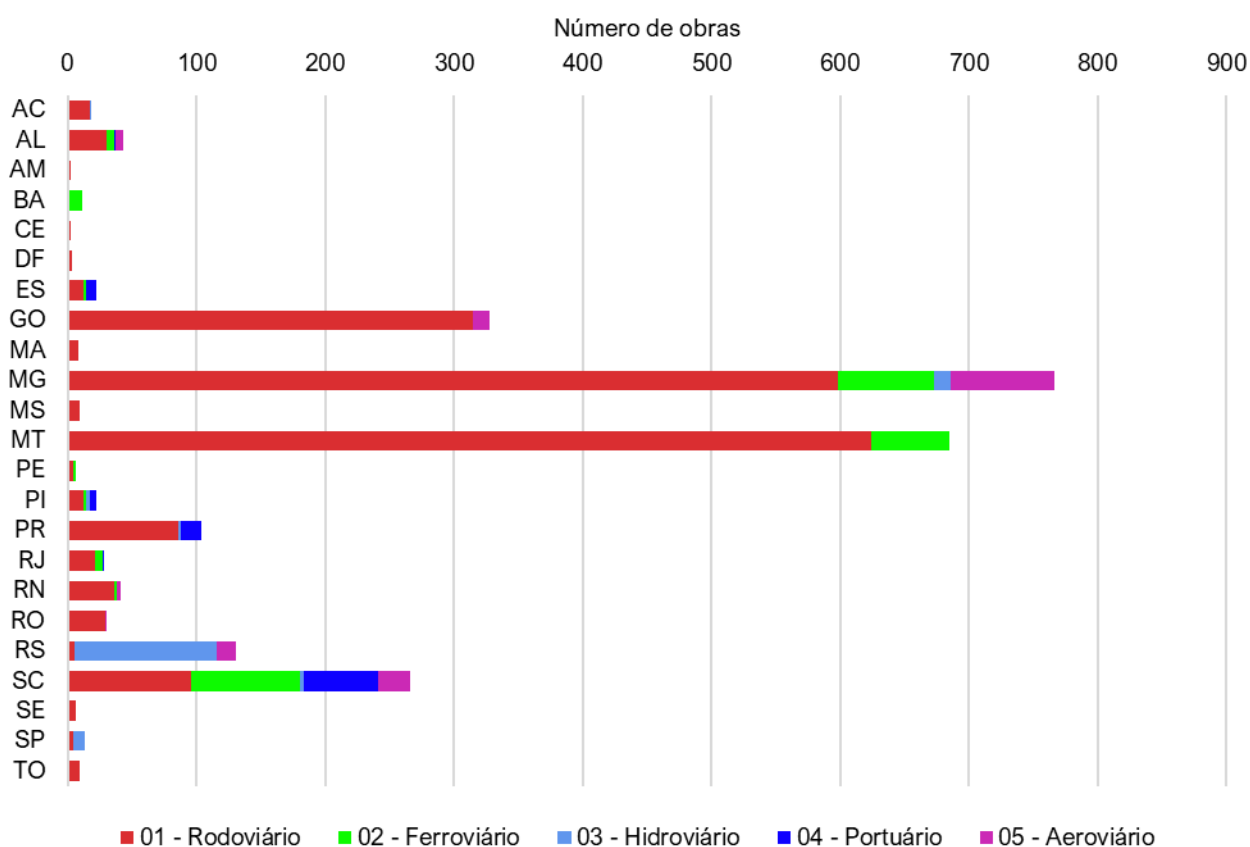


Figura 11. Número de obras por UF por Setor. Fonte: Elaboração própria.



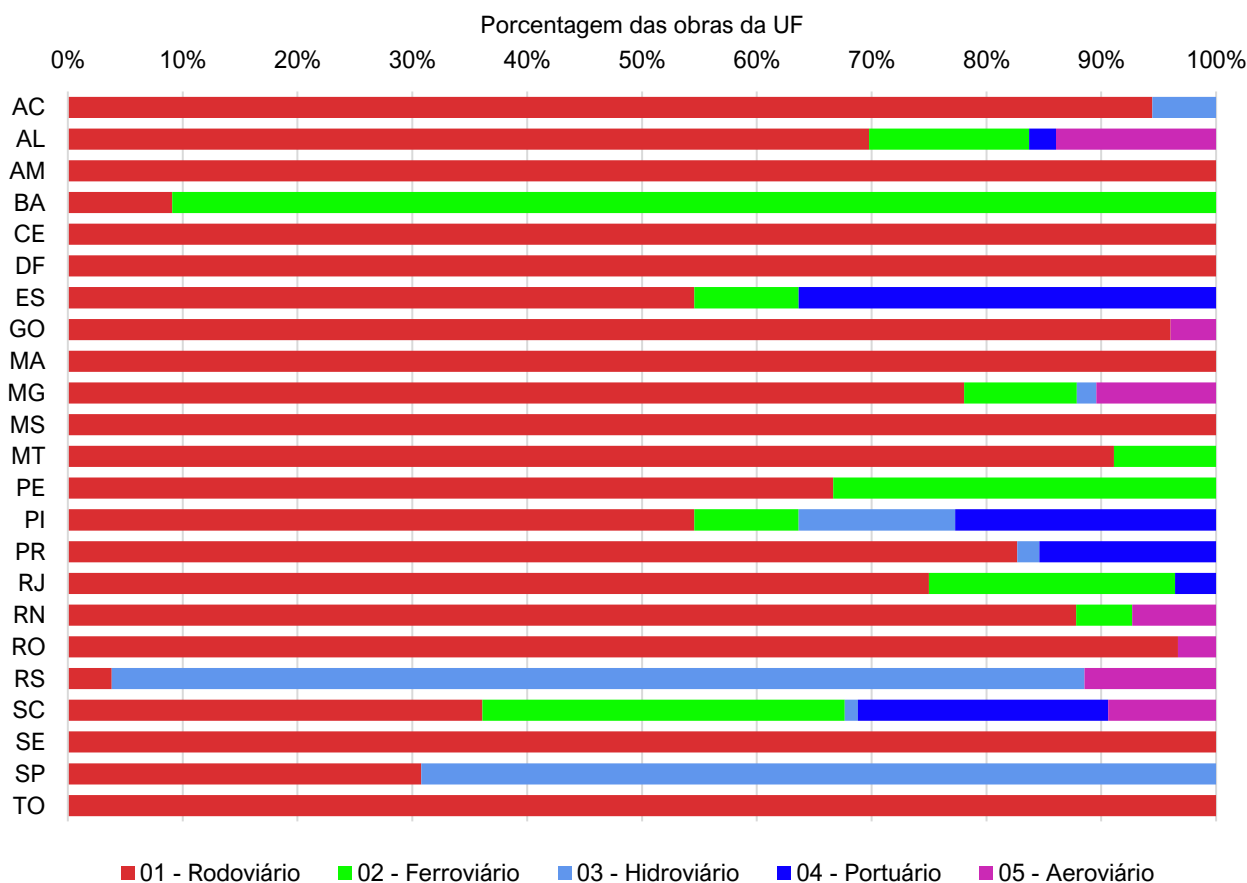


Figura 12. Distribuição de obras por UF por Setor. Fonte: Elaboração própria.

Mapa online interativo

Com o objetivo de ampliar a transparência e facilitar o acesso aos resultados do mapeamento de projetos, foi desenvolvida uma plataforma digital para a visualização da Base de Dados Geográfica consolidada. A ferramenta foi concebida como um ambiente de consulta simples e intuitivo, permitindo a apresentação integrada de todos os empreendimentos e obras georreferenciados no âmbito do PNL 2050, conforme descrito no subitem anterior. Os representantes das UFs tiveram, assim, a oportunidade de consultar o resultado do georreferenciamento dos empreendimentos planejado no seu estado e apontar, quando necessário, qualquer correção, ajuste ou complementação às informações cadastradas no âmbito deste estudo.

Além da visualização espacial, a plataforma possibilita o download direto da base de dados geográfica, oferecendo às equipes técnicas das Unidades Federativas uma alternativa prática para a verificação, análise e eventual reaproveitamento das informações em seus próprios Sistemas de Informação Geográfica (SIG). Essa funcionalidade reforça o caráter colaborativo do processo e contribui para o aprimoramento contínuo da base, ao facilitar a checagem e o aprofundamento das informações pelos entes estaduais.

A navegação na plataforma é estruturada de modo a articular a visualização cartográfica com painéis informativos. O usuário pode explorar a lista de empreendimentos e obras,



acessar seus principais atributos e destacar elementos específicos no mapa. Adicionalmente, para cada empreendimento, é disponibilizada uma ficha-síntese com as principais informações do projeto, passível de exportação em formato PDF.

As imagens a seguir (Figura 13, Figura 14, Figura 15) ilustram as principais funcionalidades da ferramenta e exemplificam a consulta ao mapa online interativo, que pode ser acessado através do link:

<https://pnl2050.redesmobilidade.com/admin/47ae7322e2030d64311b8e2d>

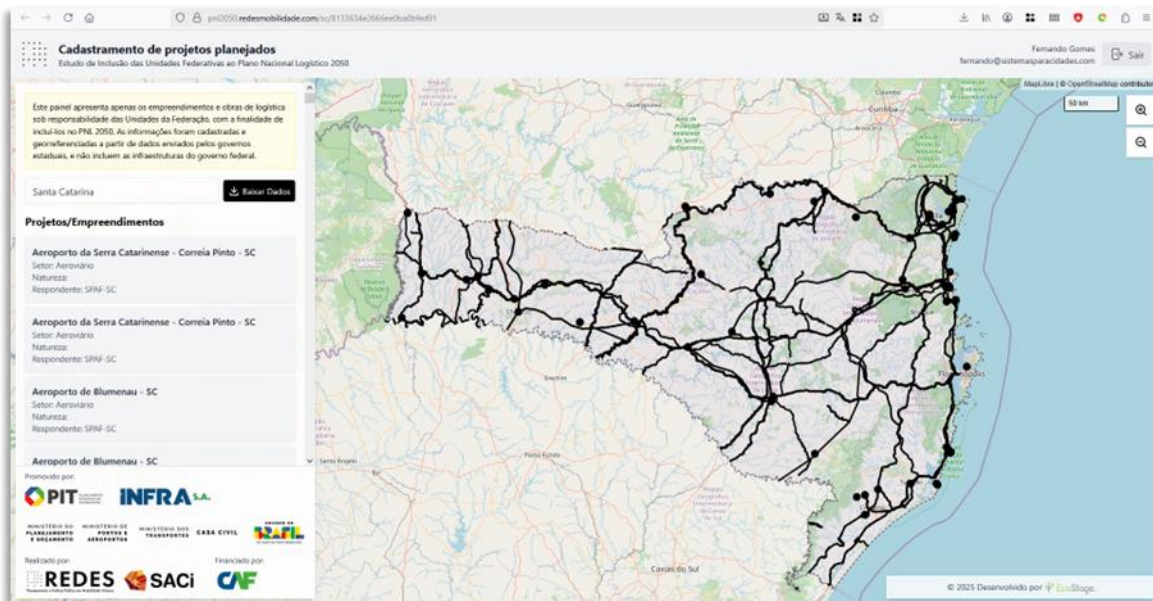


Figura 13. Captura de tela do mapa interativo online (exemplo para o caso de SC).

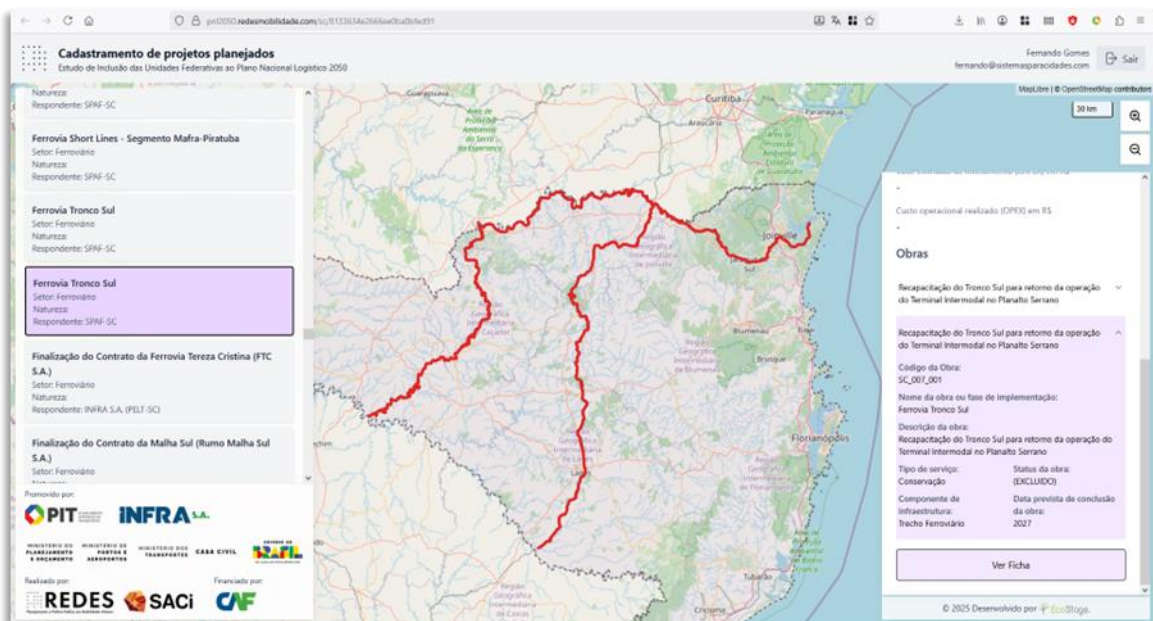


Figura 14. Captura de tela do mapa interativo online com obras selecionadas (exemplo para o caso de SC).



Cadastro de projetos planejados
Estudo de Inclusão das Unidades Federativas ao Plano Nacional Logístico 2050

Ficha do Projeto
Ficha Cadastral de Empreendimento -
ID 1355: SC_081
Nome Padronizado: Nova Ferrovia Tereza Cristina (FTC S.A.)

Respondente
INFRSA S.A. (PELT-SC)

Responsável pela Execução
-

Responsável pela Gestão
-

Modo de transporte principal (setor)
Ferroviário

Nome padronizado da infraestrutura associada
EF-488 (SC)

Instância do Orçamento
-

Modelo de Outorga
-

Natureza principal do empreendimento
-

Tipo Serviço	Componente Infra	Qtd Obras
Implantação	Terminal Ferroviário de Cargas	4
Ampliação	Terminal Ferroviário de Cargas	1
Conservação	Trecho Ferroviário	1
Ampliação	Trecho Ferroviário	1

Valor total estimado das obras em R\$
-

Detalhamento de Obras do Empreendimento (Limitado às 13 primeiras obras):
Quantidade total de obras cadastradas: 7

ID	Descrição	Grupo/Serv	Tipo Serviço	Componente Infra	Ano Início	Duração	Status	Respondente
870	Implantação de Pátio de Transbordo de Cargas em Forquilha - SC	Implantação	Implantação	Terminal Ferroviário de Cargas			Em contratação	INFRSA S.A. (PELT-SC)
871	Implantação de Pátio de Transbordo de Cargas em Siderópolis - SC	Implantação	Implantação	Terminal Ferroviário de Cargas			Em contratação	INFRSA S.A. (PELT-SC)

Fechar Baixar Ver Ficha

Figura 15. Captura de tela de uma Ficha de projeto (exemplo para o caso de SC).

4.2. Georreferenciamento de Gargalos

No âmbito da espacialização dos insumos levantados junto às UFs no processo de elaboração do PNL, além do trabalho descrito acima desenvolvido na Etapa 1, foi realizado também o esforço de georreferenciar os gargalos identificados na Etapa 2 do estudo. Com base na sistematização das informações coletadas nas entrevistas, descritas no capítulo 3, foram identificados aqueles gargalos que apresentavam referência territorial clara ou estavam associados a uma infraestrutura específica, possibilitando seu georreferenciamento. Por exemplo, na entrevista com o governo do Ceará, foi destacado que a BR-222, que liga Fortaleza ao norte do país, necessita de duplicação. Assim, foi possível encontrar o traçado da ligação em questão. Por outro lado, gargalos de caráter mais abrangente, como a insuficiência de áreas seguras de descanso para caminhoneiros e a carência de espaços adequados para carga e descarga nos centros urbanos — mencionados na entrevista com representantes do Rio de Janeiro — não puderam ser espacializados, uma vez que não se referem a pontos definidos de forma clara no território.

A partir desta listagem de gargalos que poderiam ser georreferenciados, recorreu-se a diversas fontes de informação geográfica que permitissem sua representação espacial. A primeira fonte consultada foi a Base de Dados Geográfica produzida na Etapa 1 e apresentada de maneira resumida no item 4.1 deste relatório. O objetivo foi identificar se alguma das obras sistematizadas tratavam especificamente dos gargalos levantados. Esse cruzamento traz uma rica integração entre as diferentes frentes de trabalho desenvolvidas, pois associa as percepções das UFs acerca dos seus desafios logísticos às intervenções que as próprias secretarias já conceberam e incorporaram ao planejamento do PNL. Um exemplo ilustrativo é o gargalo relacionado à necessidade de duplicação da BR-406, no trecho entre Natal e João Câmara, no estado do Rio Grande do Norte, em função da futura conexão com o Porto Indústria Verde. Na Base de Dados Geográfica se encontra a obra



RN_023_001, cuja descrição é: “Duplicar rodovia federal entre São Gonçalo do Amarante/RN e entroncamento com RN-120 (João Câmara). Em face da demanda pelo Novo Porto-Indústria Verde do Rio Grande do Norte”.

Quando o cruzamento com a Base de Dados Geográfica não trouxe resultados, recorreu-se a diferentes fontes governamentais de informação espacial, tais como DNIT, ANTAQ e DERs, bem como à identificação direta das feições no Google Maps, para a obtenção das geometrias correspondentes aos gargalos. Nos casos em que os gargalos apresentavam caráter mais abrangente ou não estavam associados a estruturas físicas claramente delimitadas, optou-se pela criação de geometrias ilustrativas. Um exemplo desse procedimento refere-se ao déficit logístico apontado pelo governo do Maranhão na região das Reentrâncias Maranhenses, importante área de produção de pescado. Para fins de representação cartográfica, foi elaborado um polígono que delimita essa região, de modo a evidenciar a necessidade de um enfoque específico sobre essa porção do estado.

Ao final desse processo, dos 228 gargalos sistematizados, 166 puderam ser representados espacialmente por meio da atribuição de ao menos uma geometria. Tal resultado reflete tanto a necessidade de empregar múltiplas geometrias para ilustrar adequadamente determinados gargalos quanto a possibilidade de uma mesma feição espacial estar associada a mais de um deles. Dessa forma, a representação desses 166 gargalos resultou no mapeamento de 1.092 geometrias na base de dados. A Tabela 3 sintetiza a origem dessas feições, destacando-se que 834 delas provêm da base de dados elaborada na Etapa de Mapeamento para o PNL, o que reforça a importância do cruzamento entre as etapas do estudo. Complementarmente, 199 geometrias foram obtidas a partir de Dados Externos, enquanto 59 são resultado de Elaboração Própria.

Fonte	Geometrias
Mapeamento PNL	834
Dados Externos	199
Elaboração Própria	59
Total	1092

Tabela 3. Número de geometrias por fonte. Fonte: Elaboração própria.

Desagregando o banco de dados de geometrias por setor, notamos que aproximadamente dois terços delas (720 feições) advém dos empreendimentos georreferenciados na etapa 1 de Mapeamento para o PNL e estão relacionadas ao setor Rodoviário (Tabela 4). Para o setor Ferroviário, foram identificadas 128 geometrias, sendo sua maior parte também relacionadas à base construída na etapa de Mapeamento para o PNL. Já para os setores Hidroviário e Aeroviário, a principal fonte de informação utilizada foram bancos de dados externos, principalmente do DNIT e da ANTAQ. Por fim, para as geometrias que representam gargalos atrelados a outro tipo de setor, 7 foram recuperadas em bases externas e as 4 demais, elaboradas internamente.



Setor	Mapeamento PNL	Dados Externos	Elaboração Própria	Total
Rodoviário	720	76	48	844
Hidroviário	85	39	4	128
Ferrovário	28	38	2	68
Aeroviário	1	39	1	41
Outro		7	4	11
Total	834	199	59	1092

Tabela 4. Número de geometrias por fonte e setor. Fonte: Elaboração própria.

Outro recorte relevante para a análise do processo de georreferenciamento dos gargalos refere-se à sua distribuição por Unidade da Federação. A Figura 16 indica uma concentração expressiva de registros oriundos da etapa de Mapeamento para o PNL nos estados de Minas Gerais e Mato Grosso. Em Minas Gerais, os dados disponibilizados na Etapa 1 corresponderam à totalidade dos arquivos georreferenciados do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT), que, conforme ressaltado na entrevista conduzida na Etapa 2, consolidam os principais gargalos logísticos do estado, com destaque para os modos rodoviário e ferroviário. Em razão disso, foram incorporadas 464 geometrias provenientes do PELT-MG. No caso do Mato Grosso, das 312 geometrias vinculadas a gargalos, 280 têm origem no mapeamento de pontes realizado pelo estado e encaminhado como subsídio ao PNL. Desse modo, verifica-se que, do total de 834 geometrias oriundas do Mapeamento para o PNL, 753 decorrem desses dois conjuntos específicos — os projetos do PELT-MG e o levantamento de pontes do Mato Grosso.



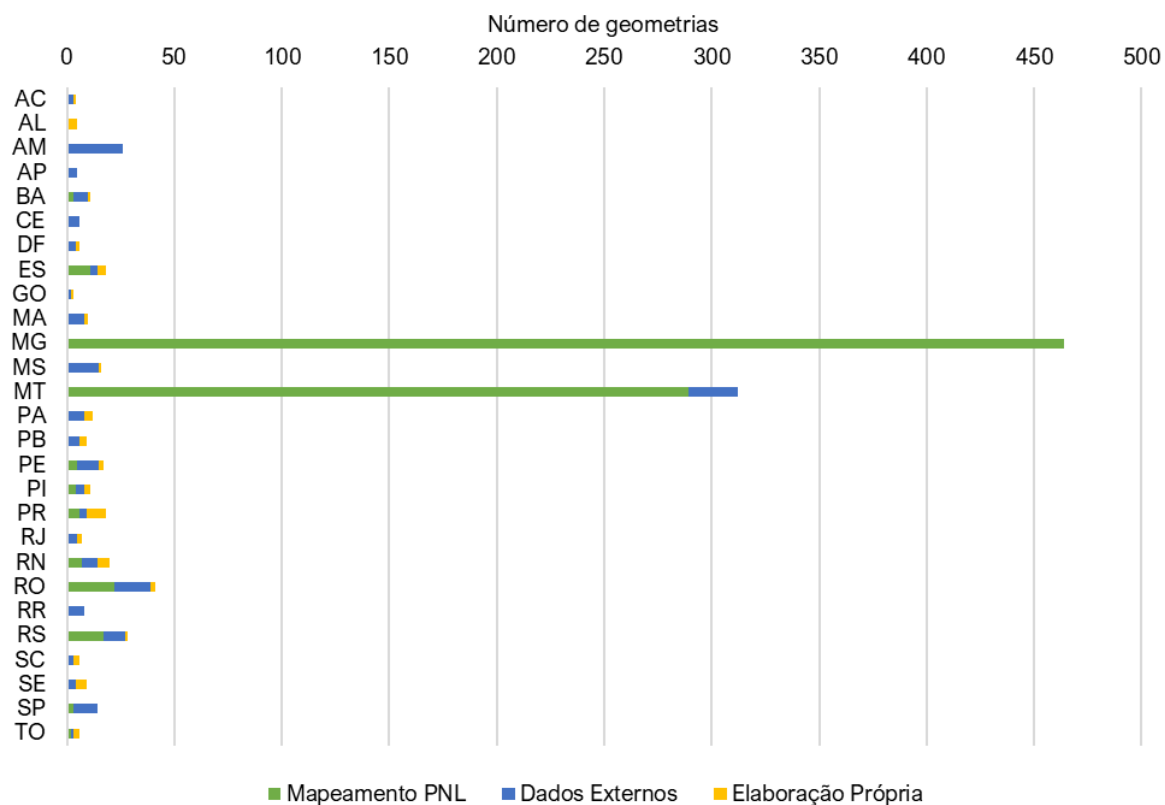


Figura 16. Número de geometrias por UF e fonte. Fonte: Elaboração própria.

Embora se observe uma concentração significativa de registros oriundos da Etapa de Mapeamento para o PNL em Minas Gerais e Mato Grosso, a base de dados de gargalos construída ao final do processo revela uma expressiva heterogeneidade entre as Unidades da Federação. A Figura 17 ilustra esse comportamento, mostrando que estados como Amazonas, Amapá, Mato Grosso do Sul e Roraima são majoritariamente representados por geometrias provenientes de bases externas, ao passo que, em Alagoas e Sergipe, predominou a produção de geometrias ilustrativas.



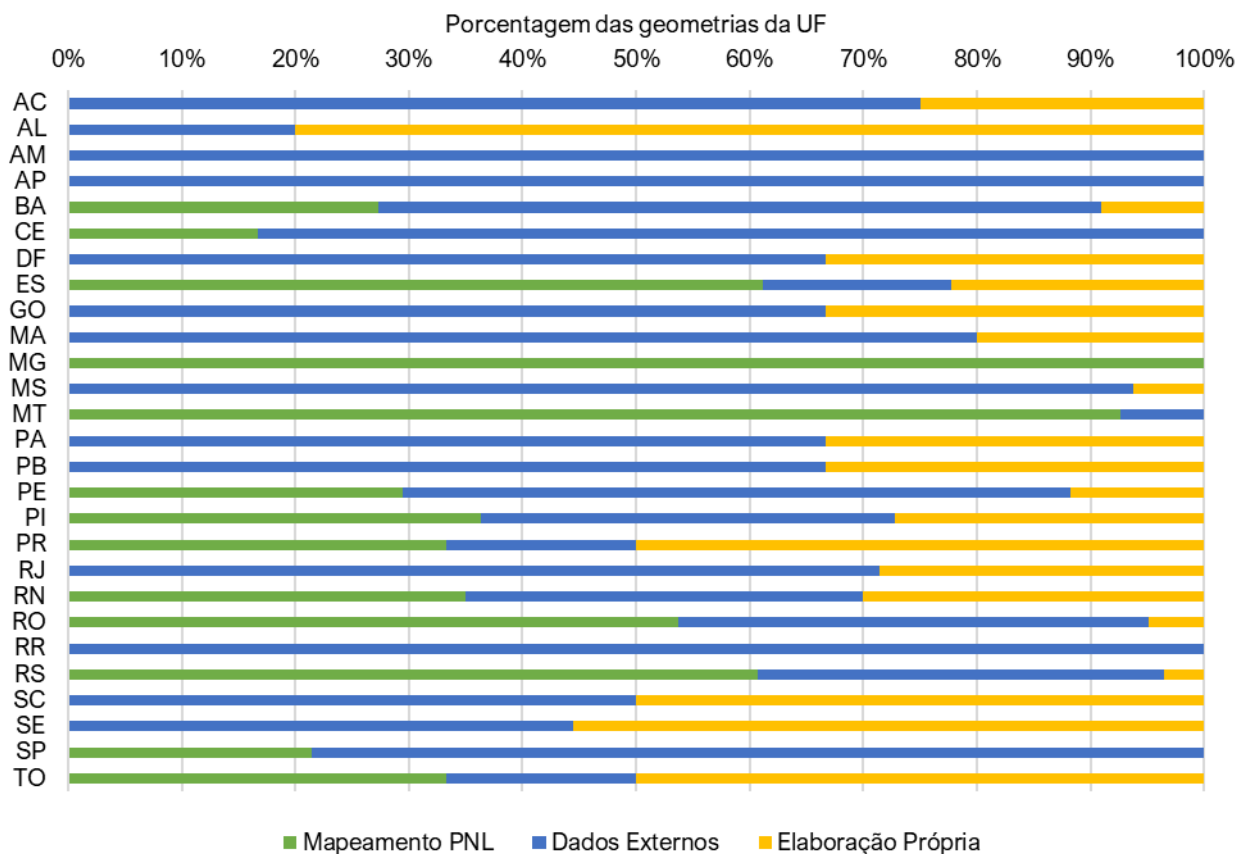
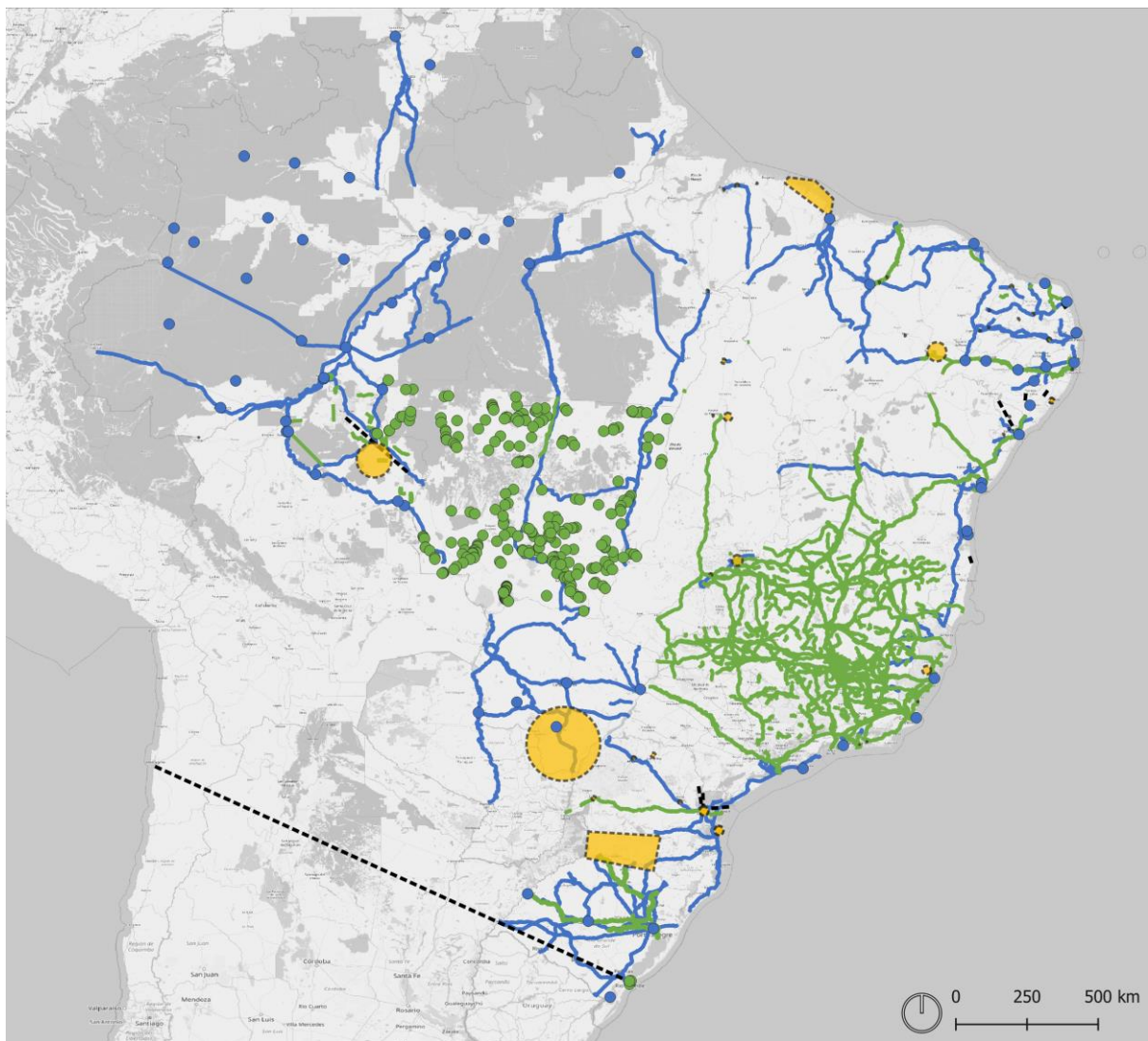


Figura 17. Distribuição de geometrias por UF e fonte. Fonte: Elaboração própria.

Para apresentar de forma ilustrativa o conjunto de dados construído, a Figura 18 dispõe de todas as 1.092 geometrias levantadas, categorizadas pela fonte da informação.





Gargalos por fonte

Linhas

— Dados Externos

- - - - Elaboração Própria

— Mapeamento PNL

Pontos

● Dados Externos

● Mapeamento PNL

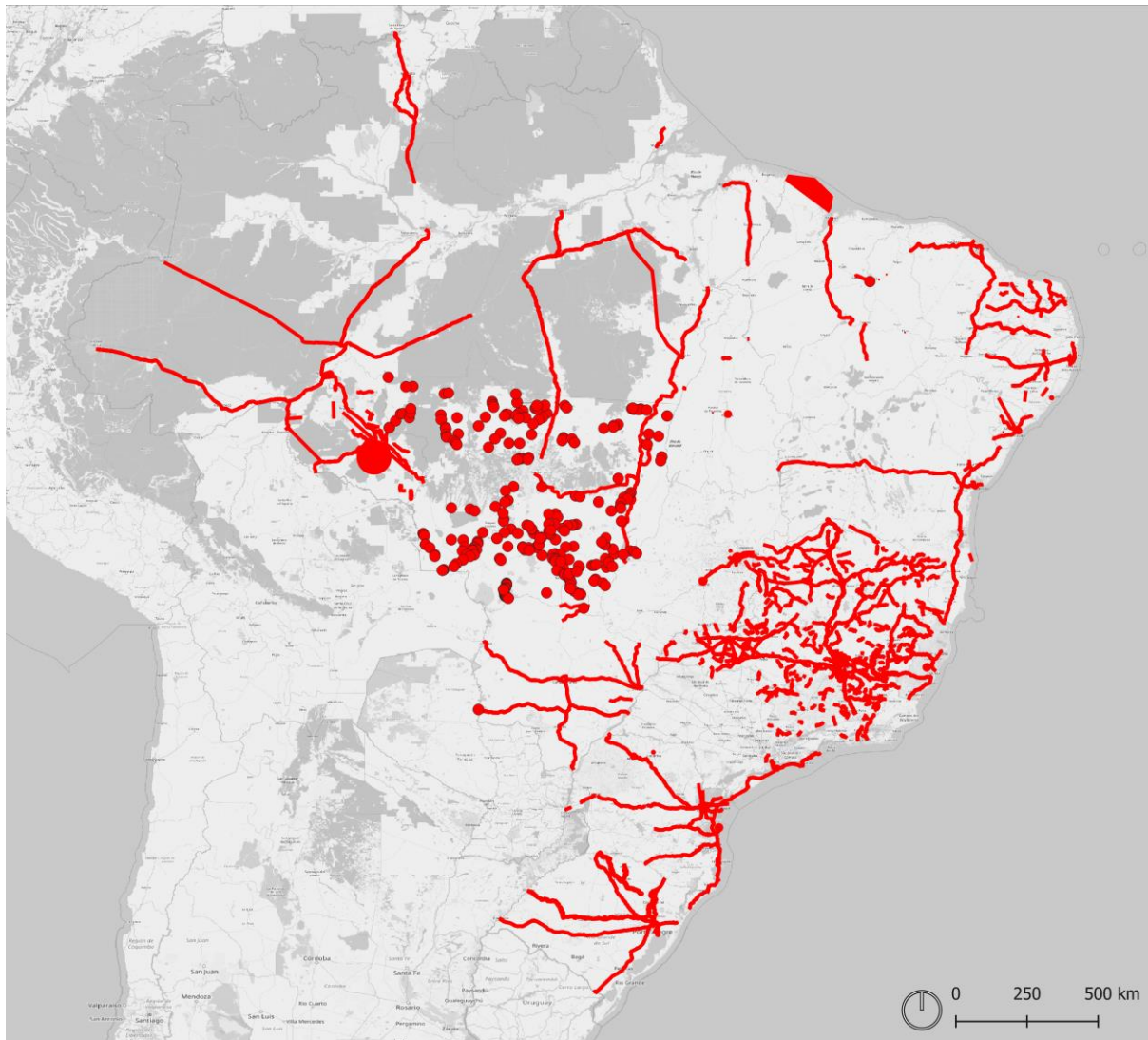
Polígonos

■ Elaboração Própria

Figura 18. Gargalos por fonte. Fonte: Elaboração própria

Por fim, os mapas das Figura 19 a Figura 23 ilustram a distribuição dos gargalos segundo os diferentes setores. Nota-se a presença disseminada de gargalos no modo rodoviário em todas as regiões do país, o que reflete sua centralidade nas entrevistas realizadas. No setor ferroviário, sobressaem Minas Gerais e Rio Grande do Sul, onde foram identificados gargalos em grande parte de suas malhas. A Figura 21, por sua vez, evidencia preocupações relacionadas à operação hidroviária ao longo de grande parte do litoral brasileiro e na região do Arco Norte. Já no modo aeroviário, os gargalos que puderam ser georreferenciados indicam a necessidade de atenção especial à infraestrutura aeroportuária nas regiões Norte e Nordeste.



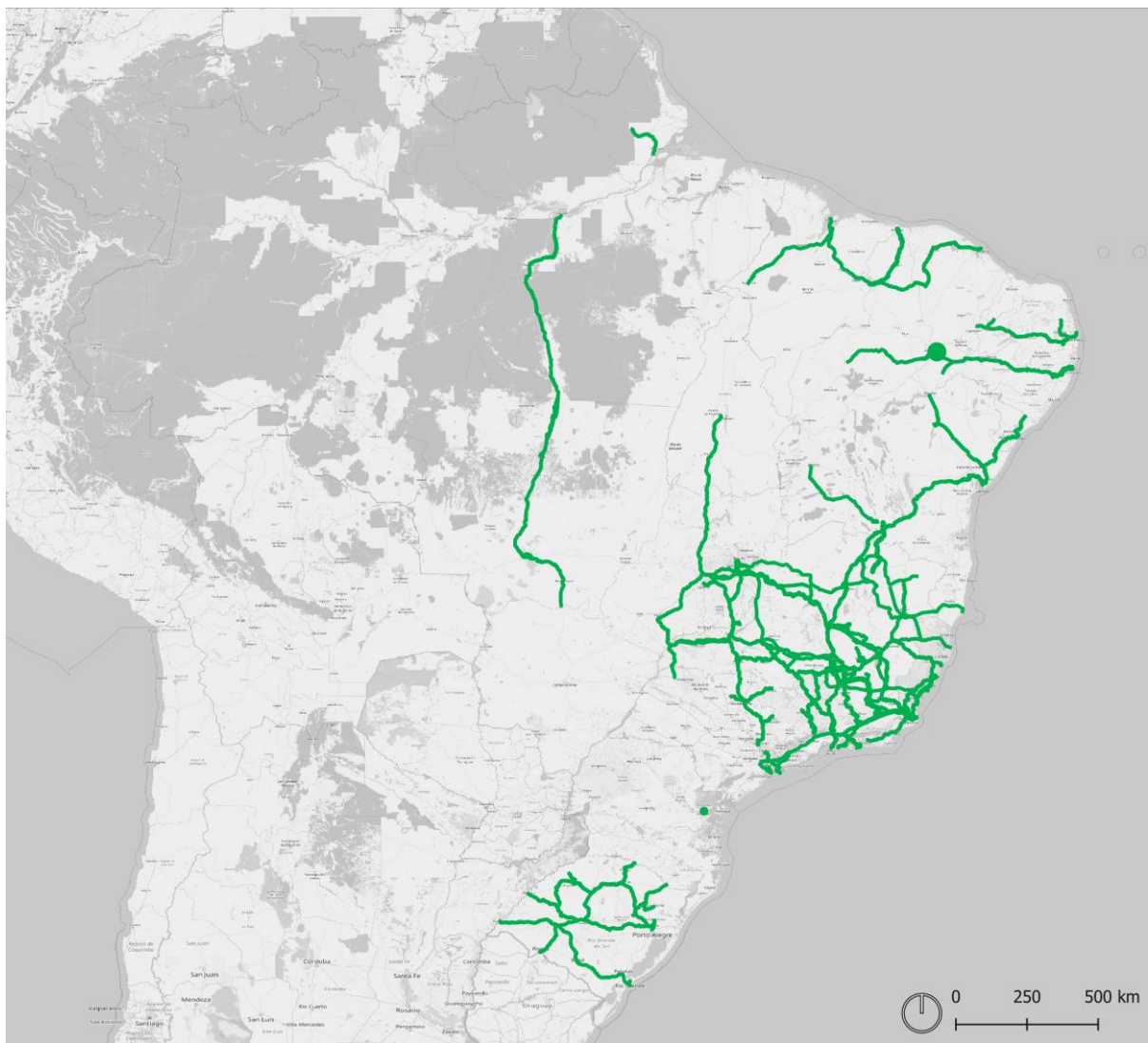


Gargalos por setor

- | Linhas | Pontos | Polígonos |
|---|---|---|
| — Rodoviário | ● Rodoviário | Rodoviário |

Figura 19. Gargalos por setor – Rodoviário. Fonte: Elaboração própria



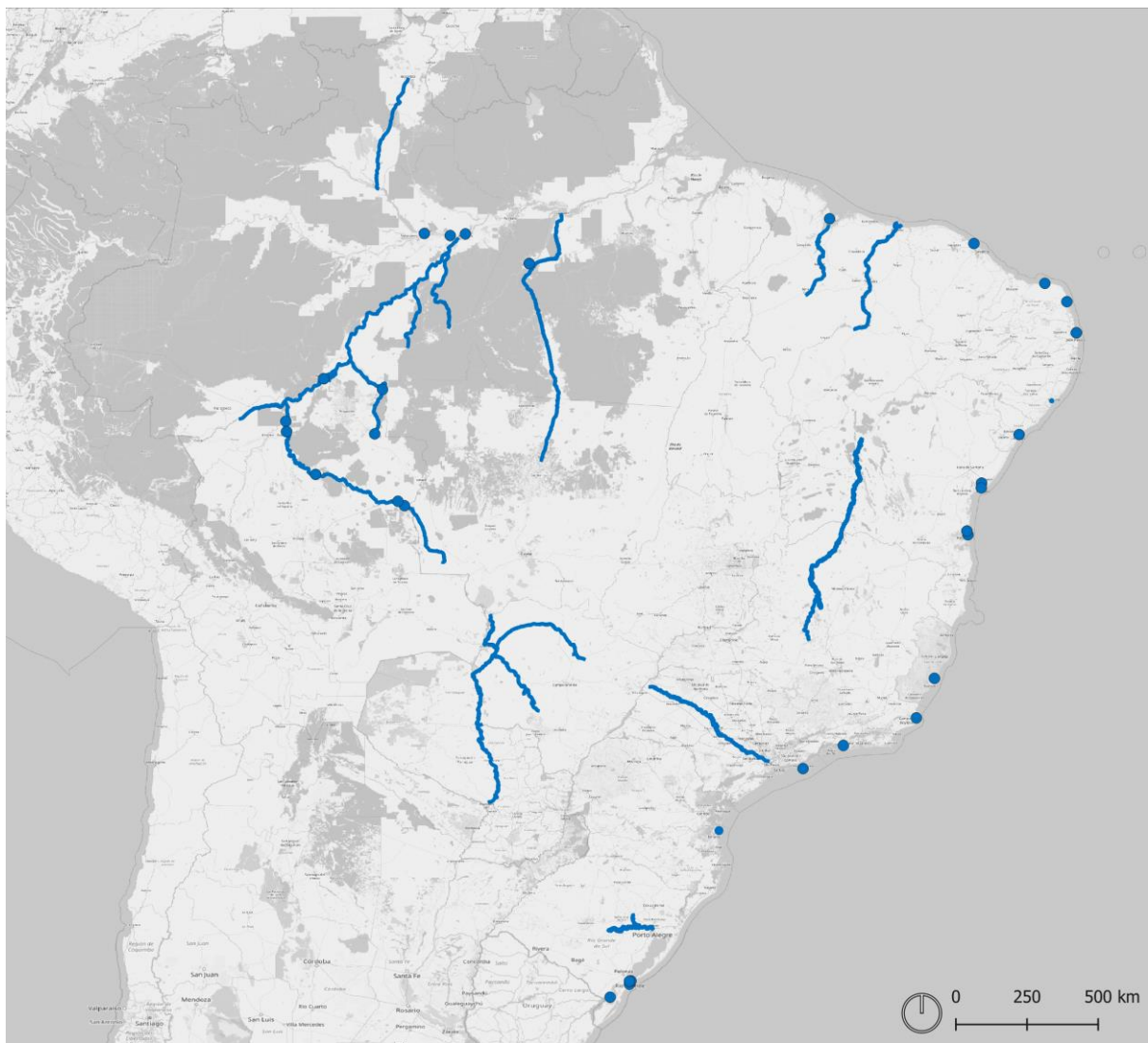


Gargalos por setor

Linhas	Polígonos
— Ferroviário	 Ferroviário

Figura 20. Gargalos por setor– Ferroviário. Fonte: Elaboração própria



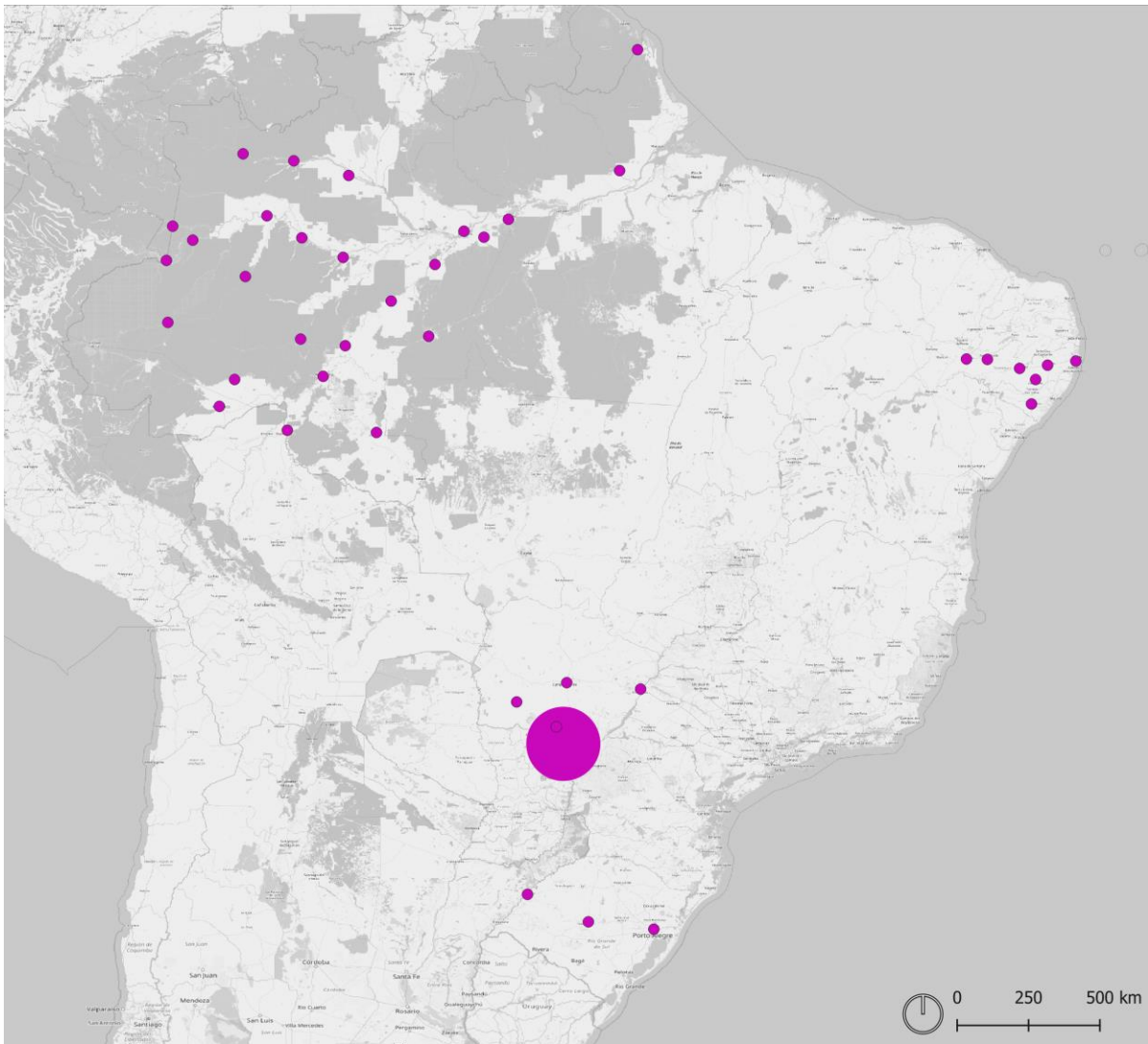


Gargalos por setor

- | | | |
|---------------|---------------|---------------|
| Linhas | Pontos | Polígonos |
| — Hidroviário | ● Hidroviário | ■ Hidroviário |

Figura 21. Gargalos por setor – Hidroviário. Fonte: Elaboração própria



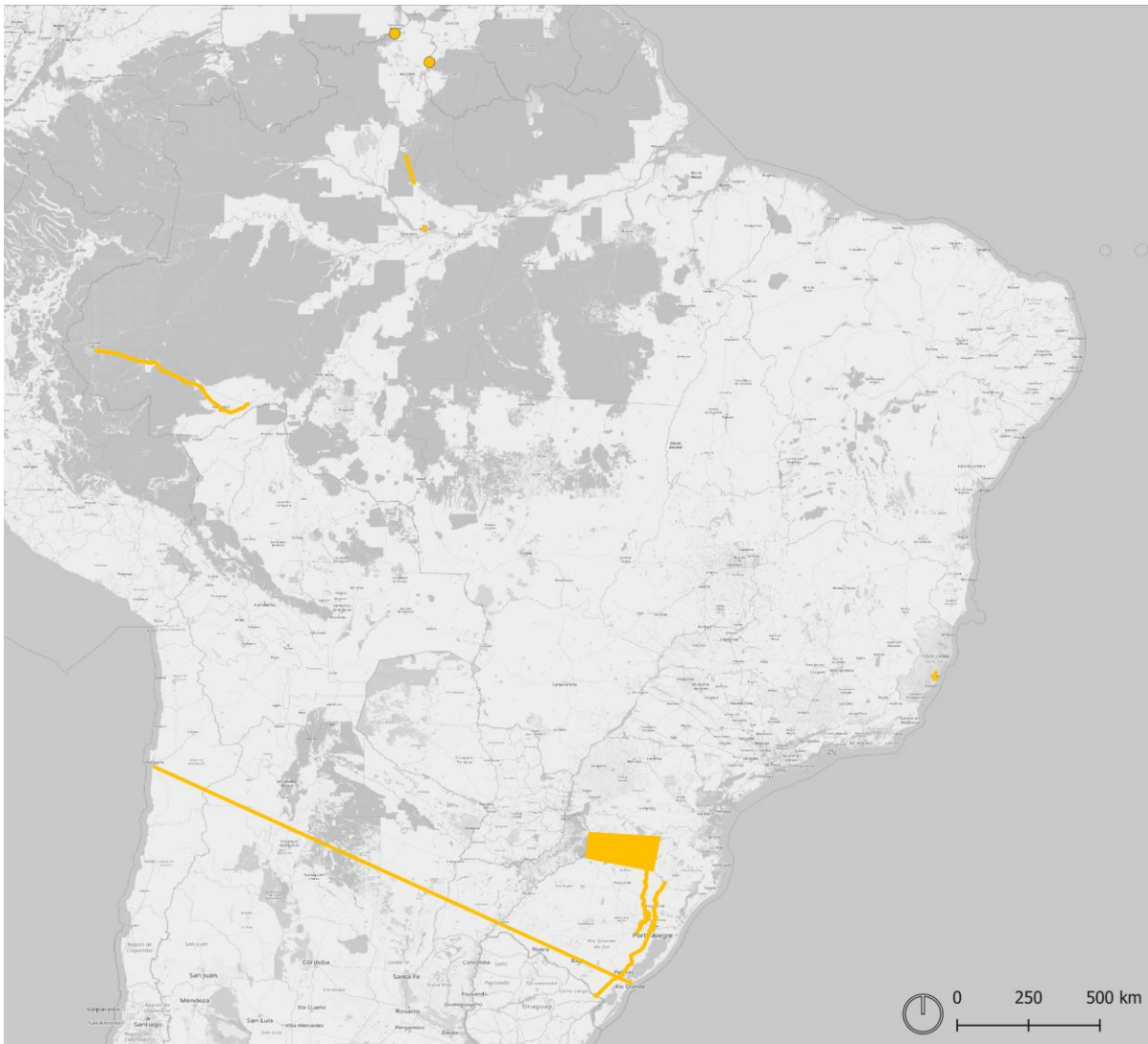


Gargalos por setor

- | | |
|--------------|--------------|
| Pontos | Polígonos |
| ● Aeroviário | ■ Aeroviário |

Figura 22. Gargalos por setor – Aeroviário. Fonte: Elaboração própria





Gargalos por setor

Linhas Pontos Polígonos
— Outro ● Outro ■ Outro

Figura 23. Gargalos por setor – Outro. Fonte: Elaboração própria



4.3. Georreferenciamento de Oportunidades

Para além do mapeamento de gargalos, as entrevistas conduzidas junto às Unidades da Federação também buscaram identificar oportunidades logísticas já reconhecidas pelos entes estaduais. As oportunidades citadas foram tratadas por meio de um processo semelhante àquele adotado para os gargalos. Uma vez sistematizadas, passaram por processo de georreferenciamento fundamentado nas mesmas fontes de informação utilizadas anteriormente: a Base de Dados Geográfica resultante da Etapa 1 do estudo de Mapeamento para o PNL, dados externos e geometrias de elaboração própria.

Entre as 64 oportunidades identificadas, foi possível realizar o georreferenciamento de 51 delas. Para a representação espacial dessas 51 oportunidades, foram mapeadas 67 geometrias. A Tabela 5 sintetiza a origem dessas feições, evidenciando a predominância de geometrias elaboradas no âmbito deste trabalho, que somam 53 registros. Complementarmente, 13 geometrias foram obtidas a partir de bases externas, enquanto apenas uma tem origem na etapa de Mapeamento para o PNL.

Fonte	Geometrias
Elaboração Própria	53
Dados Externos	13
Mapeamento PNL	1
Total	67

Tabela 5. Número de geometrias por fonte. Fonte: Elaboração própria.

Olhando agora para a desagregação deste conjunto de dados por setor (Tabela 6), verificamos novamente a predominância do modo rodoviário, com 35 das 67 feições. Em seguida, destaca-se o número expressivo de oportunidades classificadas como “Outro”, que totalizam 24 feições. Tal configuração reflete o fato de que muitas das oportunidades logísticas identificadas dizem respeito a regiões com potencial de desenvolvimento associado à articulação de diferentes modos de transporte, evidenciando a relevância de abordagens de caráter multimodal.

Setor	Elaboração Própria	Dados Externos	Mapeamento PNL	Total
Rodoviário	26	8	1	35
Outro	22	2		24
Hidroviário	3	1		4
Aeroviário	1	1		2
Ferrovário	1	1		2
Total	53	13	1	67

Tabela 6. Número de geometrias por fonte e setor. Fonte: Elaboração própria.



Analisando a distribuição das oportunidades por unidades da federação, notamos que 22 das 27 UFs tiveram ao menos uma geometria identificada. Conforme ilustrado na Figura 24 Distrito Federal, Rio Grande do Norte, Espírito Santo e Rio Grande do Sul destacam-se por concentrarem cinco ou mais feições. No caso do Distrito Federal, observa-se ainda que foi a UF com maior contribuição de dados externos para a identificação de geometrias, totalizando cinco registros. A Figura 25, por sua vez, apresenta a distribuição espacial das oportunidades no território nacional, classificadas segundo a fonte da informação geográfica.

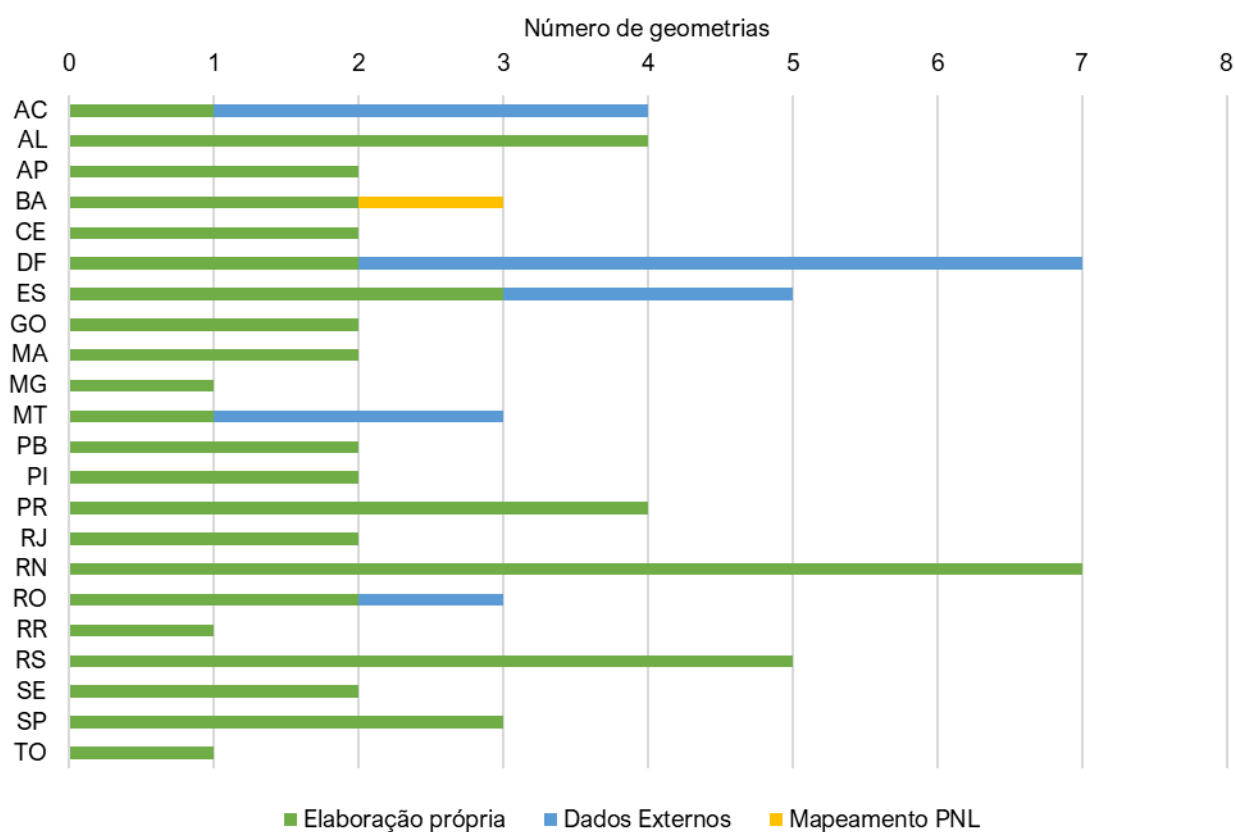
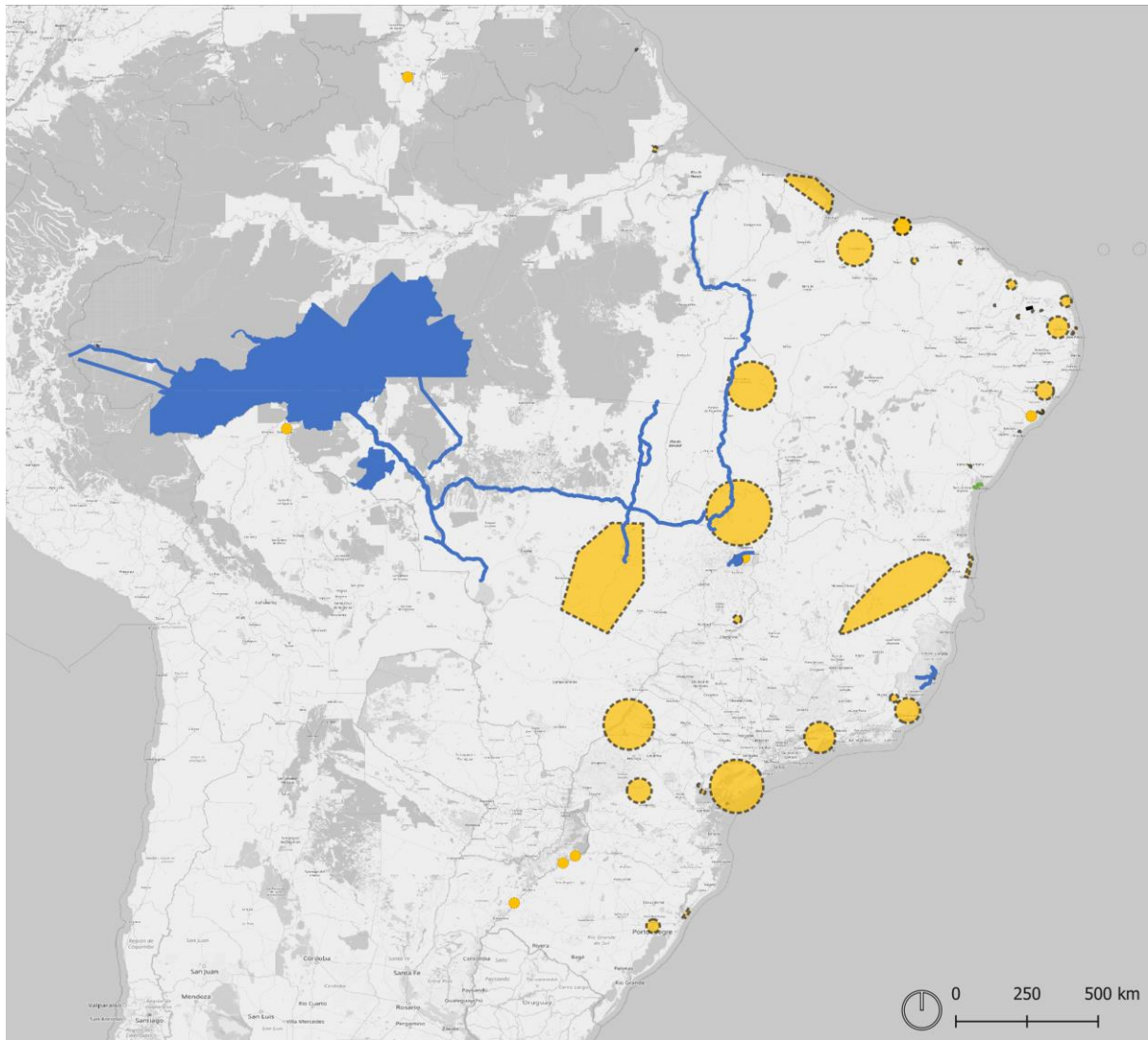


Figura 24. Número de geometrias por UF e fonte. Fonte: Elaboração própria.





Oportunidades por fonte

Linhas

— Dados Externos

- - - - - Elaboração Própria

— Mapeamento PNL

Pontos

● Dados Externos

● Elaboração Própria

Polígonos

■ Dados Externos

■ Elaboração própria

Figura 25. Oportunidades por fonte. Fonte: Elaboração própria

A fim de ilustrar a distribuição das oportunidades mapeadas por setor, a Figura 26 apresenta a porcentagem das geometrias das UFs correspondentes a cada modo. Destaca-se novamente a alta participação do modo rodoviário e da classe “Outro”, enquanto os modos ferroviário, hidroviário e aeroviário apresentam ocorrência restrita, estando presentes em apenas cinco UFs: Acre, Distrito Federal, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. As Figuras de Figura 27 a Figura 31 complementam essa análise ao apresentar a distribuição espacial dessas oportunidades.



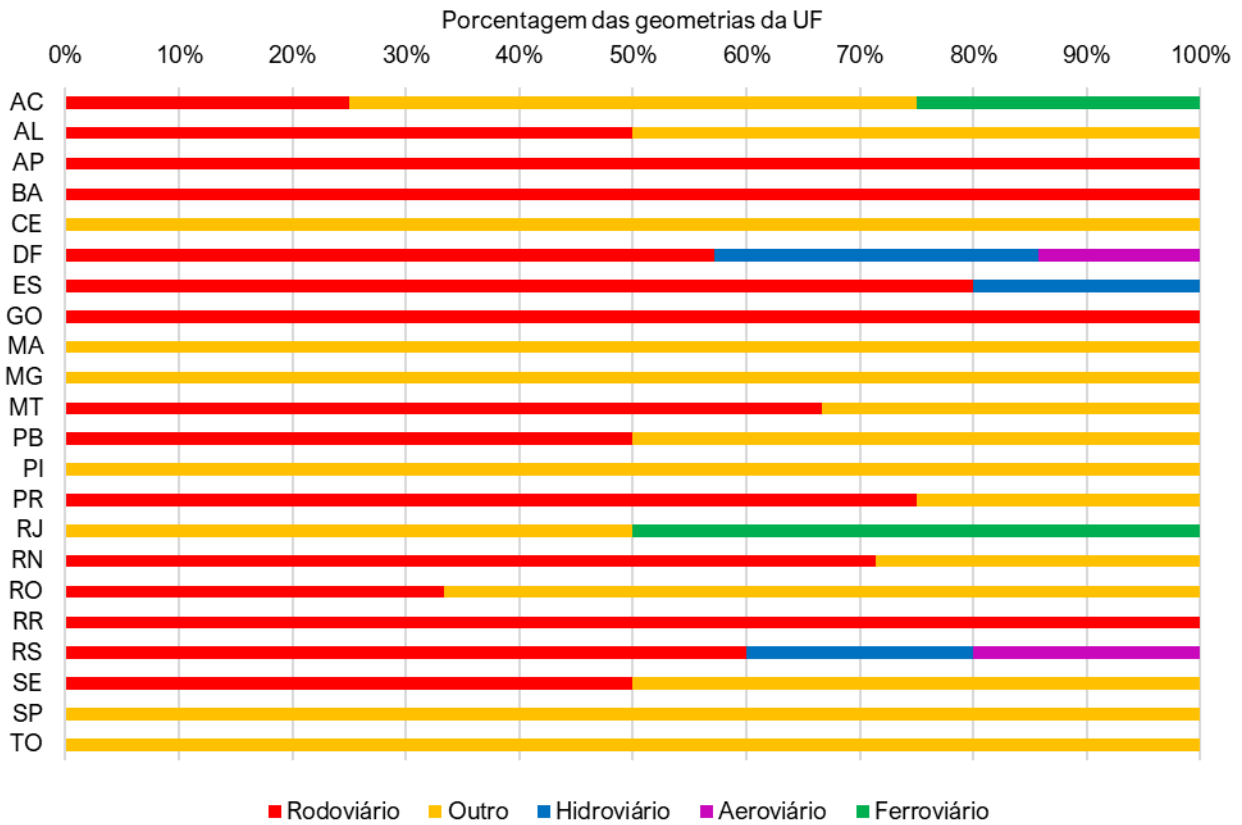
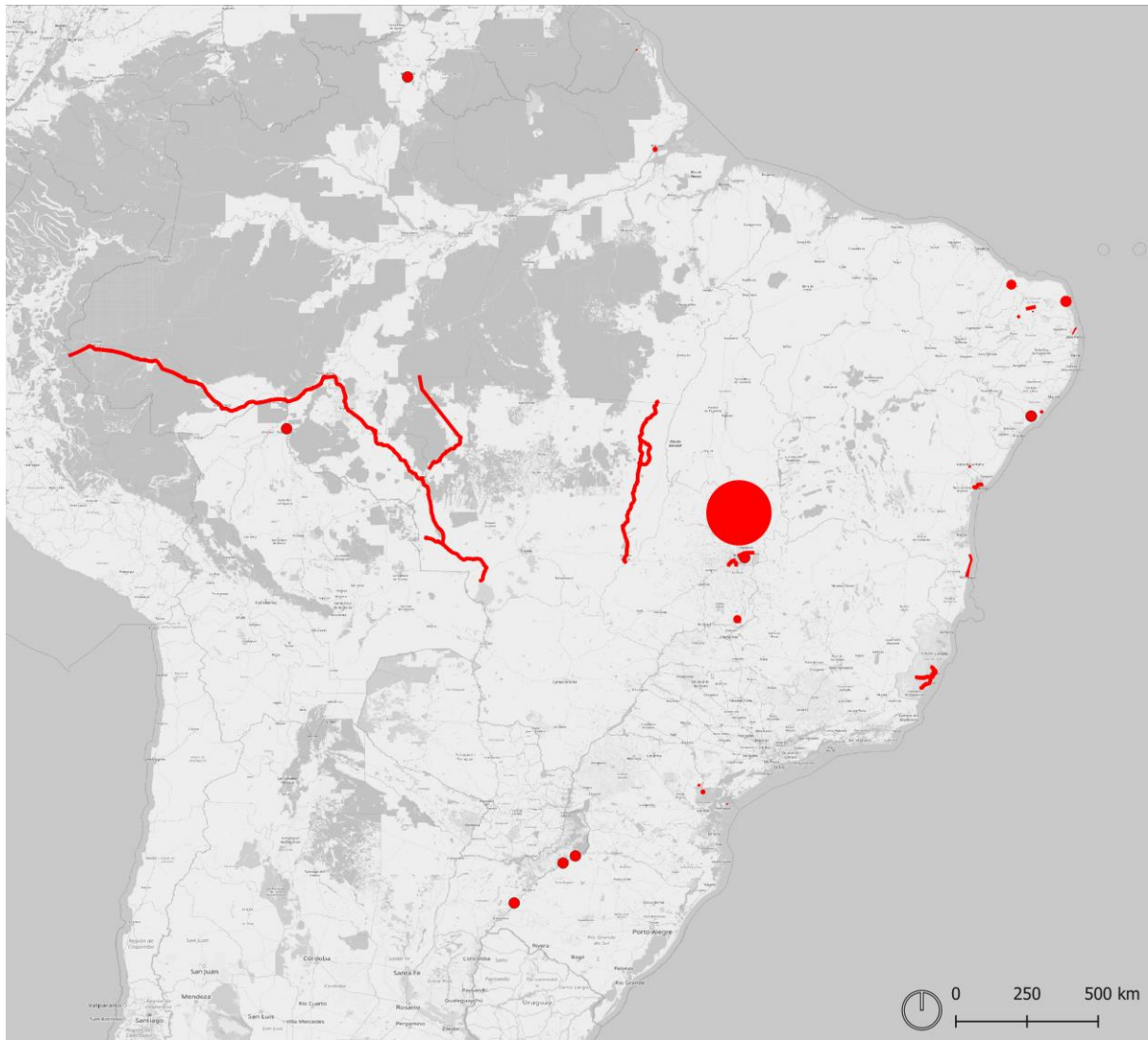


Figura 26. Distribuição de geometrias por UF e setor. Fonte: Elaboração própria.



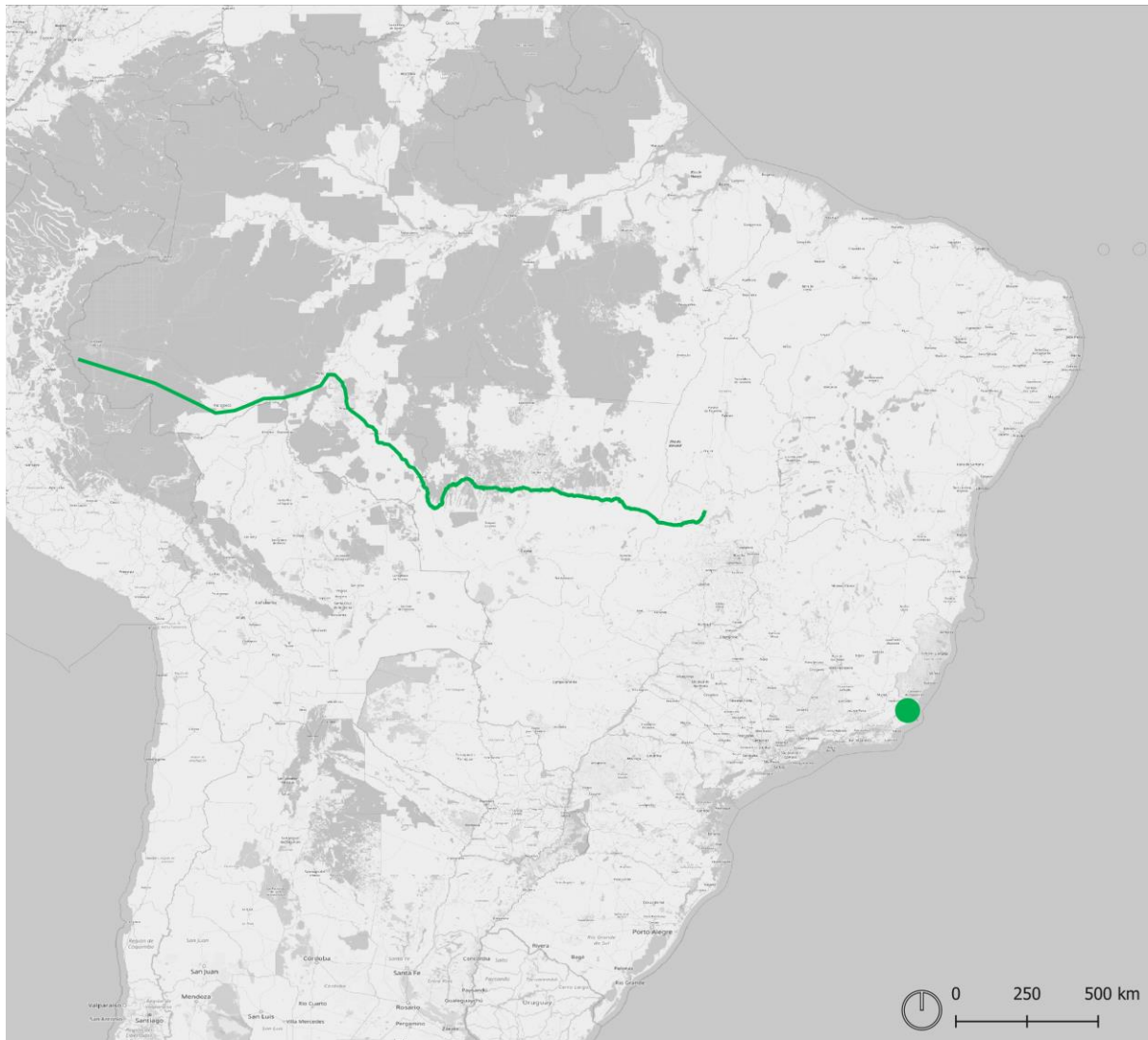


Oportunidades por setor

- | Linhas | Pontos | Polígonos |
|--|--|--|
|  Rodoviário |  Rodoviário |  Rodoviário |

Figura 27. Oportunidades por setor – Rodoviário. Fonte: Elaboração própria





Oportunidades por setor

Linhas	Polígonos
— Ferroviário	■ Ferroviário

Figura 28. Oportunidades por setor– Ferroviário. Fonte: Elaboração própria





Oportunidades por setor

Linhas	Polígonos
— Hidroviário	■ Hidroviário

Figura 29. Oportunidades por setor – Hidroviário. Fonte: Elaboração própria





Oportunidades por setor

Pontos

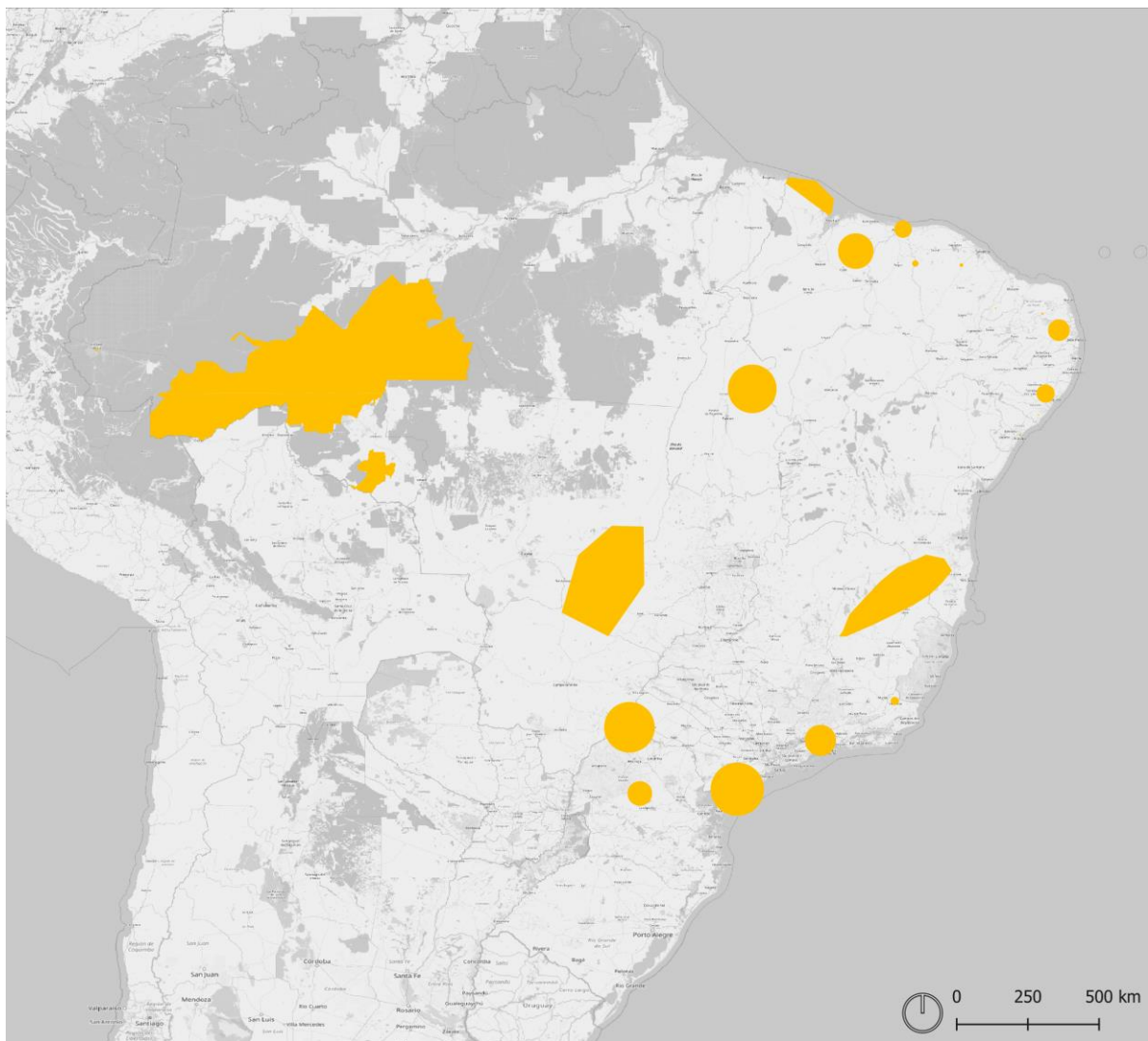
Polígonos

● Aeroviário

■ Aeroviário

Figura 30. Oportunidades por setor – Aeroviário. Fonte: Elaboração própria





Oportunidades por setor

Polígonos

■ Outro

Figura 31. Oportunidades por setor – Outro. Fonte: Elaboração própria

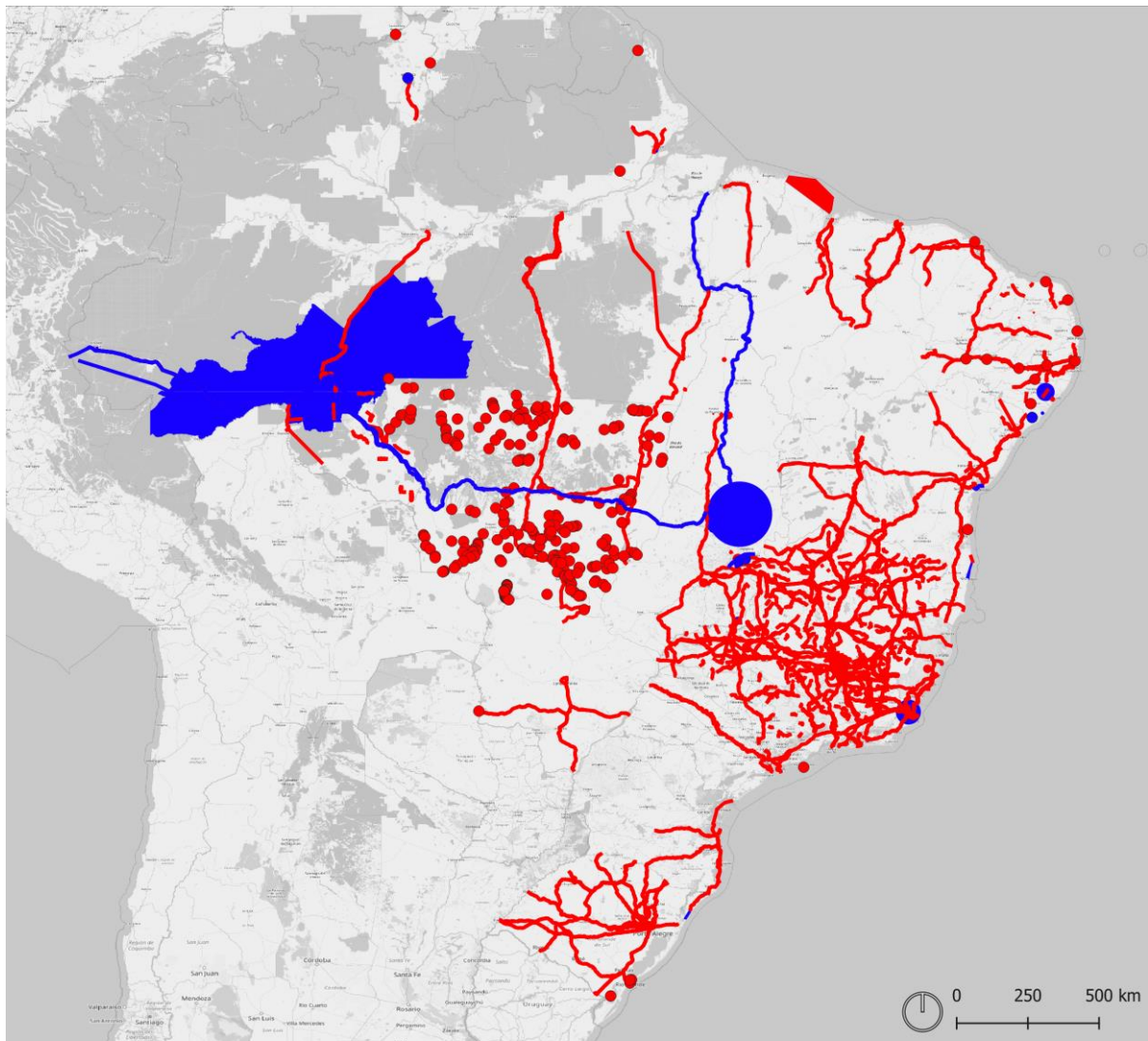
4.4. Mapeamento de Soluções

Conforme descrito no capítulo 3, a Pesquisa Qualitativa também convidou os representantes das Unidades da Federação a refletirem sobre possíveis soluções para os desafios e oportunidades por eles identificados. No item 6 ao Anexo 3, encontram-se listadas as 217 soluções que foram sistematizadas a partir de todas entrevistas realizadas.

Considerando que tais soluções, em grande medida, se relacionam diretamente aos gargalos e oportunidades previamente mapeados — já submetidos a processo de georreferenciamento —, foi realizada uma correspondência entre as soluções listadas e as bases de dados geográficas de gargalos e oportunidades. Das 217 soluções sistematizadas,



foi possível encontrar correspondência para 104 delas. Dado que uma mesma solução pode estar vinculada a mais de um gargalo ou oportunidade, assim como um mesmo gargalo ou oportunidade pode relacionar-se a diferentes soluções, essa correspondência envolveu 92 gargalos e 21 oportunidades mapeados. A Figura 32 ilustra as soluções para as quais foi possível identificar essa associação, bem como a respectiva fonte da informação geográfica.



Soluções por fonte

Linhas	Pontos	Polígonos
— Gargalo	● Gargalo	■ Gargalo
— Oportunidade	● Oportunidade	■ Oportunidade

Figura 32. Soluções por fonte. Fonte: Elaboração própria



4.5. Repositório dos dados georreferenciados

As bases de dados georreferenciadas apresentadas neste capítulo encontram-se disponibilizadas no repositório digital do estudo, acessível por meio do seguinte endereço eletrônico:

<https://drive.google.com/drive/folders/1qoVwKCHXrScnYB2-KeNE17I4IbRzGq3x>

Os projetos descritos no item 4.1, resultantes da Etapa 1 do estudo, estão organizados no diretório *Georreferenciamento de Empreendimentos das Unidades Federativas*. Os arquivos ali disponibilizados, bem como os procedimentos de tratamento, sistematização e os respectivos metadados, encontram-se detalhados no *Anexo 1 – Georreferenciamento de Empreendimentos Estaduais*, que integra este relatório.

O diretório *Georreferenciamento da Pesquisa Qualitativa* reúne os insumos espaciais derivados das entrevistas realizadas com as Unidades Federativas, organizados em pastas correspondentes aos três tipos de registros sistematizados: *Gargalos*, *Oportunidades* e *Soluções*. Na pasta *Gargalos* encontram-se os arquivos geográficos em formato GeoPackage, relativos às representações em forma de pontos, linhas e polígonos (*Gargalos_Pontos.gpkg*, *Gargalos_Linhas.gpkg* e *Gargalos_Poligonos.gpkg*), bem como a planilha *BD_Gargalos.xlsx*, que consolida a base de dados completa e os metadados associados. Estrutura equivalente é adotada na pasta *Oportunidades*, que contém três arquivos geográficos (*Oportunidades_Pontos.gpkg*, *Oportunidades_Linhas.gpkg* e *Oportunidades_Poligonos.gpkg*) e uma planilha com todos os registros sistematizados (*BD_Oportunidades.xlsx*). Por fim, a pasta *Soluções* reúne a planilha *BD_Solucoes.xlsx*, na qual estão listadas as soluções logísticas identificadas nas entrevistas, juntamente com suas correspondências aos respectivos gargalos e oportunidades georreferenciados.



5. Territórios de desenvolvimento logístico

Um dos desdobramentos do processo de consolidação das informações das etapas anteriores foi que, a partir dos resultados das entrevistas conduzidas com os representantes das Unidades da Federação, verificou-se a pertinência de indicar regiões do território nacional com potencial de desenvolvimento como polos, eixos ou nós da rede logística brasileira – reforçando e organizando tendências ou vocações intrínsecas de porções ou conjuntos de estados. Para além dos gargalos e projetos mencionados em cada sessão de trabalho, mostrou-se relevante registrar as abordagens territoriais que os entrevistados indicaram como propícias para a elaboração de estratégias integradas de políticas públicas para qualificação de sistemas de transporte, associadas tanto à redução das desigualdades regionais quanto à preparação planejada de localidades para o crescimento econômico, em múltiplas escalas, ancoradas por infraestruturas de logística.

Assim, são apresentadas a seguir cinquenta possibilidades de unidades regionais para a elaboração futura de programas interfederativos (articulando União, estados e municípios) que configurem estratégias de planejamento regional para reestruturação e qualificação das atividades de circulação e movimentação de cargas, os chamados Territórios de Desenvolvimento Logístico. Para cada um deles são apresentadas descrições, em diferentes graus de profundidade, de acordo com o que foi tratado nas entrevistas com os representantes das UFs e pesquisas adicionais.

5.1. AMACRO (AC, AM, RO)

Descrição: Trata-se da zona de confluência entre os estados do Acre, Amazonas e Rondônia, caracterizada como uma fronteira agrícola e de bioeconomia em expansão. A estratégia regional baseia-se na premissa de que o volume de produção conjunto do território justifica economicamente grandes investimentos em logística de integração que, isoladamente por estado, seriam difíceis de viabilizar. O Acre destacou enfaticamente este conceito como fator de viabilidade econômica para obras estruturantes, posicionando-se como plataforma logística para a região.

Objetivo Estratégico: Superação do isolamento logístico da Amazônia ocidental e consolidação de uma plataforma de exportação para a Ásia, aproveitando a redução de distância via portos do Pacífico, como o de Chancay.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Requalificação da BR-364 como eixo estruturante da integração AC-RO e pavimentação da BR-319 para conectar Manaus ao sistema rodoviário nacional em Porto Velho.
- Projeto da Ferrovia Bioceânica (EF-317) para conectar a produção regional aos portos do Peru e ao oceano Pacífico.



- Otimização do escoamento pelo Rio Madeira e integração com o rio Juruá e Solimões para o transporte de insumos e produtos da bioeconomia.

5.2. MATOPIBA (BA, MA, PI, TO)

Descrição: Território consolidado como a grande fronteira agrícola nacional, abrangendo o Bioma Cerrado dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Caracteriza-se pela alta produtividade de grãos (soja e milho) e algodão, demandando soluções de escoamento de alta capacidade que integrem o interior aos portos do Arco Norte e do Nordeste.

Objetivo Estratégico: Consolidação de corredores multimodais para redução do custo logístico de exportação, superando a dependência rodoviária exclusiva e garantindo a competitividade internacional da produção agrícola da região.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Conclusão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e da Transnordestina (especialmente ramais no Piauí e conexão com Suape/Pecém).
- Viabilização da Hidrovia do Rio Parnaíba e da Hidrovia do Tocantins.
- Melhoria da BR-242 (Bahia/Tocantins), BR-235 (rota do agro no Piauí, Maranhão e Sergipe) e anéis viários em polos como Balsas (MA) e Luís Eduardo Magalhães (BA).
- Fortalecimento do Porto do Itaqui (MA) e desenvolvimento do Porto de Luís Correia (PI).

5.3. Eixo Logístico do Arco Norte (MA, MT, PA, RO)

Descrição: Macrorregião estratégica que absorve o escoamento da produção do Centro-Oeste, especialmente Mato Grosso, e do Norte, utilizando a calha dos rios amazônicos para acessar o Oceano Atlântico. É vital para descongestionar os portos do Sul/Sudeste e foi citada por múltiplos estados como prioridade para escoamento de grãos.

Objetivo Estratégico: Condições de navegabilidade (com dragagem e sinalização), resolução de gargalos de acesso terrestre aos terminais fluviais e licenciamento ambiental para obras estruturantes.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Estações de transbordo de arga em Miritituba (PA) e Itacoatiara (AM).



- Viabilização da Ferrogrão (Sinop-Miritituba) como prioridade estruturante para MT e PA.
- Conclusão da pavimentação e ampliação de capacidade da BR-163 e manutenção da BR-319 e BR-230.
- Expansão e acessos aos portos de Santarém, Barcarena e Santana (AP).

5.4. Aeroporto de Maragogi (AL)

Descrição: O chamado Aeroporto Costa dos Corais, em Maragogi (Alagoas), planejado e com obras de terraplenagem já iniciadas, contará com pista de 1.800m para receber cerca de 190 mil passageiros por ano. Não há previsão de prazo para sua conclusão, mas desde já se evidencia seu potencial tanto no fomento ao turismo no litoral norte do estado quanto para articulação da região à rede logística nacional de cargas – configurando assim um polo de desenvolvimento econômico que demandará atividades de planejamento urbano e industrial, ações para sustentabilidade e preservação ambiental.

Objetivo Estratégico: garantir que a implantação da infraestrutura de transporte aeroviário ocorra de maneira a evitar e mitigar eventuais impactos negativos (especialmente os urbanísticos e ambientais), reduzindo riscos – especialmente os de demanda – para garantir a viabilidade da conclusão de suas obras e a manutenção de sua operação, além de promover o maior retorno possível para os vultosos investimentos públicos aí planejados.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Sustentabilidade e preservação de área ambientalmente frágil do litoral brasileiro.
- Impactos da construção e da operação do aeroporto nas dinâmicas urbanas de Maragogi e municípios do entorno.
- Aproveitamento do potencial logístico de cargas do aeroporto, o que exige retroáreas para armazenagem, sistemas de apoio para movimentação de mercadorias e integração multimodal.
- Reestruturação do sistema rodoviário de acesso de cargas ao terminal.
- Potencial de aplicação do conceito de aeroporto-indústria, diversificando a economia local e garantindo demanda para o a aeródromo além da associada ao turismo regional.



5.5. Baixo São Francisco (AL, SE)

Descrição: A construção (em andamento) da Ponte Penedo (AL) – Neópolis (SE), de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), representa oportunidade de dinamização da região do Baixo São Francisco. Com 1,08 km de extensão, a ponte contempla ainda 12,25 km de acessos viários, incluindo implantação, melhoramentos, pavimentação e obras de arte especiais nas rodovias AL-225 e SE-335. Atualmente, a travessia entre as duas cidades só é possível por meio de balsas – de modo que a nova estrutura facilitará o transporte de pessoas e mercadorias, especialmente para a produção de frutas na região de Pindorama, em Coruripe (AL), e das usinas de açúcar no entorno. Há previsão ainda de construção do aeroporto de Penedo, que contará com pista de 1.500 metros voltada ao fortalecimento do turismo regional.

Objetivo Estratégico: garantir que a implantação das infraestruturas de transporte aeroviário e rodoviário ocorra evitando e mitigando eventuais impactos negativos (especialmente os urbanísticos e ambientais), reduzindo riscos de crescimento urbano desordenado, dentro de uma estratégia integrada de desenvolvimento econômico regional, além de promover o maior retorno possível para os vultosos investimentos públicos aí planejados.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Planejamento regional integrado para desenvolvimento sustentável do Baixo São Francisco ancorado pelas novas infraestruturas de transporte aeroviário e rodoviário.
- Atenção às fragilidades ambientais da Reserva Biológica de Santa Isabel (município de Pacatuba, SE).
- Fomento à produção agrícola regional, que contará com melhores opções para escoamento.
- Fomento às atividades turísticas dessa porção do litoral brasileiro.

5.6. Zona industrial de Barra dos Coqueiros (SE)

Descrição: O município de Barra dos Coqueiros, na Região Metropolitana de Aracaju, vem registrando expressivo crescimento populacional nos últimos anos, demarcado pela constante construção de condomínios residenciais. Além disso, abriga o principal terminal marítimo do estado, cuja movimentação de cargas tende a aumentar com a expansão industrial prevista em seu entorno. Diante desse cenário, mostra-se relevante a promoção de planejamento regional integrado tendo em vista as mudanças de uso do solo aí existentes e previstas.



Objetivo Estratégico: garantir que as mudanças de uso do solo previstas para a Região Metropolitana de Aracaju (expansão do uso residencial em Barra dos Coqueiros e incremento de atividades industriais e portuárias) ocorram evitando e mitigando eventuais impactos negativos (especialmente os urbanísticos e ambientais), reduzindo riscos de crescimento urbano desordenado, dentro de uma estratégia integrada de desenvolvimento econômico regional ancorada pelas infraestruturas de transporte.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Previsão de uma nova ponte conectando os municípios de Barra dos Coqueiros e Aracaju.
- Perspectiva de instalação de um complexo industrial portuário e plano de criação de uma Zona de Processamento e Exportação (ZPE) próxima ao porto, nos municípios de Barra dos Coqueiros e Nossa Senhora do Socorro.
- Adequações estruturais nas rodovias estaduais SE-100 e SE-240, de modo a garantir maior eficiência no atendimento à nova dinâmica regional.

5.7. Zona Petrolífera do Amapá (AP)

Descrição: A possibilidade de exploração de petróleo na Bacia da Foz do Amazonas, especialmente na região de Oiapoque (AP), enfrentará desafios críticos de planejamento territorial e ambiental, incluindo a precária infraestrutura de transportes da região. A área, caracterizada pela biodiversidade do bioma Amazônia e de ecossistemas marinhos sensíveis, também é marcada por territórios habitados por populações tradicionais. A ausência de um Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) robusto é agravada pela realidade logística local: a dependência quase exclusiva de transporte fluvial e marítimo, a baixa capacidade portuária e a fragilidade da malha rodoviária – notadamente a BR-156, via crucial para acesso do norte do estado à capital Macapá. Uma eventual operação petrolífera na região demandará implantação de infraestruturas rodoviárias e portuárias em áreas sensíveis, com graves riscos de acidentes, desmatamento, pressão sobre comunidades e degradação de ecossistemas. A região carece, assim, de atividades de planejamento territorial que integrem a logística da exploração a um sistema de monitoramento, resposta a emergências e rotas alternativas que minimizem os impactos.

Objetivo Estratégico: planejamento territorial integrado do Amapá para que o processo de pesquisa e eventual exploração de petróleo na Bacia da Foz do Amazonas ocorra de maneira ambientalmente sustentável, socialmente justo e eficiente do ponto de vista das infraestruturas produtivas e de transporte e logística.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Fragilidades socioambientais.
- Precariedade e inexistência de infraestruturas de transporte.



- Pressão econômica e social para aceleração do processo de pesquisa e exploração do potencial petrolífero regional.
- Atenção aos riscos de crescimento desordenado e desestruturado do território amapaense.

5.8. Zona da Mata de Rondônia (RO)

Descrição: A Zona da Mata de Rondônia, composta pelos municípios de Rolim de Moura, Cacoal, São Francisco do Guaporé, São Miguel, Brasilândia, entre outros, é marcada pela expansão da produção de café do tipo robusta de alta qualidade, tendo sido reconhecida no cenário nacional e internacional. Considerada um tipo de atividade produtiva menos concentradora de renda que o cultivo de grãos, a região apresenta perspectiva de crescimento econômico mais sustentável na região. Para acompanhar esse crescimento, é fundamental investir nas rodovias estaduais que atendem a região, bem como adequar as pontes existentes e planejar estratégias territoriais de desenvolvimento sustentável e eficiente.

Objetivo Estratégico: o planejamento regional demanda a garantia da sustentabilidade na agricultura familiar, a avaliação da expansão do agronegócio, a necessidade de regularização fundiária e a preservação de populações tradicionais e dos serviços ecossistêmicos dos remanescentes florestais, articulando a reestruturação do território e a qualificação de seus sistemas logísticos ao desenvolvimento sustentável e conservação na Amazônia brasileira.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- A Zona da Mata de Rondônia representa um complexo e crítico espaço de transição socioambiental, com uma paisagem profundamente modificada, com extensas áreas convertidas em pastagens e cultivos, fragmentos florestais remanescentes e uma matriz fundiária marcada por conflitos.
- A região também abriga áreas de extrema importância para a conservação da biodiversidade e para populações tradicionais, como unidades de conservação e territórios indígenas pressionados em seus entornos.
- Alcances e limites da expansão da produção cafeeira.

5.9. Corredor fronteiro de Guajará-Mirim (RO)

Descrição: Ponto estratégico de conexão internacional localizado no município de Guajará-Mirim, na fronteira com a Bolívia. A região é impulsionada pela construção da ponte



binacional sobre o rio Mamoré, projetando-se como conexão comercial para a integração sul-americana.

Objetivo Estratégico: Estruturação de logística de fronteira e governança federal para dinamizar o comércio exterior e desenvolver a região do vale do Mamoré.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Consolidação da infraestrutura da Ponte Binacional em Guajará-Mirim, obra de competência da União que exige articulação diplomática para a integração física e alfandegária entre os dois países.
- Federalização da rodovia RO-420 (transformação em BR-421) para criar um acesso direto e robusto à cidade e à ponte, conectando a fronteira ao eixo da BR-364.
- Requalificação do aeroporto local de Guajará-Mirim para atender ao fluxo fronteiriço e turístico gerado pela nova dinâmica.

5.10. Região de Catalão (GO)

Descrição: A região de Catalão, no sudeste de Goiás, vem se consolidando como um polo estratégico nacional e global devido ao crescimento da exploração de terras raras, elementos químicos essenciais para a indústria de alta tecnologia (como ímãs de turbinas eólicas, baterias de veículos elétricos e componentes eletrônicos). Essa atividade, impulsionada pela presença de jazidas associadas aos complexos de fosfato e nióbio já explorados na região, promete atrair novos investimentos, diversificar a economia local tradicionalmente ligada à mineração e à agricultura, e consolidar o Brasil nas cadeias de suprimentos tecnológicas mundiais. No entanto, esse crescimento exige um cuidadoso planejamento territorial e socioambiental devido aos impactos potenciais dos processos de extração e refino, que podem gerar rejeitos com baixa radioatividade e contaminantes, aumentar a demanda por recursos hídricos e infraestrutura logística, além de riscos socioespaciais associados ao desenvolvimento regional – como crescimento urbano desordenado.

Objetivo Estratégico: o planejamento territorial para a região de Catalão deve transcender a visão setorial da mineração e da logística para adotar uma abordagem integrada e sistêmica, posicionando a região não apenas como uma fonte de matéria-prima, mas como um hub tecnológico e sustentável dentro da cadeia global de valor.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Gestão de Rejeitos e Passivos, com protocolos rigorosos para manejo, armazenamento e monitoramento de rejeitos com baixa radioatividade e contaminantes (como tório e urânio), visando evitar contaminação do solo e lençóis freáticos.



- Proteção de Recursos Hídricos: avaliação de impacto e gestão integrada da água, considerando a alta demanda hídrica do processamento de minérios e a potencial competição com agricultura e abastecimento urbano.
- Monitoramento Ambiental Contínuo: Sistema independente de monitoramento da qualidade da água, ar e solo, com transparência de dados.
- Planejamento de ampliação e modernização da malha rodoviária, ferroviária e possibilidade de corredores logísticos dedicados para escoamento seguro da produção.
- Preparação das cidades da região (como Catalão e Ouidor) para crescimento populacional, com expansão planejada de habitação, saneamento, saúde e educação.
- Políticas para que a cadeia de terras raras não se limite à extração, atraindo investimentos em beneficiamento, transformação e fabricação de componentes de maior valor agregado na própria região.
- Revisão de Planos Diretores Municipais e implementação de Zoneamento Econômico-Ecológico (ZEE) para conter especulação imobiliária e ocupação desordenada.

5.11. Vale da Celulose (MS)

Descrição: O Vale da Celulose no Mato Grosso do Sul, foco de grandes investimentos do setor de florestas plantadas (como eucalipto) para produção de celulose e bioenergia, exige um planejamento territorial integrado que contemple componentes críticos para seu desenvolvimento sustentável. Do ponto de vista ambiental, demanda o zoneamento de áreas aptas para silvicultura que evitem a competição direta com alimentos, a proteção de corredores ecológicos nativos (como remanescentes do Cerrado) e uma gestão rigorosa dos recursos hídricos, dada a alta demanda do setor. Suas perspectivas de crescimento impõem desafios logísticos e de infraestrutura, como ampliação da malha rodoferroviária para escoamento da produção, além de infraestrutura energética e urbana nas cidades impactadas (como Três Lagoas, Inocência, Bataguassu e Ribas do Rio Pardo) e a diversificação da economia local para além da monocultura, levando em conta comunidades tradicionais e agricultores familiares. Mostra-se ainda relevante fomentar a bioeconomia de produtos florestais de maior valor agregado e garantir a transparência e monitoramento contínuo dos impactos, assegurando um modelo de desenvolvimento regional equilibrado e não apenas um enclave exportador de commodities.

Objetivo Estratégico: fortalecer a vocação regional para a produção de celulose e transcender a lógica setorial adotando uma visão integrada de território, equilibrando a atração de investimentos de grande escala (inclusive os de infraestrutura de transportes)



com a garantia da sustentabilidade socioambiental e a construção de uma economia regional diversificada e resiliente.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Manutenção da Rota da Celulose: BR-262, BR-267, MS-040, MS-112 e MS-032.
- Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE): Definição rigorosa de áreas aptas para silvicultura, excluindo zonas de preservação permanente, áreas de alta biodiversidade e territórios tradicionais.
- Gestão Integrada de Recursos Hídricos: Planejamento de outorgas, monitoramento da disponibilidade hídrica superficial e subterrânea, e prevenção de conflitos com outros usos (agricultura, abastecimento humano).
- Planejamento de corredores ecológicos entre fragmentos de mata nativa para conservação da biodiversidade e dos serviços ecossistêmicos.
- Integração e expansão da malha ferroviária (principal modo de transporte para celulose), adequação de rodovias e planejamento de terminais multimodais.
- Otimização do uso do licor negro (subproduto da celulose) para bioenergia e integração ao sistema elétrico regional, potencialmente como fonte renovável.
- Planejamento antecipado para expansão de habitação, saneamento básico, saúde e educação nas cidades-polo (Três Lagoas, Ribas do Rio Pardo) para absorver o crescimento populacional induzido.
- Diversificação Econômica Regional: Políticas para atração de indústrias de transformação de base florestal (papel especializado, painéis, química verde/bioproductos) que agreguem valor à cadeia.
- Arranjo de Governança Regional: fomento a conselhos ou fóruns permanentes com participação do estado, municípios, setor empresarial e sociedade civil para a gestão integrada do território.
- Apoio a Centros de P&D em Bioeconomia Florestal, incentivo à certificação florestal (FSC, CERFLOR) e desenvolvimento de estratégias para acesso a mercados consumidores que valorizam a sustentabilidade.

5.12. Vale do Rio Purus (AM)

Tema enfatizado nas UFs: AM.

Descrição: O Vale do Rio Purus, no estado do Amazonas, a partir do município de Lábrea, é uma região de grande potencial extrativista, com produção significativa de produtos



florestais não madeireiros, como o açaí e a castanha-do-brasil. No entanto, esse potencial econômico permanece largamente subexplorado devido às graves limitações logísticas da região. A dependência quase exclusiva do escoamento fluvial esbarra na sazonalidade do Rio Purus e na falta de infraestrutura portuária adequada. A presença da rodovia BR-230 (Transamazônica) oferece uma conexão terrestre teórica com o resto do país. Contudo, a condição precária e não pavimentada da maior parte desse trecho rodoviário faz com que a promessa de integração logística não se concretize para a população local.

Objetivo Estratégico: busca por uma estratégia integrada de desenvolvimento para a região, com melhoria da navegabilidade e da infraestrutura portuária no Purus, pavimentação e manutenção efetiva da BR-230, além de ações de fomento à produção sustentável. Tal combinação poderá reduzir custos, aumentar a competitividade dos produtos da sociobiodiversidade, agregar valor e gerar emprego e renda, concretizando o potencial da floresta em pé.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Melhoria da navegabilidade: dragagem de trechos críticos e sinalização náutica no Rio Purus para garantir navegabilidade segura e regular durante o maior período possível do ano, reduzindo o isolamento sazonal.
- Construção e modernização de portos e terminais de carga (em Lábrea e em polos comunitários) com equipamentos para carga/descarga, armazenamento adequado (ex.: câmaras frias para açaí) e acesso terrestre.
- Fomento a operações regulares de balsas e barcaças com tarifas acessíveis para passageiros e carga, conectando comunidades ao longo do rio a Lábrea.
- Pavimentação e manutenção permanente do trecho da BR-230 (Transamazônica), garantindo sua trafegabilidade durante todo o ano e conectando o município a Humaitá (e, por lá, à BR-319) e ao restante da malha nacional.
- Associativismo e Cadeias Curtas: fomento à formação de cooperativas comunitárias para consolidar carga, negociar fretes e gerenciar a comercialização, aumentando o poder de barganha local.
- Unidades de Beneficiamento Local: instalação de pequenas unidades de processamento (despolpamento de açaí, secagem de castanha) próximas às fontes de produção para agregar valor e reduzir o volume/perecibilidade da carga a ser escoada.
- Certificação e Rastreabilidade: implementação de sistemas que garantam a origem sustentável e a qualidade dos produtos, abrindo portas para mercados de nicho e de maior valor.
- Acesso a mercados e financiamento: facilitação de linhas de crédito para infraestrutura comunitária e logística, e promoção comercial dos produtos do Purus em centros consumidores.



- Plano de Ordenamento Territorial Participativo: Zoneamento que defina áreas para produção extrativista, logística, conservação e ocupação comunitária, evitando conflitos.
- Fórum de Gestão Logística Regional: criação de espaços de governança que reúna poder público (municipal, estadual, federal), comunidades, setor privado e associações para planejar e monitorar as intervenções.

5.13. Complexo industrial-portuário e energético do Nordeste (CE, PB, PE, PI, RN)

Descrição: Rede integrada de complexos portuários e industriais que transcende a função tradicional de movimentação de cargas para se posicionar como hub de produção de energias renováveis (hidrogênio verde e eólica offshore) e processamento mineral. A região articula os portos de Pecém (CE), Suape (PE) e o projeto do Porto Indústria Verde (RN) com a infraestrutura ferroviária em expansão.

Objetivo Estratégico: transição energética como vetor de industrialização (powershoring) e integração da malha ferroviária regional para escoamento de minérios e commodities agrícolas do semiárido.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Conclusão da ferrovia Transnordestina e seus ramais para conectar o interior (polos de gesso e grãos) aos portos de Pecém e Suape.
- Expansão de áreas de armazenagem e zonas de processamento de exportação (ZPE) no Ceará e Piauí, e redefinição estratégica do porto de Cabedelo (PB).
- Duplicação de eixos estruturantes como a BR-116, BR-304 e construção do arco metropolitano de Recife.

5.14. Grande Vitória e Região Cinco de Vila Velha (ES)

Descrição: A Região Metropolitana da Grande Vitória configura o principal hub logístico-portuário do Espírito Santo, com uma operação vital para a economia estadual, baseada na exportação de commodities. No entanto, seu sistema de transportes enfrenta desafios críticos de planejamento regional que afetam sua competitividade – destacadamente no modo rodoviário. O crescimento urbano ao longo dos eixos viários cria conflitos entre tráfego pesado e a mobilidade local, aumentando custos operacionais e impactos ambientais. Neste cenário, a Região Cinco de Vila Velha destaca-se como um território-chave para soluções estratégicas futuras, por estar situada próxima às rodovias BR-101 e



BR-262 e ao Porto de Capuaba. Seu principal potencial reside na significativa disponibilidade de áreas (com 54% de seu território em transição rural-urbana) – uma rara oportunidade na metrópole saturada para um planejamento logístico integrado.

Objetivo Estratégico: qualificar ainda mais a Grande Vitória do ponto de vista logístico, planejando seu desenvolvimento para ganhos contínuos de eficiência e competitividade – aproveitando o potencial da Região Cinco de Vila Velha para transformá-la em um distrito moderno e multimodal, capaz de descongestionar o sistema metropolitano, e se especializar em cadeias de alto valor – especialmente e-commerce.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Busca por alternativas eficientes ao tráfego de passagem, como eixos segregados para caminhões entre o Porto de Capuaba e as rodovias de acesso, assim como polos multimodais de cargas.
- Ordenamento Territorial Metropolitano: destinar espaços para logística moderna, segregando-a de usos urbanos conflitantes (como novas Zonas de Logística Portuária).
- Promover planos de desenvolvimento logístico para a Grande Vitória.

5.15. Corredor de integração e cooperação Sul – CODESUL (MS, PR, SC, RS)

Descrição: A região, constituída e formalizada por meio do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul, é composta pelos estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. A região tem uma densidade econômica que busca superar a obsolescência da malha logística tradicional através da cooperação interestadual. Foca na criação de corredores transversais (bioceânicos) e na modernização da malha ferroviária para conectar as zonas agroindustriais aos portos do Atlântico e, futuramente, aos do Pacífico.

Objetivo Estratégico: Planejamento integrado via consórcios regionais, como o CODESUL, para viabilizar obras de alto CAPEX que um único estado não suportaria, com foco na multimodalidade e na internacionalização da logística via Mercosul.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Projeto da Ferrovia Integrada do Sul (Ferosul) e Nova Ferroeste. Resolução da renovação da Malha Sul.
- Duplicação de eixos transversais saturados (BR-277, BR-282, BR-290, BR-470) e novas pontes de integração com Argentina e Paraguai.
- Articulação para a Rota Bioceânica (ligação ao Chile via Paraguai e Argentina).



5.16. Macrometrópole paulista e corredor de acesso ao porto de Santos (SP)

Descrição: A Macrometrópole Paulista (MMP) é a maior aglomeração urbana do Brasil, formada pelas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista e Vale do Paraíba/Litoral Norte, além das aglomerações urbanas de Jundiaí e Piracicaba. Ocupando cerca de 21% do território paulista, abriga aproximadamente 33 milhões de habitantes (quase 75% da população do estado e cerca de 16% da população brasileira). Economicamente, a MMP é responsável por cerca de dois terços do Produto Interno Bruto (PIB) do estado de São Paulo e por quase 30% do PIB nacional, configurando o centro produtivo, tecnológico e logístico de maior densidade do país. Caracterizado pela sobreposição de fluxos de carga com tráfegos de caráter urbano, tem no acesso ao porto de Santos um ponto crítico, com impactos relevantes para a cadeia logística nacional.

Objetivo Estratégico: resolução de conflitos urbanos e regionais, eficiência no acesso portuário e coordenação interfederativa para gestão de ativos federais em território estadual.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Segregação de cargas e passageiros na região metropolitana (Ferroanel) e trens intercidades (TIC).
- Saturação do sistema Anchieta-Imigrantes e necessidade de novas soluções para a descida da serra, além da conclusão de obras no Rodoanel Norte.
- Governança da expansão do porto de Santos e seus impactos nos acessos terrestres.

5.17. Corredor de exportação Roraima-Guiana-Caribe (RR)

Descrição: Transformação estratégica de Roraima, deixando de ser um "fim de linha" logístico, dependente da conexão com Manaus, para se tornar um corredor de exportação em direção ao Atlântico Norte e Caribe através da Guiana.

Objetivo Estratégico: articulação diplomática internacional para infraestrutura transfronteiriça e superação do isolamento logístico da Amazônia setentrional.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Pavimentação e consolidação da estrada Lethem-Georgetown (na Guiana) e manutenção crítica da BR-174 e BR-401.



- Infraestrutura alfandegária e portos secos em Bonfim.
- Acesso ao porto de águas profundas em Georgetown.

5.18. Plataforma logística central (DF, GO)

Descrição: Relevante nó logístico do Centro-Oeste, funcionando como centro de distribuição nacional devido à sua equidistância dos grandes mercados consumidores. A região combina infraestrutura aeroportuária robusta com entroncamentos rodoviários e ferroviários estratégicos (Ferrovia Norte-Sul). Destaque para eixo o Brasília-Anápolis.

Objetivo Estratégico: otimização da intermodalidade (aéreo-rodoviário-ferroviário) para distribuição de cargas e resolução de gargalos urbanos de tráfego.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Consolidação do aeroporto JK como hub logístico nacional de cargas e desenvolvimento de áreas logísticas aeroportuárias.
- Construção de anéis viários para retirar o fluxo de passagem das áreas urbanas de Brasília e Anápolis e melhoria das conexões com a BR-153 e BR-060.
- Fortalecimento do porto seco de Anápolis e da integração com a Ferrovia Norte-Sul para distribuição de cargas.

5.19. Vale do Juruá (AC)

Descrição: O Vale do Rio Juruá, com polo em Cruzeiro do Sul (AC), configura-se como um território estratégico no extremo oeste da Amazônia brasileira, distante dos principais centros econômicos. Sua economia se organiza em torno de polos produtivos interligados: polo moveleiro (utilizando madeira manejada), naval (construção e reparo de embarcações para a navegação fluvial, vital para a região) e um de bioeconomia (baseado no extrativismo sustentável de produtos como açaí, óleos vegetais e látex). Este desenvolvimento, contudo, ocorre sob a constante tensão da logística amazônica, extremamente dependente dos ciclos sazonais do rio (cheia e seca) e com acesso rodoviário precário via BR-364, o que eleva custos, isola produtores e limita o acesso a mercados e insumos, travando o pleno potencial econômico local.

Objetivo Estratégico: planejar a transição de uma economia de subsistência e baixo valor agregado para um modelo de bioeconomia de alto valor, integrada logisticamente.

Componentes importantes para o planejamento desse território:



- Hidrovia do Juruá: Dragagem e sinalização náutica de trechos críticos para garantir navegabilidade segura e confiável durante a maior parte do ano, reduzindo o isolamento sazonal.
- Eixo rodoviário estruturante: pavimentação e manutenção permanente da BR-364 no trecho Cruzeiro do Sul - Rio Branco, integrando o vale à capital e, por ela, ao Arco Norte.
- Infraestrutura portuária e de apoio: modernização dos portos fluviais em Cruzeiro do Sul e povoados, com rampas de acesso, armazenamento e câmaras frias para produtos perecíveis da bioeconomia.
- Conectividade aérea: ampliação e modernização do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul para operar voos cargueiros, essencial para produtos de alto valor (móveis, bioativos).
- Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE): definição clara de áreas para manejo florestal madeireiro e não-madeireiro, zonas de conservação e expansão urbana ordenada.
- Integração Binacional (Brasil-Peru): fortalecimento da cooperação para comércio e logística com a região de Ucayali (Peru), potencializando o papel de Cruzeiro do Sul como portal internacional

5.20. RM de Maceió (AL)

Descrição: Principal centro econômico, populacional e logístico de Alagoas, com sua dinâmica tradicionalmente centralizada na capital. No entanto, impõe-se uma reconfiguração econômica e logística na metrópole de modo a descentralizar e reestruturar a infraestrutura logística regional, transferindo parte das funções de apoio e distribuição para municípios do interior metropolitano. Neste contexto, Murici, Atalaia e União dos Palmares emergem como territórios-chave no entroncamento de importantes eixos rodoviários (BR-104, AL-220, AL-445), oferecendo espaço disponível, menor pressão urbana e localização privilegiada para abrigar zonas logísticas, parques industriais e centros de distribuição que possam servir a todo o estado, aliviando a pressão sobre Maceió e configurando novos polos de desenvolvimento.

Objetivo Estratégico: criação de um sistema logístico policêntrico e resiliente, onde Murici, Atalaia e União dos Palmares se tornem peças fundamentais de uma rede que redistribui atividades, riqueza e oportunidades por todo o território metropolitano.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Criar zonas logísticas estruturadas fora do núcleo saturado de Maceió, aproveitando a conectividade rodoviária.



- Diversificar a base econômica da metrópole, atraindo investimentos para novas cadeias produtivas, podendo-se atrair indústrias leves, centros de distribuição de e-commerce e hubs agroindustriais.
- Governança Metropolitana e Integração, com coordenação de ações entre os municípios para evitar concorrência predatória e garantir sinergia.
- Licenciamento e monitoramento rigorosos, à luz de critérios ambientais rígidos para novos empreendimentos.

5.21. Oeste Baiano (BA)

Descrição: O Oeste Baiano é um dos principais territórios do moderno agronegócio brasileiro, consolidado como um dos principais produtores nacionais de soja, algodão e milho. A região, no entanto, enfrenta gargalos logísticos pois seu escoamento depende criticamente de um sistema de transportes sobrecarregado e de custo elevado, baseado no longo e oneroso transporte rodoviário. Neste cenário, municípios como Luís Eduardo Magalhães, Barreiras e Formosa do Rio Preto emergem não apenas como polos produtivos, mas como nós logísticos estratégicos no entroncamento das BRs 242 e BR-135. Melhorar sua estrutura logística é imperativo para aumentar a competitividade da produção agrícola regional e capturar maior valor agregado, transformando o território produtor de commodities em um hub de processamento e distribuição.

Objetivo Estratégico: Qualificar o escoamento da produção e viabilizar a transição de um modelo centrado na exportação de grãos in natura para um ecossistema integrado de agroindustrialização e logística inteligente.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Diversificar e otimizar o escoamento da produção, reduzindo a dependência e os custos do transporte rodoviário de longa distância – acelerando a conclusão da Ferrovia Oeste-Leste (FIOL), incluindo implantação e operação do terminal ferroviário em Luís Eduardo Magalhães, integrando a produção ao Porto de Ilhéus.
- Duplicação e manutenção permanente das BRs 242 e BR-135, com vias de acesso dedicadas a cargas.
- Criar um terminal de transbordo multimodal (rodovia-ferrovia) com silos, armazéns e pátios para consolidação de carga.
- Fomentar o processamento a produção in loco antes do escoamento, atraindo esmagadoras de soja, usinas de biodiesel, fiação de algodão e fábricas de ração.
- Conciliação da expansão produtiva e logística com a sustentabilidade ambiental e social do Cerrado.



5.22. Porto Sul da Bahia (BA)

Descrição: A região do Porto Sul, em Ilhéus, demanda planejamento logístico específico tendo em vista a perspectiva de conclusão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Este projeto promete redefinir o papel logístico do Sul da Bahia, conectando o rico interior agropecuário (especialmente o Oeste Baiano) e minerador (Caetité) diretamente a um porto de águas profundas no Oceano Atlântico. Atualmente, a região possui uma economia diversificada, com atividades no cacau, turismo e uma incipiente indústria, mas carece de uma infraestrutura logística integrada em escala para alavancar seu potencial. A chegada da FIOL alterará o sistema econômico regional e demandará a estruturação urgente de uma retroárea portuária moderna, corredores de intermodalidade e novos arranjos produtivos para capturar o valor gerado pelos fluxos de commodities e, no longo prazo, fomentar a exportação de produtos com maior valor agregado do próprio Sul da Bahia.

Objetivo Estratégico: Organizar um ecossistema econômico a partir de um investimento ferroviário-portuário, à luz do desafio de transformar Ilhéus em um vetor de desenvolvimento regional integrado, capaz de desempenhar o papel de terminal de passagem de commodities em um território apto a processar, agregar valor e distribuir riqueza, sempre em equilíbrio com seu patrimônio ambiental e cultural.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Terminal de transbordo ferroviário-portuário: projetos de pátios, equipamentos e esteiras para descarga eficiente de trens (minério, grãos) e contêineres.
- Corredor de acesso rodoviário segregado: via exclusiva ou com faixa dedicada para caminhões (BR-415 e acessos), separando o tráfego de carga do urbano/turístico.
- Hub logístico interiorizado: criar zona de apoio (estacionamento, triagem, reparos) para caminhões fora do perímetro portuário congestionado.
- Destinar e preparar espaço físico para atividades logísticas e industriais relacionadas ao porto segundo um Zoneamento Econômico-Logístico (ZEL).
- Mitigar impactos ambientais e garantir benefícios à população local, assegurando a operação a longo prazo.

5.23. Ilha de Itaparica / BA-001 (BA)

Descrição: A Ilha de Itaparica, situada na Baía de Todos os Santos, é um território de comunidades tradicionais, pesca artesanal e turismo de veraneio. A perspectiva da



construção da Ponte Salvador-Itaparica e a consequente ampliação dos acessos à BA-001 prometem romper o secular isolamento relativo da ilha, precipitando uma transformação radical. O potencial catalisador de pressões e oportunidades sem precedentes traz riscos de especulação imobiliária descontrolada, urbanização inadequada e saturação da frágil infraestrutura local. A necessidade de estruturação logística e territorial planejada é crítica para direcionar esse impacto, garantindo que o desenvolvimento ocorra amparada por um sistema de mobilidade eficiente e de funções econômicas planejadas (como logística de apoio portuário, comércio regional ou turismo sustentável), evitando que a ilha se torne apenas um dormitório ou um território de passagem congestionado.

Objetivo Estratégico: gerenciar proativamente os impactos potenciais da ampliação da acessibilidade regional na Ilha de Itaparica, preparando o território para se tornar um nó integrado na metrópole de Salvador, mas em seus próprios termos. A ação nesse território é urgente, deve ocorrer de maneira extremamente ágil e coordenada antes da inauguração da ponte – ainda que somente o anúncio público da efetivação da obra já tenha iniciado novas dinâmicas na região.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Controlar o uso do solo e direcionar a ocupação antes da conclusão da ponte, protegendo áreas sensíveis e destinando zonas para desenvolvimento.
- Estruturar polos econômicos definidos para gerar empregos localmente e não apenas com função de dormitório.
- Programa de Proteção Sociocultural: políticas para garantir direitos fundiários das comunidades tradicionais, fomentar a economia local, proteger os modos de vida da região e preservar os ativos ambientais e a identidade da ilha.

5.24. Norte Capixaba (ES)

Descrição: O Norte Capixaba é um território econômico estratégico para o Espírito Santo. No entanto, essa produção de riqueza convive com deficiências logísticas crônicas: a dependência da BR-101 (saturada e vulnerável a interrupções) para escoar toda a carga agrícola e industrial é um gargalo que limita a competitividade e aumenta riscos. Neste cenário, os polos de Linhares (agronegócio), Aracruz ("Park Log" e complexo de celulose) e São Mateus (apoio ao setor de óleo e gás) emergem como nós logísticos prioritários para reforço. Estruturar uma rede entre eles é vital para diversificar rotas, criar resiliência e integrar as cadeias produtivas do agronegócio e da energia, transformando a logística de um custo em uma vantagem competitiva regional.

Objetivo Estratégico: criação de um sistema em rede, onde os polos de Linhares, Aracruz e São Mateus atuem de forma sinérgica e complementar, oferecendo opções multimodais e especializadas para o agronegócio e a indústria. O objetivo é transformar uma infraestrutura



linear e frágil (BR-101) em uma malha logística resiliente e eficiente, essencial para a segurança energética e a competitividade agrícola do estado.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Criar rotas alternativas e redundantes para reduzir a dependência absoluta da BR-101 e conectar os polos entre si.
- Incorporar a ferrovia e processar a produção local para reduzir custos de frete e reter riqueza.
- Fortalecer o sistema portuário regional.

5.25. Norte Goiano (GO)

Descrição: O Norte Goiano é um território em que o agronegócio moderno e a mineração de grande escala avançam sobre a biodiversidade única e as paisagens do Cerrado, compartilhando espaço com comunidades tradicionais centenárias. A região engloba desde a intensa atividade agropecuária e a exploração mineral em Niquelândia, até a Chapada dos Veadeiros — Patrimônio Natural da Humanidade e polo de turismo ecológico – e os vastos territórios dos Kalunga, relevante comunidade remanescente de quilombolas do Brasil. Este mosaico gera uma conjuntura crítica de planejamento, onde o desenvolvimento econômico (seja do agronegócio, da mineração ou do turismo) condiciona-se à necessidade de conservação ambiental e garantia de direitos territoriais e culturais. Planejar este território exige, portanto, um modelo que não priorize uma única vocação, mas que orchestre a convivência sustentável e equitativa entre esses diferentes usos e modos de vida, protegendo os ativos naturais e culturais que são a base de sua riqueza singular e de sua resiliência futura.

Objetivo Estratégico: construir uma paisagem multifuncional e justa, onde a mineração pague pela conservação, o turismo fortaleça as comunidades, e os direitos dos Kalunga e a integridade da Chapada dos Veadeiros sejam os princípios norteadores inegociáveis de todas as decisões. Sendo o Cerrado relevante manancial das águas brasileiras, planejar o norte goiano é, acima de tudo, um ato de segurança hídrica e justiça social para todo o Centro-Oeste.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Melhorar acessos sem fomentar a ocupação predatória ou fragmentar ecossistemas e territórios tradicionais.
- Definir zonas de uso claras e vinculantes que protejam os ativos críticos e direcionem atividades econômicas para áreas aptas, com participação social: criação de Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) participativo (com veto de comunidades sobre zonas de expansão agropecuária/mineral em seus territórios e



áreas de amortecimento do Parque Nacional); corredores de biodiversidade e conectividade; Zonas de Desenvolvimento Econômico Orientado (áreas específicas para mineração e agroindústria).

- Garantir a segurança hídrica para todos os usos em uma região de nascentes e sob estresse, onde a mineração e a agricultura são grandes consumidoras.
- Criar alternativas de renda que valorizem a floresta em pé e a cultura local, reduzindo a pressão por conversão do Cerrado, com: cadeias de valor da sociobiodiversidade Kalunga, para estruturar a comercialização dos produtos (óleos, frutos, artesanato) das comunidades, com Indicação Geográfica; e Plano de Turismo de Base Comunitária e de Baixo Impacto.
- Garantir que as comunidades sejam agentes, e não objetos, do planejamento, com poder de decisão sobre projetos que as afetem.

5.26. Região do Araguaia (GO, MT)

Descrição: A região do Araguaia, entre Mato Grosso e Goiás, é um território de fronteira agrícola em consolidação, marcado pelo crescimento acelerado da produção de grãos (soja, milho) e pela expressiva exploração de calcário agrícola e industrial. Sua dinâmica econômica e logística concentra-se fortemente no eixo da BR-158, espinha dorsal para o escoamento da produção. Este crescimento, porém, ocorre em um contexto de alta sensibilidade ambiental, com áreas de cerrado nativo e transição para o bioma Amazônia, e de infraestrutura ainda precária, com trechos não pavimentados da própria BR-158. O principal desafio de planejamento é, portanto, orquestrar a expansão econômica de forma a evitar a degradação dos recursos hídricos e dos solos, que são a base da própria produtividade agrícola e da mineração, garantindo a resiliência e a sustentabilidade do desenvolvimento regional.

Objetivo Estratégico: antecipar e moldar os impactos cumulativos de duas atividades intensivas em recursos naturais (agricultura e mineração) em um ecossistema frágil. O sucesso dependerá da capacidade de transformar a BR-158 de um simples corredor de escoamento em um eixo de desenvolvimento ordenado, onde a eficiência logística esteja associada à proteção das águas, dos solos e da biodiversidade que sustentam a própria economia regional.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Consolidar o eixo da BR-158 como um corredor eficiente e de baixo impacto, evitando que se torne um vetor de degradação linear, por meio de: pavimentação e manutenção com mitigações, incorporando passagens de fauna, sistemas de drenagem adequados e recuperação de áreas degradadas nas faixas de domínio; regulação da abertura de estradas vicinais a partir da rodovia, para evitar a



fragmentação descontrolada do cerrado e o assoreamento de rios; instalação de Terminais Multimodais Interiores para transbordo (grãos/calcário) em pontos estratégicos, para consolidar carga e reduzir o número de caminhões na rodovia.

- Garantir a disponibilidade e qualidade da água para todos os usos e a conservação do solo, bases da agricultura e da mineração.
- Direcionar a expansão da mineração de calcário para áreas aptas e mitigar seus impactos cumulativos.

5.27. Campos Gerais do Paraná (PR)

Descrição: Os Campos Gerais do Paraná formam um território de dualidades marcantes. A região leste, próxima a Ponta Grossa, é dinâmica e industrializada, com forte presença de logística, agronegócio e o parque industrial do Vale do Rio Tibagi. No entanto, ao se deslocar para o centro do estado, especialmente no entorno do município de Pitanga, essa dinâmica se inverte: encontra-se uma região de baixo desenvolvimento socioeconômico, com IDH abaixo da média estadual, economia baseada na pecuária extensiva e agricultura familiar de baixa tecnologia. Este contraste é acentuado pela presença de paisagens naturais relevantes e frágeis, como Florestas de Araucárias, áreas de nascentes e os Campos Naturais – formações campestres relictuais, ou seja, ilhas de vegetação de campo nativo que persistem em meio a paisagens transformadas, como lavouras, pastagens plantadas, reflorestamentos de pinus/eucalipto ou expansão urbana. Configuram os últimos remanescentes de um extenso complexo de campos que cobria vastas áreas no sul do Brasil. Assim, o principal desafio de planejamento é conectar a região ao desenvolvimento estadual de forma sustentável, promovendo atividades econômicas que gerem renda e melhoria de vida sem degradar os ativos ambientais únicos que são, simultaneamente, uma vulnerabilidade e uma potencial fonte de riqueza diferenciada para a região.

Objetivo Estratégico: evitar, nos Campos Gerais, o modelo convencional de atração de grande indústria ou de expansão de monoculturas. O caminho é construir uma economia de baixo carbono e alta identidade, onde o capital natural conservado e manejado sustentavelmente seja a principal matéria-prima para a geração de riqueza, empregos e qualidade de vida. O objetivo é transformar a região com baixo desempenho socioeconômico em um laboratório de desenvolvimento rural sustentável para o Paraná.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Definir usos do solo que protejam os ativos naturais e os transformem em bases para novas economias.
- Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) para criar zonas específicas para Restauração Ecológica, Paisagens Culturais (Campos Naturais) e Agroecologia, limitando a expansão de atividades de alto impacto e garantindo Corredores de



Biodiversidade para conectar fragmentos de Floresta de Araucárias e Campos Naturais, criando uma rede que sustente a fauna e os serviços hídricos.

- Criar cadeias produtivas que aproveitem os recursos locais de forma sustentável e gere mais renda, com cadeias da sociobiodiversidade (produção de erva-mate nativa, pinhão, mel dos campos e plantas medicinais), com foco em certificação, processamento mínimo e comercialização direta; turismo de natureza, rural e de cultura; pecuária sustentável e certificada.
- Garantir que a população local seja protagonista do processo e que haja capacidade técnica para implementação.

5.28. Escoamento da produção de polos pernambucanos (PE)

Descrição: Pernambuco possui uma rede de polos produtivos vitais para sua economia, mas que operam sob gargalos logísticos distintos e críticos. No Agreste Meridional (Garanhuns e região), a fruticultura (manga, uva) e a pecuária leiteira dependem de estradas vicinais precárias para alcançar os mercados. No Polo Têxtil (concentrado no Agreste, em Toritama, Santa Cruz do Capibaribe e Caruaru), a produção ágil do fast fashion esbarra na saturação da BR-104 e na falta de opções de transporte em grande volume para os centros de consumo. Já o Polo Gesseiro do Araripe, maior produtor nacional, vê sua competitividade minada pelos altos custos do frete rodoviário para escoar um produto pesado e de baixo valor unitário, aguardando a conclusão da extensão da Ferrovia Transnordestina até o Porto de Suape como solução transformadora. Por fim, o Litoral Sul sofre com a dependência da BR-101, rodovia congestionada e de capacidade limitada para o escoamento de produtos perecíveis para os portos e para o Sudeste. Em comum, todas estas regiões têm sua rentabilidade e potencial de crescimento diretamente estrangulados pela ineficiência do sistema de transportes.

Objetivo Estratégico: a qualificação do escoamento da produção em Pernambuco exige superar a visão fragmentada por polo e adotar uma estratégia estadual integrada. O objetivo é criar um sistema logístico em rede onde a ferrovia (Transnordestina) viabilize novas rotas para gesso e grãos; corredores rodoviários sejam duplicados (BR-104, BR-101) para o trânsito de têxteis e frutas; e os terminais intermodais interiorizem a eficiência portuária de Suape. A solução não é apenas construir mais estradas, mas combinar infraestrutura física, gestão inteligente e agregação de valor para dar competitividade sustentável a todas as regiões produtivas do estado.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Agreste Meridional: pavimentação e manutenção das estradas vicinais e estaduais que ligam as zonas produtoras à BR-423/BR-432.



- Polo Têxtil: duplicação da BR-104 no trecho crítico e estudos para um Corredor Têxtil com faixa dedicada para caminhões.
- Polo Gesseiro: acelerar a conclusão do trecho da Transnordestina (Salgueiro-Suape) e construir terminal dedicado em Suape.
- Litoral Sul: duplicação contínua da BR-101 Sul e implantação de pátios de triagem e estações de pesagem.
- Criar Terminais Intermodais Interiores (TIIs) em Salgueiro (conectando cargas de gesso à futura ferrovia) e em Garanhuns/Caruaru (consolidação de carga para contêineres em Suape).

5.29. Anel Rodoviário da Soja Piauiense (PI)

Descrição: O "Anel Rodoviário da Soja" é uma infraestrutura logística crítica de 1.025 km que circunda e drena a principal fronteira agrícola do Piauí, formada pelas rodovias PI-247, PI-391, PI-392, PI-397 e BR-330. Seu propósito é consolidar e escoar a produção de grãos (soja, milho) que avança rapidamente sobre o cerrado no sul do estado, especialmente nos municípios de Baixa Grande do Ribeiro e Santa Filomena. Estes municípios simbolizam a transformação do território: grandes propriedades, alta produtividade e uma dinâmica econômica intensa, mas ainda dependente de uma rede rodoviária estadual que, apesar de estruturada, enfrenta desafios de pavimentação, manutenção e integração com os corredores nacionais de exportação (como a BR-235 e os portos do Arco Norte). O planejamento deste território, portanto, não se trata apenas de melhorar estradas, mas de transformar este anel interno em um sistema logístico eficiente, resiliente e integrado ao mercado global, garantindo que a riqueza gerada no campo se traduza em desenvolvimento regional sustentável.

Objetivo Estratégico: transformar a região no principal vetor de competitividade e sustentabilidade do agronegócio piauiense, conectando eficientemente as fazendas aos portos, mas também promovendo a industrialização local, a conservação do Cerrado e a resiliência hídrica, garantindo que o desenvolvimento seja duradouro.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Pavimentação e reabilitação contínua: concluir a pavimentação de trechos remanescentes e estabelecer um programa contínuo de manutenção preventiva em todas as rodovias do anel.
- Sinalização e Segurança viária: implantar sinalização adequada para cargas pesadas, faixas de ultrapassagem e pontos de descanso seguro para caminhoneiros ao longo do anel.



- Integração com corredores nacionais: assegurar a pavimentação e a capacidade das ligações do anel com a BR-330 e, crucialmente, com a BR-235, principal corredor de escoamento para os portos.
- Zoneamento Agroecológico e Hídrico: definir áreas aptas e de restrição à agricultura, protegendo especialmente as nascentes, veredas e os leitos dos rios que cruzam o anel, essenciais para a recarga hídrica.
- Corredores de Biodiversidade no Cerrado: criar e implementar corredores ecológicos entre as áreas de reserva legal, mantendo a conectividade da fauna e dos serviços ecossistêmicos.
- Incentivar a instalação Polos de processamento de grãos, com esmagadoras de soja e fábricas de ração animal em pontos logísticos do anel, como junto à BR-330.

5.30. Porto Indústria Verde (RN)

Descrição: O "Porto Indústria Verde" representa um projeto visionário e de escala global localizado no município de Caiçara do Norte, no litoral norte do Rio Grande do Norte. A região, tradicionalmente dedicada à pesca artesanal e ao turismo de baixa densidade, posiciona-se para uma transformação radical, aproveitando seus ativos naturais excepcionais: ventos constantes e de alta qualidade no mar (para energia eólica offshore) e um litoral com condições para um porto de águas profundas. O projeto visa integrar, em um complexo industrial de baixo carbono, a produção em larga escala de hidrogênio verde (usando a energia eólica offshore para eletrolisar a água do mar) com um porto dedicado à exportação deste combustível do futuro, além de outras indústrias verdes (como amônia e aço verde). O principal desafio de planejamento é orquestrar a implantação de um megaempreendimento de alta tecnologia em um território costeiro sensível e com comunidades tradicionais, exigindo um modelo que vá além da lógica de enclave industrial e garanta que a transição energética global gere desenvolvimento local inclusivo e preservação ambiental.

Objetivo Estratégico: projetar um cluster industrial do século XXI a partir dos princípios da justiça socioambiental. O sucesso não será medido apenas pelos GW de energia ou toneladas de hidrogênio verde exportadas, mas pela capacidade de criar uma economia do mar que harmonize turbinas eólicas com barcos de pesca, cabos submarinos com recifes de coral, e empregos de alta tecnologia com a cultura e os direitos das comunidades costeiras. É um laboratório para o desenvolvimento territorial pós-petróleo.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Definir espacialmente as áreas para indústria, porto, conservação e comunidades, evitando conflitos e degradação.



- Integrar a geração offshore, o processamento industrial e a exportação portuária em um sistema eficiente.
- Mitigar impactos nos ecossistemas marinhos e costeiros e garantir a resiliência frente a mudanças climáticas.
- Garantir que a população local seja parte ativa do processo e beneficiária direta dos novos empregos e renda.
- Posicionar a região como um polo de conhecimento e inovação em economia do hidrogênio e energias renováveis.

5.31. Hidrovia da Lagoa Mirim (RS)

Descrição: A região da Lagoa Mirim, situada na fronteira sul do Rio Grande do Sul com o Uruguai, é um território de potencial estratégico singular, ainda subexplorado. Compartilhando o espelho d'água com o Departamento de Cerro Largo (Uruguai), a região possui uma vocação natural para a integração binacional e o comércio fronteiriço. Seu maior ativo é a Hidrovia da Lagoa Mirim, que conecta a cidade de Rio Grande (RS) e seu porto oceânico ao Porto de Rio Branco (Uruguai), oferecendo um corredor fluvial de baixo custo. Este potencial é ampliado pelo contexto do Mercosul, pela complementaridade econômica (grãos, arroz, madeira do lado brasileiro; produtos lácteos, celulose e turismo do lado uruguaio) e por uma malha de estradas fronteiriças. No entanto, esse potencial é contido por desafios logísticos críticos: a navegabilidade da hidrovia necessita de dragagens periódicas, os portos internos carecem de modernização, e a integração aduaneira e regulatória é complexa e burocrática. Planejar esta região é, portanto, ativar um corredor de integração física e econômica, transformando uma fronteira passiva em um hub dinâmico de comércio, serviços e logística compartilhada.

Objetivo Estratégico: aproveitar o potencial logístico e comercial subutilizado da Hidrovia da Lagoa Mirim, transformando o corredor fluvial em base para um território fronteiriço integrado por meio de uma rota alternativa para o comércio de grãos, arroz e outros produtos entre Brasil e Uruguai, superando problemas operacionais – como a necessidade de dragagem constante, infraestrutura portuária interior defasada e barreiras burocráticas aduaneiras que retardam o comércio fronteiriço.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Revitalizar e modernizar a hidrovia e seus portos como eixo central do comércio, especialmente os portos interiores de Rio Branco (UY) e Jaguarão/RS, e melhorar as rodovias de acesso (BR-471) aos terminais portuários.
- Superar as barreiras burocráticas e criar um ambiente ágil para o comércio fronteiriço.



- Fomentar negócios e arranjos produtivos que explorem as vantagens complementares dos dois países.
- Proteger o patrimônio ambiental da lagoa.

5.32. Porto de Arroio do Sal (RS)

Descrição: A região de Arroio do Sal, no litoral norte do Rio Grande do Sul, caracteriza-se historicamente por uma economia de baixa densidade, baseada no turismo sazonal e em atividades de pequena escala. A implantação de uma nova instalação portuária neste contexto representa um vetor de transformação radical, inserindo uma infraestrutura de grande porte em um território sem tradição industrial-logística. O projeto promete gerar desenvolvimento econômico e novos empregos, mas impõe desafios complexos de planejamento: a necessidade de integrar a operação portuária a uma malha viária regional limitada (principalmente a BR-101), a pressão sobre os frágeis ecossistemas costeiros (dunas, banhados) e o risco de conflitos com a vocação turística e a qualidade de vida existentes. O planejamento do entorno não pode ser um mero apêndice do projeto portuário; deve ser um instrumento proativo para moldar um desenvolvimento territorial equilibrado, mitigando impactos negativos e maximizando sinergias positivas com a economia local.

Objetivo Estratégico: o planejamento para o entorno do Porto de Arroio do Sal deve ser antecipatório e integrador. A meta não é apenas licenciar um porto, mas orquestrar a inserção de uma grande infraestrutura em um território sensível, transformando um potencial vetor de conflitos em uma oportunidade de diversificação econômica ordenada e de melhoria da qualidade de vida para a população local, desde que os impactos sejam rigorosamente gerenciados e compensados.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Garantir o fluxo eficiente de cargas sem congestionar ou degradar a infraestrutura local e a BR-101.
- Definir e separar espacialmente as zonas portuária, industrial, urbana, turística e de preservação.
- Preservar os ecossistemas costeiros e garantir a operação portuária dentro de padrões de sustentabilidade.
- Conectar a nova economia portuária às cadeias produtivas locais e garantir benefícios à população.



5.33. Baía da Babitonga (SC)

Tema enfatizado nas UFs: SC.

Descrição: A Baía da Babitonga, localizada no norte de Santa Catarina, é um nó logístico crítico e saturado de um dos espaços produtivos mais dinâmicos do país. A região já abriga portos de grande escala em Itapoá e São Francisco do Sul, municípios com previsão de acréscimo de novos terminais nos próximos anos. No entanto, esta capacidade portuária é estrangulada por um sistema terrestre de ferrovias e rodovias saturadas (como BR-280, BR-470 e BR-101). A previsão de crescimento da demanda portuária aponta para uma insuficiência de capacidade futura iminente, onde novos investimentos portuários podem se tornar ineficazes sem uma transformação paralela na infraestrutura de acesso e na organização do território.

Objetivo Estratégico: organizar o conjunto de instalações portuárias da região, com variados problemas de acesso, em um cluster logístico integrado e multimodal. A solução não está apenas em ampliar portos ou duplicar uma rodovia, mas em construir uma rede resiliente que combine um anel viário, uma ferrovia forte, terminais interiores inteligentes e uma governança metropolitana eficaz.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Concluir a duplicação da BR-280 e implantar sistemas inteligentes de gestão de tráfego e faixas exclusivas para caminhões em trechos críticos da BR-101.
- Estruturar e pavimentar rotas estaduais (como a SC-415, SC-416 e SC-418) para distribuir o tráfego regional e servir como rotas de contingência.
- Expandir a capacidade e a operação da ferrovia em São Francisco do Sul.
- Coordenar decisões entre os múltiplos municípios e usos do solo para otimizar os fluxos à luz de um Plano Diretor de Logística Metropolitana que inclua Joinville, São Francisco do Sul, Itapoá, Garuva e Araquari.

5.34. Rota do Sertão (SE)

Descrição: A "Rota do Sertão" em Sergipe conecta polos econômicos limitados por desafios logísticos de integração regional. O polo de pecuária leiteira de Nossa Senhora da Glória (um dos maiores produtores do Nordeste) enfrenta altos custos e perdas na distribuição devido à dependência do transporte rodoviário por estradas estaduais e da BR-235, que carecem de qualidade e resiliência para escoar um produto perecível. Já o potencial turístico dos cânions do São Francisco em Canindé de São Francisco é paradoxalmente mais acessado pela infraestrutura turística de Alagoas (Piranhas/AL), evidenciando uma desconexão do território sergipano com seu próprio ativo. A região, portanto, sofre de uma



fragmentação logística dupla: a dificuldade de escoar uma produção consolidada (leite) e a de conectar um ativo turístico estratégico, promovendo o desenvolvimento econômico integrado do sertão sergipano.

Objetivo Estratégico: costurar a integração interna de Sergipe, escoar leite processado com eficiência e conduzir turistas para os cânions a partir de Canindé.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Modernização da BR-235 e eixos de ligação: priorizar a pavimentação de qualidade, sinalização e manutenção contínua da BR-235 (trecho sergipano) e das rodovias estaduais que ligam N. S. da Glória a este eixo.
- Conexão turística Canindé-Aracaju: planejar e construir uma rota cênica e estruturada que conecte Canindé de São Francisco ao litoral passando próximo ao Rio São Francisco (Poço Redondo, Porto da Folha, Propriá).
- Logística do Frio na Fonte: implantar câmaras frias comunitárias e plataformas de coleta de leite nas propriedades ou povoados, para consolidar a carga com qualidade antes do transporte de longa distância.

5.35. Fronteira agrícola do Amapá (AP)

Descrição: A nova fronteira agrícola de grãos no Amapá concentra-se no leste do estado, ao longo do eixo da rodovia AP-070. Este crescimento é impulsionado pela disponibilidade de terras, mas enfrenta um dos custos logísticos mais altos do país devido ao isolamento geográfico extremo. A produção depende da AP-070, que precisa de melhoramentos urgentes para se tornar uma rodovia de carga confiável, e do Porto de Santana, que tem limitações de capacidade. Planejar este território significa construir uma cadeia logística competitiva em uma região de expansão, onde a infraestrutura de escoamento será o fator decisivo para o sucesso e a viabilidade econômica da soja amapaense.

Objetivo Estratégico: a expansão agrícola no leste do Amapá exigirá capacidade de sincronizar a expansão do plantio com a construção da infraestrutura, sob um modelo de governança que configure um padrão de produção 100% legal e desvinculado do desmatamento. Nesse contexto, a AP-070 tem potencial para estruturar um novo modelo de desenvolvimento econômico sustentável no extremo norte.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Consolidar a AP-070 como corredor rodoviário estruturado.
- Ampliar e modernizar a capacidade portuária em Santana.
- Implementar ordenamento territorial para garantir sustentabilidade.



- Criar modelos de governança e financiamento robustos para viabilizar os investimentos.

5.36. Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE)

Descrição: O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) é um território estratégico, localizado na Região Metropolitana de Fortaleza, que integra um porto de águas profundas com uma zona industrial de grande escala. Logisticamente, é um hub multimodal (marítimo, rodoviário e ferroviário) voltado à exportação de commodities (minério de ferro, granéis sólidos) e produtos industrializados, além de servir como porta de entrada para o Nordeste. Produtivamente, abriga indústrias intensivas em energia e capital, como a siderurgia (Companhia Siderúrgica do Pecém - CSP), geração termelétrica e um distrito industrial com empresas de diversos setores. Seu principal desafio de planejamento é gerenciar a sinergia e os conflitos entre essas funções de alto impacto: garantir o escoamento eficiente da produção industrial e do minério, lidar com a saturação dos acessos rodoviários (principalmente a CE-085), integrar a ferrovia (Transnordestina) de forma plena, e conciliar a operação industrial com a preservação dos ecossistemas costeiros frágeis (manguezais, dunas) e as comunidades do entorno, assegurando as condições para sua expansão.

Objetivo Estratégico: gerenciar um território de alto impacto em constante evolução, transformar um distrito industrial-portuário em um ecossistema econômico integrado, resiliente e socialmente justo, caracterizado pela eficiência logística, inovação industrial, proteção ambiental e geração de riqueza compartilhada com a população local.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Duplicação e modernização da CE-085: transformar o principal acesso em um corredor logístico estruturado, com faixas dedicadas, interseções em desnível e pátios de espera para caminhões.
- Anel Viário Metropolitano Oeste: planejar e construir um contorno rodoviário que conecte o CIPP diretamente à BR-222, desviando o tráfego pesado do entorno urbano denso de Caucaia e Fortaleza.
- Integração e ampliação ferroviária: otimizar o terminal ferroviário do porto e ampliar a capacidade operacional da Transnordestina para escoar minério e contêineres, reduzindo a pressão sobre as rodovias.
- Mitigar impactos ambientais e assegurar benefícios concretos para a população do entorno.
- Coordenar as decisões em múltiplas escalas (complexo, municipal, metropolitana).



5.37. Quixeramobim (CE)

Descrição: A região de Quixeramobim, situada no sertão central do Ceará, possui uma posição estratégica consolidada como importante entroncamento rodoviário estadual. Sua maior oportunidade logística futura, no entanto, reside na Ferrovia Transnordestina (FNL), cujo traçado passa pelo município. A implantação de um Porto Seco (Terminal Intermodal Interior - TII) em Quixeramobim visaria, portanto, criar uma centralidade logística a partir da ferrovia, capitalizando sua posição no interior do estado. O terminal teria a função crítica de captar cargas do agronegócio e da indústria do centro-sul cearense via malha estadual (CE-060, CE-166) e transferi-las para a ferrovia, com destino aos portos, e vice-versa. Este projeto transformaria a dinâmica da cidade, exigindo atividades específicas de planejamento regional.

Objetivo Estratégico: projetar um hub logístico regional cujo sucesso não dependa apenas da construção de um terminal, mas da criação de um ecossistema econômico ao seu redor e da sua efetiva integração operacional e comercial com a Ferrovia Transnordestina e os portos.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Estabelecimento de uma Estação Aduaneira do Interior (EADI) associada a um Terminal Intermodal Interior (TII)
- Adequada conexão entre o futuro TII e o sistema rodoviário regional.
- Fomentar a criação de um distrito logístico e industrial, evitando usos conflitantes, à luz de um Zoneamento Logístico-Industrial (ZLI).
- Assegurar infraestrutura de energia e telecomunicações, gestão hídrica e de resíduos.
- Coordenar os múltiplos atores e escalas envolvidas no projeto em um Consórcio ou Comitê Gestor do Polo Logístico envolvendo Prefeitura de Quixeramobim, governo do estado, DNIT, ANTT, operadora da ferrovia, concessionária do Porto Seco, representantes do setor privado e da comunidade.
- Elaborar Plano de Desenvolvimento Regional Integrado.

5.38. Reentrâncias Maranhenses (MA)

Descrição: As Reentrâncias Maranhenses formam um território costeiro complexo e único, caracterizado por um labirinto de baías, estuários, ilhas e manguezais que se estende por centenas de quilômetros no litoral oeste do Maranhão. Esta geografia singular abriga uma das maiores e mais tradicionais comunidades de pesca artesanal do Brasil, cuja produção



é vital para a segurança alimentar e a economia local. No entanto, do ponto de vista logístico e produtivo, a região opera em um paradoxo de abundância e isolamento: a riqueza pesqueira (camarão, caranguejo, peixes) é escoada por meio de uma logística precária e de alto custo, dependente de pequenas embarcações que enfrentam viagens longas e perigosas até os portos de comercialização (como São Luís), com pouca capacidade de armazenamento a bordo ou em terra. A falta de infraestrutura básica de apoio – como portos e desembarcadouros protegidos, câmaras frias, gelo industrial e vias de acesso – resulta em perdas pós-captura, baixo valor agregado e forte dependência de intermediários. Organizar essa infraestrutura significa não apenas melhorar a eficiência, mas fortalecer a autonomia e a renda das comunidades pesqueiras, garantindo a sustentabilidade ambiental e social desse ecossistema produtivo.

Objetivo Estratégico: estruturar a infraestrutura para a pesca nas Reentrâncias Maranhenses como um projeto de logística para a inclusão produtiva. O objetivo é romper o ciclo de precariedade e intermediários, permitindo que os pescadores artesanais sejam os principais beneficiários da riqueza que produzem. A infraestrutura planejada deve funcionar como uma plataforma de autonomia, gerida pelas comunidades, que garanta desde a conservação do pescado até o acesso direto ao mercado, sempre em harmonia com a conservação do sensível ecossistema de manguezal.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Oferecer pontos seguros para desembarque, processamento inicial e abrigo das embarcações.
- Construir e recuperar desembarcadouros pesqueiros comunitários em pontos estratégicos (ex.: Cururupu, Apicum-Açu, Carutapera), com trapiches, rampas e áreas cobertas para manipulação.
- Instalar unidades de beneficiamento comunitárias equipadas com câmaras frias, freezers e fábricas de gelo industrial nos portos de apoio, priorizando energia solar.
- Construir ou melhorar canais de acesso e quebra-mares para criar áreas abrigadas para as embarcações, reduzindo perdas por intempéries.
- Reduzir as perdas e conectar a produção diretamente a mercados de melhor valor, inclusive com centrais de comercialização cooperativadas.
- Prever Planos de Manejo participativos por comunidade, colocando as comunidades no centro da gestão da infraestrutura e das decisões.
- Incorporar soluções adaptadas ao contexto local para agregar valor e eficiência, incluindo o turismo de base comunitária.



5.39. Nordeste Maranhense (MA)

Descrição: A região nordeste do Maranhão, com o município de Chapadinha como principal polo, é uma frente ativa de expansão da fronteira agrícola no Matopiba, caracterizada pela conversão de áreas de cerrado e transição para o cultivo de soja, milho e algodão. Do ponto de vista logístico e produtivo, a região vive um cenário de crescimento acelerado pressionando uma infraestrutura precária. A produção depende quase exclusivamente do escoamento rodoviário de longa distância, principalmente através da BR-222 e da MA-034, que têm trechos não pavimentados, má conservação e saturação durante a safra, elevando drasticamente os custos de frete. A falta de armazenagem local força o transporte imediato da colheita, sobrecarregando ainda mais as rodovias. O principal desafio de seu planejamento é, portanto, antecipar e estruturar uma rede logística que suporte a expansão produtiva de forma eficiente e sustentável, evitando que os gargalos de escoamento se tornem um freio ao desenvolvimento e levem a impactos ambientais irreversíveis pela ocupação desordenada.

Objetivo Estratégico: gerenciar a consolidação de uma fronteira agrícola com inteligência logística e responsabilidade socioambiental. A estratégia deve focar em fazer mais com a infraestrutura e a terra já ocupada, investindo em eficiência, armazenagem e processamento local. O objetivo é criar um modelo de desenvolvimento que seja economicamente viável, logisticamente eficiente e ambientalmente sustentável, evitando os passivos sociais e ecológicos observados em outras frentes de expansão do agronegócio.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Pavimentação e qualificação da MA-034, eixo crítico de escoamento para a BR-222.
- Duplicação da BR-222 no trecho crítico entre Chapadinha e a conexão com a BR-135.
- Estruturar a rede de estradas secundárias que liguem as fazendas aos eixos principais.
- Rede de silos e armazéns estratégicos em pontos logísticos-chave (como Chapadinha e Buriti), permitindo estocar a safra e regular o fluxo para as rodovias.
- Terminal de transbordo de cargas (porto seco rural) para consolidar a produção de caminhões menores em cargas maiores (como bitrens) antes de seguir para os portos, otimizando o frete.
- Fábrica de beneficiamento de grãos.
- Direcionar a expansão agrícola para áreas aptas e mitigar impactos no Cerrado maranhense à luz de um Zoneamento Ecológico-Econômico.
- Coordenar ações entre poder público, setor privado e comunidades para resolução de conflitos.



5.40. Vale do Lítio Mineiro (MG)

Descrição: A região do nordeste de Minas Gerais, potencialmente denominada "Vale do Lítio", emerge como um território de projeção estratégica nacional devido à identificação de importantes reservas do mineral, essencial para a transição energética global (baterias para veículos elétricos e armazenamento). Localizada em uma região historicamente de economia diversificada (pecuária, agricultura, mineração de outros minerais), o eventual boom do lítio representa uma oportunidade de desenvolvimento radical, porém com riscos socioambientais elevadíssimos. O planejamento deste território não pode esperar pelo início da exploração em larga escala; ele deve ser antecipatório e estruturador, pois a implantação de minas, o consumo intensivo de água, a geração de rejeitos e a pressão sobre a infraestrutura local (rodovias, energia) e as comunidades têm potencial de causar transformações profundas e, se mal geridas, conflitos e degradação irreversíveis. O desafio é criar um marco que transforme a riqueza mineral em desenvolvimento regional sustentável e perene, e não em um ciclo de boom e colapso.

Objetivo Estratégico: projetar um distrito mineral sustentável do século XXI, que aprenda com os erros de ciclos passados e crie um modelo que vá além do extrativismo. O sucesso será medido não pelas toneladas exportadas, mas pela capacidade de gerar uma indústria de alto valor agregado, garantir a perenidade dos recursos hídricos, fortalecer os direitos das comunidades e criar uma economia regional diversificada e resiliente para o dia em que as minas se esgotarem.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Garantir a segurança hídrica para todos os usos em uma região potencialmente crítica.
- Definir claramente onde a mineração é ou não permitida, protegendo áreas sensíveis e comunidades com Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE), corredores logísticos e industriais definidos para planejar os eixos de transporte de insumo e produto (ex: acesso à BR-367, BR-251) e áreas para beneficiamento primário, evitando a dispersão de impactos.
- Modernização de eixos rodoviários (BR-367 e BR-251).
- Cadastro e regularização fundiária prévia.
- Ir além da exportação do concentrado de lítio (espodumena), retendo mais valor na região e no país, criando um Parque Industrial do Lítio e um centro de pesquisa em baterias e mineração sustentável.
- Garantir que as comunidades sejam beneficiárias diretas e tenham poder de decisão.



5.41. Porto de Miritituba (PA)

Descrição: Miritituba, no sudoeste do Pará, é o epicentro de um dos sistemas logísticos mais críticos e dinâmicos do Brasil: o corredor de exportação de grãos do Norte. Sua função é ser a principal interface de transbordo onde a soja e o milho, transportados por caminhões da região do Matopiba e do Centro-Oeste, são transferidos para balsas que descem os rios Tapajós e Amazonas até os portos de exportação em Santarém, Barcarena e Itacoatiara. No entanto, essa operação sofre com disfunções graves durante o pico da safra: a saturação da BR-163 no trecho final, a escassez de pátios de espera e triagem para caminhões, e a dessincronização entre a chegada das cargas terrestres e a disponibilidade de balsas geram congestionamentos quilométricos, elevando custos de frete, desperdiçando tempo e causando impactos sociais e ambientais negativos na região. Qualificar este complexo é essencial para dar escala e eficiência à rota Norte, que é estratégica para a competitividade do agronegócio brasileiro.

Objetivo Estratégico: criar hub fluvioportuário inteligente, com mais pátios organizados em um sistema de gestão de demanda (agendamento) acoplado a uma infraestrutura de espera escalonada e a uma operação fluvial otimizada. O objetivo é transformar o caos sazonal em previsibilidade e eficiência, consolidando a rota Norte como uma opção competitiva e confiável.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Garantir que a BR-163 suporte o tráfego e tenha rotas alternativas para situações críticas.
- Sistema de Agendamento Digital Obrigatório.
- Rede de pátios de espera em escalonamento em pontos estratégicos ao longo da BR-163 (ex: Rurópolis, Novo Progresso), onde os caminhões aguardam o agendamento, liberando o trecho final.
- Terminal de triagem e inspeção pré-porto (TTI) fora do núcleo portuário para pesagem, inspeção fitossanitária e documentação.
- Aumentar a capacidade de transbordo e a fluidez da operação portuária.
- Coordenar todos os atores públicos e privados sob regras claras.
- Mitigar os impactos socioambientais negativos do congestionamento e da operação.



5.42. Transição do agronegócio no Pará (PA)

Descrição: A transição do agronegócio no Pará é um dos processos de reordenamento produtivo mais significativos da fronteira agrícola brasileira. O estado dispõe de vastas áreas, especialmente no Sudeste (região de Paragominas, ao longo da PA-150 e do eixo da BR-158), historicamente ocupadas por pecuária extensiva de baixa produtividade em pastagens já abertas e consolidadas, muitas vezes degradadas. Aproveitando essa disponibilidade de terra sem a necessidade de novos desmatamentos, ocorre uma transformação produtiva em duas frentes: parte dessas áreas é convertida para pecuária intensiva (integração lavoura-pecuária - ILP, ou lavoura-pecuária-floresta - ILPF), aumentando drasticamente a lotação e a produtividade por hectare; e outra parte, geralmente as de melhor aptidão agrícola, é convertida diretamente para o cultivo de grãos (soja e milho). Esta transição, visível ao longo de corredores como a PA-150, gera maior valor econômico e pode ser um vetor de sustentabilidade, mas também impõe novos e complexos desafios de planejamento territorial e logístico.

Objetivo Estratégico: organizar uma mudança de paradigma, da ocupação extensiva para a intensificação inteligente. O sucesso dependerá da capacidade de transformar passivos (pastagens degradadas e insegurança fundiária) em ativos produtivos, garantindo que o aumento da produção venha acompanhado de infraestrutura logística robusta, gestão de recursos criteriosa e distribuição justa dos benefícios, consolidando um novo modelo de desenvolvimento rural de alto valor e baixo carbono para o estado.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Ancorar a transição em ganhos de produtividade e segurança jurídica, sem expansão da fronteira sobre vegetação nativa à luz de um Programa Estadual de Recuperação de Pastagens Degradadas.
- Consolidação dos eixos rodoviários estruturantes: asfaltar e manter os eixos críticos (PA-150, trechos da BR-158, PA-279) que ligam as novas regiões produtoras aos corredores de exportação (BR-163/BR-230 e portos do Arco Norte).
- Planejamento para integração com ferrovias em terminais de transbordo.

5.43. Campina Grande (PB)

Descrição: Campina Grande consolida-se como o principal polo logístico, tecnológico e universitário do interior da Paraíba – e um dos mais relevantes da região Nordeste. Para além de seu dinamismo econômico e do renomado centro de inovações tecnológicas, a cidade exerce uma função estratégica crítica na rede de transportes: é um grande entroncamento rodoferroviário, ponto de convergência da BR-230 (Transamazônica, eixo Leste-Oeste), da BR-104 (liga ao Agreste de Pernambuco) e da malha ferroviária da



Transnordestina. Esta posição a qualifica como um hub natural para consolidação e distribuição de cargas para todo o interior nordestino. Adicionalmente, o eixo ferroviário Campina Grande-João Pessoa apresenta um potencial inexplorado para a criação de um trem de passageiros regional, que poderia aliviar a pressão sobre a rodovia BR-230, dinamizar a integração regional e oferecer um modal de transporte sustentável, conectando os dois maiores polos urbanos do estado.

Objetivo Estratégico: conectar as três grandes vocações de Campina Grande em um projeto de futuro, consolidando a cidade no sistema logístico do Nordeste, com trem de passageiros, hub multimodal e parque tecnológico. O objetivo é transformar sua localização privilegiada em uma plataforma de desenvolvimento integrado, eficiente e sustentável para todo o estado.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Modernização do Terminal Ferroviário de Cargas: reativar e equipar o pátio ferroviário para operações eficientes de transbordo contêiner/caminhão, atraindo operadores logísticos.
- Criação de uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE) ou Distrito Logístico para atrair centros de distribuição (CDs) e indústrias de transformação leve para áreas próximas ao entroncamento, aproveitando a conectividade.
- Planejamento viário de acesso ao hub: criar vias de ligação direta e segregada entre o terminal intermodal, a ZPE/Distrito Logístico e as rodovias BR-230 e BR-104, evitando o tráfego pesado no centro urbano.
- Estruturar um sistema de mobilidade sustentável que integre Campina Grande à Região Metropolitana de João Pessoa.
- Garantir que os projetos de mobilidade e logística gerem desenvolvimento urbano ordenado e benefícios para a população.
- Aproveitar o capital intelectual da cidade para criar um ecossistema de inovação em logística, com Parque Tecnológico, parcerias da universidade com empresas e programas de capacitação técnica para mão-de-obra.
- Coordenar as ações entre os múltiplos municípios e níveis de governo envolvidos.

5.44. Porto de Cabedelo (PB)

Descrição: O Porto de Cabedelo é um ativo infraestrutural subaproveitado na Região Metropolitana de João Pessoa. Situado na foz do Rio Paraíba, ele enfrenta limitações operacionais (como restrições de calado e acesso para navios maiores) e concorrência direta com o Porto de Suape (PE), que captura os fluxos de carga de maior volume e valor. Como resultado, Cabedelo tem tido uma atuação modesta, focada em cargas específicas e



apoio à indústria local, mas sem se consolidar como um hub regional. Este cenário de capacidade ociosa relativa abre a janela para sua redefinição estratégica, que deve ser feita em sinergia com dois mega-projetos transformadores: a construção da "Ponte do Futuro" (sobre o Rio Paraíba, ligando Cabedelo a Lucena) e a expansão econômica e imobiliária do Litoral Norte paraibano. Juntos, eles podem reposicionar o porto como um nó integrado em um novo sistema de mobilidade e desenvolvimento costeiro.

Objetivo Estratégico: criar um porto de nicho integrado, elo inteligente e sustentável entre o mar, o Rio Paraíba, a Ponte do Futuro e o desenvolvimento do Litoral Norte, funcionando como uma plataforma logística especializada e um indutor de qualidade urbana.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Reposicionar o porto em nichos especializados e como parte de um corredor intermodal, não competindo diretamente com Suape, podendo atuar como hub de cabotagem e navegação interior, terminal de suporte ao litoral norte (apoio logístico à expansão turística e imobiliária) e à indústria de energias renováveis (eólica offshore, hidrogênio verde).
- Verificar as possibilidades de criar, no lado de Lucena, uma zona de apoio com pátios, centros de distribuição.
- Plano de Desenvolvimento Econômico do Litoral Norte, para integrar a logística portuária a uma estratégia para atrair hotéis, marinas, comércio e serviços para o Litoral Norte, usando a Ponte do Futuro como conector.
- Adequar a infraestrutura portuária às novas vocações com foco em baixo impacto.

5.45. Norte Fluminense (RJ)

Descrição: O Norte Fluminense, cujo principal polo é o município de Campos dos Goytacazes, vive um momento de transformação estrutural profunda, abandonando a dependência quase exclusiva do ciclo do petróleo da Bacia de Campos. A região está sendo reposicionada como um corredor logístico e industrial estratégico do Sudeste, impulsionado pela sinergia entre dois ativos de grande escala: a Ferrovia EF-118 e o Porto do Açu, um complexo portuário-industrial de águas profundas com capacidade de expansão. Esta combinação cria um potencial contínuo de crescimento ao oferecer uma rota eficiente e competitiva para escoamento de commodities (minério, grãos) e atração de indústrias pesadas (siderurgia, metalurgia, óleo e gás). O desafio de planejamento é integrar estes megaprojetos ao território existente, garantindo que o desenvolvimento beneficie a população local, diversifique a economia regional e mitigue os impactos ambientais e sociais dessa nova ocupação.

Objetivo Estratégico: transição de uma economia de enclave petrolífero para uma economia de hub logístico-industrial integrado. O potencial está em usar a EF-118 e o Porto



do Açú como espinha dorsal de um novo modelo de desenvolvimento regional, que gere cadeias produtivas, empregos qualificados e inovação, sempre em equilíbrio com o frágil ambiente costeiro e com justiça social.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Capilarizar os benefícios da ferrovia e do porto, criando uma rede logística regional eficiente.
- Ir além do commodity portuário, atraindo indústrias que aproveitem a sinergia porto-ferrovia-energia.
- Mediar a convivência entre as infraestruturas logísticas, as cidades, as atividades rurais e os ecossistemas frágeis (manguezais, lagoas).
- Assegurar que o crescimento esteja adaptado aos riscos climáticos e minimize novos passivos ambientais.

5.46. Noroeste Fluminense (RJ)

Descrição: O Noroeste Fluminense, com Itaperuna como principal município, representa um território de baixo dinamismo econômico e desenvolvimento social estagnado no contexto do estado do Rio de Janeiro. Distante dos eixos metropolitanos e litorâneos, a região caracteriza-se por uma economia pouco diversificada, com ênfase na agropecuária tradicional (pecuária leiteira, café) e em pequenos comércios e serviços locais, sofrendo com a baixa atração de investimentos, déficits de infraestrutura e carência de políticas públicas direcionadas. Esta situação de marginalização econômica, no entanto, contrasta com seu potencial geográfico latente: a região está próxima à divisa com Minas Gerais e ao corredor da BR-116, além de ser cortada pela BR-356. Este contexto a coloca como um território estratégico para iniciativas que busquem desconcentrar o desenvolvimento fluminense, integrando-a a cadeias produtivas regionais e aproveitando sua posição como possível plataforma logística e de serviços para o entorno mineiro.

Objetivo Estratégico: elaborar projeto de reintegração econômica e inclusão territorial, sem necessariamente atrair uma grande indústria isolada, mas tecendo uma rede de oportunidades que passa por conectar a região logisticamente, processar localmente o que se produz e qualificar seus recursos humanos.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Integrar a região aos corredores nacionais de transporte e posicioná-la como hub de serviços para a fronteira RJ-MG.
- Modernizar e agregar valor às cadeias produtivas tradicionais, criando renda e empregos locais.



- Unir os municípios da região em uma agenda comum de desenvolvimento, superando a fragmentação.

5.47. Litoral Norte Paulista (SP)

Descrição: O Litoral Norte Paulista – que compreende municípios como Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião e Ilhabela – é um território de alta sensibilidade ambiental e socioeconômica organizado por uma infraestrutura crítica e extremamente vulnerável de transporte: a BR-101 (Rio-Santos), única rodovia que corta a região, implantada na estreita faixa entre a Serra do Mar e o Oceano Atlântico. Esta localização a torna intrinsecamente vulnerável a desastres naturais: deslizamentos de encostas íngremes, blocos de rocha, inundações e erosão costeira são frequentes, especialmente durante eventos climáticos extremos, que tendem a se intensificar. Qualquer interrupção neste eixo único paralisa completamente a região — isolando comunidades, estrangulando o turismo (sua principal atividade econômica) e impedindo o acesso a serviços de saúde e abastecimento. Planejar esta região, portanto, é um exercício de resiliência sistêmica, onde a segurança e a confiabilidade da via são pré-requisitos para qualquer outro desenvolvimento.

Objetivo Estratégico: proteger moradores e turistas de ameaças e desastres naturais de maneira proativa e sistêmica, combinando engenharia de alta resiliência, gestão inteligente de riscos, redundância de acessos e uma governança de crise unificada. O objetivo é assegurar que a região não só resista aos próximos eventos extremos, mas também se adapte e prospere diante deles.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Transformar a BR-101 em um eixo mais seguro e adaptado aos riscos climáticos.
- Criar redundância e capacidade de resposta para quando a BR-101 for interditada, por meio de um plano de acessos por via marítima e estradas de emergência.
- Reduzir a exposição de pessoas e infraestruturas aos perigos naturais, com planos de contingência, evacuação e drenagem.

5.48. Pontal do Paranapanema (SP)

Descrição: O Pontal do Paranapanema, situado no extremo oeste de São Paulo, é uma região historicamente marcada por baixo desenvolvimento socioeconômico, conflitos fundiários de longa duração e significativos passivos ambientais. Apesar de sua localização estratégica próxima ao Mato Grosso do Sul e ao Paraguai, a região carece de uma estrutura produtiva consolidada e de infraestrutura logística adequada. Sua economia é



majoritariamente baseada na agricultura familiar e em atividades agropecuárias de baixa tecnologia e produtividade, com limitada agregação de valor. O principal desafio de planejamento é superar a trajetória de estagnação, promovendo a regularização fundiária definitiva, a recuperação ambiental dos remanescentes de Cerrado e Mata Atlântica, e a estruturação de cadeias produtivas competitivas e inclusivas que gerem renda e melhorem a qualidade de vida, integrando a região ao dinamismo econômico paulista e ao Mercosul.

Objetivo Estratégico: conduzir a transição de um modelo de conflito e estagnação para um modelo de prosperidade baseada na sustentabilidade, com regularização fundiária e ambiental, agregação de valor e logística, tornando o Pontal uma referência de desenvolvimento territorial inclusivo e de baixo carbono no estado de São Paulo.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Aceleração do Programa de Regularização Fundiária.
- Implementação dos Planos de Recuperação de Áreas Degradadas, assim como criação e conectividade de Corredores Ecológicos.
- Criar fontes de renda estáveis, indo além da produção primária de baixo valor, fomentando polos de agroindústria e processamento familiar, agricultura de baixo carbono e estruturação da cadeia do turismo de natureza.
- Modernização da malha rodoviária regional: melhorar a qualidade e a sinalização das rodovias estaduais de ligação (como a SP-613 e SP-270) que conectam o Pontal à malha principal (BR-158, BR-267).
- Estudo para um Terminal de Cargas (Porto Seco) na região de Presidente Epitácio ou Presidente Venceslau para consolidar a produção e facilitar o comércio com o Mato Grosso do Sul e o Paraguai.

5.49. Vale do Ribeira (SP)

Descrição: O Vale do Ribeira, no estado de São Paulo, é um território que abriga o maior contínuo de Mata Atlântica preservada do Brasil, mas que convive com indicadores socioeconômicos historicamente baixos, como IDH reduzido e acesso limitado a serviços básicos. Sua economia é tradicionalmente baseada em agricultura familiar de subsistência (especialmente banana e pupunha) e, em menor escala, no extrativismo mineral (chumbo). A região enfrenta os desafios crônicos do isolamento geográfico relativo, com deficiências na infraestrutura de transporte que limitam o escoamento da produção e o acesso a mercados. O planejamento para o Vale do Ribeira envolve, dessa maneira, o desafio de promover o desenvolvimento econômico e social sem comprometer o ativo ambiental único que é sua maior riqueza e identidade, buscando um modelo baseado na bioeconomia, no turismo de base comunitária e na regularização fundiária.



Objetivo Estratégico: o desenvolvimento do Vale do Ribeira exige superar modelos convencionais de crescimento econômico, valorizando sua vocação socioambiental em detrimento de iniciativas de industrialização pesada, expansão agropecuária e estruturação de grandes equipamentos logísticos (portos e rodovias), mas a valoração justa dos serviços ambientais, dos produtos da sociobiodiversidade e da cultura tradicional à luz de uma economia inclusiva e de baixo carbono.

Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Transformar a produção agrícola e extrativista em renda sustentável, valorizando a floresta em pé.
- Aproveitar o patrimônio natural e cultural como fonte de emprego e renda, gerida pela comunidade.
- Garantir acesso seguro e confiável à região, mitigando o isolamento.
- Resolver inseguranças fundiárias históricas e garantir os direitos das populações quilombolas e caiçaras.
- Criar uma instância efetiva de coordenação e planejamento integrado entre os municípios e a sociedade civil.

5.50. Nordeste Tocantinense (TO)

Descrição: O Nordeste Tocantinense é uma das frentes mais dinâmicas de expansão agrícola no Brasil, com municípios como Pedro Afonso, Santa Maria do Tocantins, Recursolândia e Lizarda. Esta região experimenta um crescimento expressivo na produção de grãos, especialmente soja e milho. No entanto, esse boom produtivo convive com relevantes gargalos logísticos: a região depende de uma malha viária precária e desconectada, com estradas vicinais de terra e a BR-235 em situação crítica, com trechos não pavimentados e intransitáveis em períodos chuvosos. A efetiva implantação e pavimentação da BR-235 poderá configurar projeto estruturante de modo a redesenhar a geografia econômica do Centro-Norte do país. Ao integrar o nordeste do Tocantins, ela criaria uma nova e mais curta rota de escoamento para os grãos, conectando a produção diretamente ao Porto de Itaquí (MA) via município de Alto Parnaíba (MA), reduzindo drasticamente a distância e o custo do frete em comparação com as rotas atuais via BR-153 e BR-010.

Objetivo Estratégico: organizar a infraestrutura necessária para consolidar uma fronteira agrícola que já é uma realidade produtiva, com a BR-235 como eixo que pode destravar o potencial da região. No entanto, seu sucesso depende de um planejamento que vá além do asfalto, incluindo armazenagem, governança interestadual e um compromisso irrestrito com a sustentabilidade, garantindo que o crescimento dos grãos seja sinônimo de desenvolvimento regional e não de novo passivo ambiental no Cerrado.



Componentes importantes para o planejamento desse território:

- Consolidar a BR-235 como um corredor logístico confiável, pavimentado e com capacidade durante todo o ano.
- Coordenar com o governo do Maranhão para garantir a continuidade e a qualidade da pavimentação no trecho que liga a divisa ao entroncamento com a MA-034 (rumo a Alto Parnaíba e ao Porto de Itaqui).
- Rede de armazenagem estratégica, com silos graneleiros e armazéns ao longo do eixo da BR-235 (ex: em Pedro Afonso e Santa Maria do Tocantins) para armazenar a safra e regular o fluxo de caminhões.
- Terminais de Carga (Portos Secos), terminais de transbordo em pontos logísticos-chave para consolidação da carga e possível integração futura com outros modos.
- Pátios de descanso e serviços para caminhoneiros.
- Garantir que a expansão agrícola ocorra de forma ordenada, legal e sustentável, aproveitando áreas já abertas.
- Governança e cooperação interestadual (TO-MA),



6. Programas setoriais nacionais (análise transversal de oportunidades, sinergias e potenciais ações comuns)

Finalmente, outro desdobramento do processo de consolidação das informações das etapas anteriores foi a pertinência de uma análise integrada com recorte transversal pela dimensão setorial. As entrevistas e análises realizadas nos 27 estados brasileiros revelam um panorama setorial de problemas recorrentes: saturação de trechos rodoviários em áreas urbanas, gargalos de integração, subutilização de modos como o hidroviário e o ferroviário, e carência de governança interfederativa, entre outros. Ao mesmo tempo, apontam para projetos e demandas comuns em diversos territórios.

Assim, o presente capítulo sintetiza esse diagnóstico transversal, transformando percepções e necessidades dispersas em uma agenda integrada de políticas públicas. Para isso, propõe doze programas setoriais de atuação federal, cada um concebido para enfrentar de forma coordenada esses desafios estruturais, oferecendo aos gestores públicos instrumentos práticos para superar gargalos e potencializar sinergias entre modos de transporte, esferas de governo e as vocações econômicas regionais.

6.1. Programa de contornos rodoviários e integração urbana

Tema enfatizado nas UFs: AL, BA, DF, ES, GO, PR, PE, PI, RN, RO, SC, SE, CE, MA, MS, PA, PB, RJ, TO.

Descrição: Rodovias federais que atravessam áreas urbanizadas, onde a resolução de conflitos de tráfego (urbano vs. regional) representa uma oportunidade estratégica de ganho de eficiência logística e reordenamento territorial.

Componentes:

- Coordenação interfederativa: modelos de financiamento tripartite (União, estado, município) e possibilidade de PPPs para obras, com diretrizes do Ministério das Cidades para integração ao plano diretor.
- Planejamento Integrado: Os contornos devem ser projetados como organizadores do território, com zoneamento prévio para instalação de zonas logísticas (ex: Região 5 de Vila Velha, ES) e distritos industriais em seus entroncamentos, evitando urbanização inadequada junto aos contornos.
- Gestão de Tráfego: Implementação de sistemas inteligentes de monitoramento e faixas exclusivas nos trechos urbanos remanescentes, como na BR-101 na Grande Vitória.

Objetivo Estratégico: Apoio ao desenvolvimento logístico, urbanístico e produtivo de localidades com alto potencial de crescimento econômico, transformando os vários gargalos em vetores de expansão urbana e industrial planejadas.



6.2. Programa de corredores logísticos de integração internacional na América do Sul e rotas bioceânicas

Tema enfatizado nas UFs: AC, MT, MS, PR, RO, RR, RS, SC

Descrição: Há uma clara oportunidade estratégica de reposicionar a logística brasileira, deixando de olhar apenas para o Atlântico e voltando-se para a integração com demais países da América do Sul e com o Pacífico (Ásia). Muitos estados com fronteiras internacionais alegam que abrigam as melhores oportunidades para implantação de rotas bioceânicas, de modo que é preciso avaliar a extensão de tais potencialidades – seja para priorização quanto para compreender nichos específicos.

Componentes:

- Criação de uma Política Nacional de Corredores Logísticos Internacionais baseada em estudos técnicos e na articulação interfederativa.
- Articulação diplomática liderada pelo governo federal com os países vizinhos (notadamente Guiana, Peru, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai – além do acesso aos portos do Chile) para padronização aduaneira, garantias de investimento em trechos de infraestrutura estrangeira e infraestrutura de fronteira.
- Implantação de hubs logísticos fronteiriços, como portos secos e zonas de processamento de exportação (ZPE) em cidades fronteiriças estratégicas (ex: Bonfim, RR).
- Priorização de obras de conectividade estruturante que elimine barreiras físicas internacionais, como pontes binacionais e acessos ferroviários e rodoviários transfronteiriços.

Objetivo Estratégico: Abertura de novos mercados para exportação, incremento de troca comercial com a Ásia e fortalecimento da integração geopolítica do Brasil na América do Sul.

6.3. Programa de desenvolvimento do modo hidroviário

Tema enfatizado nas UFs: AC, AM, MA, MT, PA, PI, RS, SC, SE, TO.

Descrição: Diversos estados identificaram um importante potencial subutilizado em seus rios, não apenas como meio de transporte, mas como vetores de desenvolvimento sustentável e de baixo custo. O Maranhão e o Piauí veem nas bacias do Mearim e Parnaíba oportunidades para novas fronteiras agrícolas. O Rio Grande do Sul aposta na hidrovía da Lagoa Mirim para integração com o Uruguai. O Pará e o Amazonas consolidam o Arco Norte



como vital para o escoamento de grãos. Santa Catarina projeta a hidrovia do Itajaí-Açu para movimentação de cargas.

Componentes:

- Apoio federal robusto para estudos de viabilidade e licenciamento de impacto ambiental e engenharia para tornar rios navegáveis comercialmente.
- Possibilidade de uso de Modelo de Gestão por Bacia: concessão ou criação de autoridades intermunicipais para gerir a hidrovia (dragagem, sinalização), como proposto para o Rio Purus (AM) e a Lagoa Mirim (RS).
- Expansão do modelo de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) para garantir a capilaridade logística e o abastecimento de comunidades na Amazônia e no Nordeste – incluindo estruturas de câmaras frias e armazenagem, cruciais para a pesca nas Reentrâncias Maranhenses e para o escoamento da produção do Vale do Juruá, por exemplo.

Objetivo Estratégico: Diversificação da matriz de transportes, redução de custos logísticos e promoção da sustentabilidade ambiental através do uso de modos de transportes aquaviários.

6.4. Programa de fortalecimento institucional e planejamento logístico integrado (articulação interfederativa)

Tema enfatizado nas UFs: AL, DF, MT, MG, PB, PR, PE, RJ, RN, SC, SP

Descrição: Identificou-se uma oportunidade estratégica na melhoria da governança e na qualificação técnica do planejamento logístico nacional em escala interfederativa. Muitos estados desejam superar posturas reativas para um planejamento proativo e integrado. A proposta visa estabelecer uma linguagem comum de planejamento, onde dados são compartilhados e as decisões de investimento são coordenadas.

Componentes:

- Arranjos institucionais e estabelecimento de fóruns permanentes de articulação para alinhar prioridades, resolver conflitos regulatórios e monitorar a execução da estratégia nacional. Eventualmente, promover a reativação e reformulação do CONIT, com poder deliberativo e assento dos entes subnacionais, indo além de um fórum consultivo ministerial, transformando-o na instituição nacional de pactuação de prioridades e resolução de conflitos interfederativos.
- Criação de uma política nacional de compartilhamento de dados logísticos, permitindo um planejamento com informações precisas e atualizadas em plataforma obrigatória de compartilhamento de dados de fluxo, custo e infraestrutura, alimentada por concessionárias, portos e agências reguladoras. Deve-se ainda perenizar o



processo de alimentação, estruturação e consulta às bases, para que exista um uso efetivo por parte do público interessado

- Atenção à atuação do DNIT (obras e manutenção de rodovias) e da ANTT (concessões das rodovias e ferrovias) tendo em vista sua relação com os governos estaduais (troca de informações, canais de comunicação, rotina de acompanhamento de problemas).

Objetivo Estratégico: Aumento da eficiência do desenvolvimento de projetos e alinhamento estratégico de longo prazo entre as esferas federal e estadual.

6.5. Programa de fomento à aviação regional e integração aérea

Tema enfatizado nas UFs: AC, AL, PR, PE, PI, RN, RS, RO, SC, SE, AP, AM, PA, PB, TO.

Descrição: Há um consenso entre os estados de que a aviação regional é um vetor subutilizado para a interiorização do desenvolvimento, turismo e atração de investimentos. O programa visa transformar aeródromos isolados em nós logísticos ativos, capazes de suportar voos comerciais regulares, além de cargas. Para alguns estados isso também representa uma infraestrutura vital para políticas de saúde pública e integração social.

Componentes:

- Investimentos federais na modernização da infraestrutura na requalificação de pistas, terminais e instalação de equipamentos para operação noturna e por instrumentos, aumentando a confiabilidade dos voos.
- Subsídio a Rotas Estratégicas: implementar contratos de serviço público para voos regulares conectando capitais estaduais a polos do interior (ex: Rio Branco-Cruzeiro do Sul, Recife-Petrolina).
- Incentivos para rotas que conectem polos turísticos regionais diretamente aos grandes centros emissores.
- Fomento às cargas aéreas: Incentivos fiscais e infraestrutura dedicada em aeroportos regionais para escoamento de produtos de alto valor (frutas, pescado, componentes eletrônicos).
- Criação de demanda que garanta a obtenção de receitas regulares para a sustentabilidade econômica da operação dos aeródromos além das tradicionais (turismo de lazer e negócios), como implantação de aeroportos-indústria e Zonas de Processamento de Exportações.

Objetivo Estratégico: Interiorização do desenvolvimento econômico, fomento ao turismo regional e garantia de soberania e integração em áreas remotas.



6.6. Programa de Substituição de pontes de madeira e/ou inadequadas

Tema enfatizado nas UFs: GO, MT, RO, AP, MS, PA, PB, RR, TO

Descrição: A existência de pontes precárias, de madeira ou com capacidade estrutural insuficiente, constitui um gargalo crítico e um ponto de fragilidade extrema na malha viária nacional, especialmente em regiões de fronteira agrícola. Estas estruturas impedem o fluxo seguro e contínuo de cargas, isolam comunidades e inviabilizam investimentos produtivos.

Componentes:

- Inventário nacional e priorização: realizar um levantamento federativo (com estados e municípios) para mapear todas as pontes críticas em rotas de escoamento e acesso regional, classificando-as por risco e impacto econômico.
- Fundo Emergencial para Obras de Arte Definitivas: criar uma linha de financiamento específica, com contrapartida estadual, para substituição por pontes de concreto ou aço dimensionadas para o tráfego pesado atual e futuro. Exemplos: eixo da GO-164 (Noroeste Goiano) e acessos a municípios produtores no Maranhão e Tocantins.
- Padronização e Projetos-Tipo: Desenvolver projetos básicos adaptáveis para diferentes vãos e cargas, agilizando licitações e reduzindo custos.

Objetivo Estratégico: eliminação de pontos de ruptura na rede de transportes, garantindo segurança, fluidez logística e suporte à consolidação de fronteiras produtivas.

6.7. Programa de difusão dos alcances e limites do transporte ferroviário

Tema enfatizado nas UFs: AC, AL, BA, PE, PI, RS, SC, SE, AP, CE, MA, MG, PA, PB, RJ, SP

Descrição: Existe um amplo desconhecimento, tanto no setor público quanto no privado, sobre o papel econômico ideal da ferrovia (longa distância, grandes volumes), seus impactos territoriais e os modelos de negócio viáveis. Este programa visa construir uma cultura ferroviária informada, reduzindo resistências e conflitos, e potencializando seus benefícios.

Componentes:

- Campanha Nacional de Comunicação e Capacitação: realizar seminários, cursos e materiais didáticos para gestores estaduais e municipais, empresários e lideranças comunitárias, explicando a função do modo ferroviário, casos de sucesso e a importância da integração intermodal.
- Orientação para Planos Diretores Municipais: fornecer diretrizes federais para que municípios cortados por ferrovias (ex: cidades ao longo da FIOLE na Bahia ou da



Transnordestina no Piauí, Ceará e Pernambuco) planejem Zonas de Amortecimento, áreas para terminais intermodais e desenvolvimento urbano compatível.

- Promoção de Arranjos Produtivos Locais (APLs) Ferroviários: Identificar e fomentar clusters industriais que possam se beneficiar do modo ferroviário (cerâmica, cimento, grãos) próximos a eixos ferroviários, como no entorno da EF-118 no Norte Fluminense.

Objetivo Estratégico: Maximização dos benefícios socioeconômicos das ferrovias, clareza dos gestores acerca de onde os trens são de fato pertinentes, mitigação de impactos negativos e criação de um ambiente mais receptivo e preparado para novos investimentos no modo ferroviário.

6.8. Programa de Fundos Estaduais para Desenvolvimento de Infraestrutura Logística

Tema enfatizado nas UFs: GO

Descrição: A carência de mecanismos financeiros ágeis e dedicados para infraestrutura logística local e regional é um entrave comum a muitos estados. Inspirado no modelo estadual do Fundeinfra de Goiás, que articula recursos públicos e privados, este programa federal visa fomentar a criação e a boa governança de Fundos Estaduais de Infraestrutura Logística que incentivem parcerias garantidas por transparência e fiscalização pública. O objetivo é capacitar os entes subnacionais com instrumentos de gestão financeira que proporcionem maior autonomia, previsibilidade e agilidade na aplicação de recursos em obras de impacto regional, complementando as fontes federais e privadas.

Componentes:

- Diretrizes Federais para Governança Transparente: estabelecimento, em cooperação com os estados, de um padrão nacional de governança para fundos estaduais, incluindo modelos de conselho gestor paritário, critérios técnicos públicos de priorização, portais de transparência obrigatórios e mecanismos robustos de prestação de contas e auditoria.
- Assistência Técnica para Criação e Gestão: oferecer aos estados um pacote de apoio com modelos legais, manuais operacionais e suporte técnico para a estruturação ou reformulação de seus fundos, garantindo solidez institucional e alinhamento às melhores práticas.
- Vínculo Estratégico com o PELT e Incentivos Federais: condicionar eventuais contrapartidas ou incentivos financeiros federais complementares à vinculação explícita dos recursos do fundo estadual às prioridades definidas no Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT). Isso garante que os recursos sejam aplicados em projetos estruturantes (ex: estradas vicinais, acessos portuários, pátios de espera) e não pulverizados.



- Foco em "Prontidão de Projetos": estimular que parte dos recursos desses fundos seja direcionada ao desenvolvimento de projetos básicos e executivos de engenharia, aumentando o banco de projetos prontos para executar e atraindo investimentos via Parcerias Público-Privadas (PPPs).

Objetivo Estratégico: Capacitação institucional e financeira dos estados para o planejamento e execução ágil de infraestrutura logística de impacto regional, através da adoção de instrumentos de fundos com governança robusta, transparência e alinhamento estratégico.

6.9. Programa de Fomento a PELTs

Tema enfatizado nas UFs: AL, PB, RJ

Descrição: A elaboração de um Plano Estratégico de Logística e Transportes (PELT) robusto e factível é a base para qualquer política regional de infraestrutura coerente. No entanto, muitos estados brasileiros não dispõem de corpo técnico especializado, metodologia consolidada ou recursos financeiros próprios para contratar a elaboração de um plano com a complexidade e o rigor necessários. Assim, este programa objetiva posicionar o governo federal como um facilitador técnico e financiador para superar esta barreira inicial crítica. Seu objetivo é garantir que todos os estados estejam instrumentalizados com seu PELT, transformando-o de uma exigência formal em uma ferramenta viva de planejamento e gestão, desde que elaborado em conformidade com as diretrizes e metas do Plano Nacional de Logística (PNL), garantindo a necessária compatibilidade e sinergia entre os planejamentos estadual e federal. Trata-se aqui de organizar um mecanismo de governança multinível que assegure que os investimentos federais e estaduais conversem entre si desde a etapa inicial de planejamento.

Componentes:

- Fundo Federal para Elaboração de PELTs Alinhados: Criação de uma linha de recursos não reembolsáveis especificamente para custear a contratação de consultorias especializadas para a elaboração ou atualização dos PELTs estaduais e, eventualmente, planos metropolitanos de logística. A liberação dos recursos estaria condicionada à adoção da metodologia padrão federal, garantindo compatibilidade com o PNL.
- Guia metodológico federal e suporte técnico direto: o Ministério dos Transportes ofereceria um "Guia PELT" obrigatório, contendo: (a) metodologia padrão e indicadores alinhados ao PNL 2050; (b) bancos de dados nacionais de referência; (c) modelos de termos de referência; e (d) uma equipe de tutores federais para acompanhar a elaboração, assegurando a compatibilidade técnica e estratégica.
- Workshops e capacitação para gestores estaduais: realização de cursos focados em como operacionalizar as diretrizes do PNL em escala estadual, capacitando as



equipes estaduais a traduzirem a estratégia nacional em ações e projetos locais específicos e coerentes.

- Vínculo fortalecido e preferencial com acesso a recursos: estabelecer, de forma clara, que a priorização de projetos estaduais em outros programas federais será substancialmente beneficiada – e em alguns casos, condicionada – à existência de um PELT válido, atualizado e em conformidade com o PNL. O PELT se torna, assim, o documento-chave do estado para dialogar e captar recursos federais de forma estruturada.

Objetivo Estratégico: redução da desigualdade técnica entre os estados e garantia de alinhamento estratégico nacional. Oferecendo os recursos, a metodologia comum e o suporte necessários, o programa assegura que os PELTs sejam tanto ferramentas de autonomia estadual quanto peças integradas e coerentes do planejamento logístico nacional, maximizando sinergias e evitando duplicações ou contradições.

6.10. Programa de concessão combinada de ativos federais e estaduais

Tema enfatizado nas UFs: PR, MG, SC.

Descrição: Muitos projetos logísticos estratégicos envolvem ativos rodoviários de diferentes esferas (estaduais e federais) cuja concessão isolada não resolve o gargalo sistêmico e segrega demandas fundamentais para a viabilidade financeira de parcerias público-privadas. Alguns sistemas intermodais (ex: um porto federal que depende de uma ferrovia federal e de uma rodovia estadual de acesso) também podem não apresentar isoladamente viabilidade para sua concessão. Assim, este programa visa criar pacotes atrativos para a iniciativa privada, concedendo conjuntamente ativos federais e estaduais necessários para uma operação logística completa.

Componentes:

- Unidades de Planejamento Logístico Integrado (UPLIs): identificar, em parceria com os estados, pacotes de ativos para concessão, como: rodovias federais, estaduais e estradas vicinais municipais; porto e rodovias de acesso; ou trechos ferroviários, terminal intermodal e rodovia de ligação.
- Modelos de remuneração baseados no fluxo: desenvolver modelos de concessão onde a remuneração da empresa está atrelada à eficiência e ao aumento do fluxo na cadeia logística como um todo, e não apenas a pedágios isolados.
- Câmara de Pactuação Federativa: criar um fórum para negociar e definir a repartição de riscos, investimentos e receitas entre União e estados em cada concessão combinada.



Objetivo Estratégico: atração de investimentos privados para soluções logísticas integradas e de maior complexidade, superando a fragmentação na gestão da infraestrutura.

6.11. Programa de Resiliência de infraestruturas de transporte

Tema enfatizado nas UFs: RS, SP

Descrição: As infraestruturas de transporte são cada vez mais vulneráveis a eventos climáticos extremos (chuvas intensas, deslizamentos, inundações), que causam paralisações econômicas, isolam regiões e elevam custos de manutenção. Este programa visa incorporar a gestão de risco climático no ciclo de vida do projeto, da concepção à operação.

Componentes:

- Diretrizes técnicas federais para projetos resilientes: estabelecer normas obrigatórias para novas obras e reformas, incluindo dimensionamento de drenagem, materiais resistentes e análise de risco geotécnico e hidrológico.
- Fundo para Adaptação de Infraestruturas Críticas: financiar obras de adaptação em pontos vulneráveis já identificados, como contenção de encostas na BR-101/Rio-Santos (SP), elevação de leitos em trechos alagáveis da BR-386 (RS) e reforço de pontes.
- Sistema de Alertas e Planos de Contingência Setoriais: integrar monitoramento meteorológico e geotécnico aos centros de controle de concessionárias, com protocolos claros de fechamento preventivo e rotas alternativas.

Objetivo Estratégico: redução da vulnerabilidade e dos custos de reparo da malha de transportes, garantindo maior confiabilidade e segurança operacional frente às mudanças climáticas.

6.12. Programa de Infraestrutura de apoio ao caminhoneiro

Tema enfatizado nas UFs: PB, RJ.

Descrição: A falta de locais seguros, dignos e equipados para descanso, espera, alimentação e manutenção dos caminhões é um problema nacional que afeta a segurança viária, a saúde do trabalhador e a eficiência do transporte rodoviário de cargas. Este programa visa estruturar uma rede nacional de pontos de apoio.



Componentes:

- Padrões mínimos e certificação federal: definir e certificar os "Postos de Serviço Logístico (PSLog)", que devem oferecer estacionamento seguro, sanitários, alimentação, pontos de carga elétrica (para refrigeração) e informações.
- Fomento à implantação em corredores estratégicos: usar concessões, subsídios ou parcerias para implantar PSLogs em locais críticos: próximos a portos (Santos, Itajaí, Pecém), em regiões de longas filas (Miritituba/PA) e em rotas de fronteira.
- Integração com Sistemas de Gestão de Fretes: conectar a rede de PSLogs a aplicativos de gestão de transporte, permitindo reserva de vagas, divulgação de serviços e integração com sistemas de agendamento portuário.

Objetivo Estratégico: valorização do profissional do transporte, aumento da segurança nas estradas e ganhos de eficiência na operação logística através da melhoria das condições de trabalho.



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

Relatório Final

