



IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DO

Polo Automotivo de Goiana 2015-2025



EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Jorge Jatobá | Economista e Sócio da CEPLAN (Coordenador)

Paulo Guimarães | Economista e Sócio da CEPLAN

Valdeci Monteiro | Economista e Sócio da CEPLAN

Júlio Becher | Economista e Sócio da CEPLAN

Áthila Galindo | Estagiário de Economia



Endereço: Rua João Ramos, 50 – Sala 409

Graças – Recife/PE – CEP 52011-080

Telefone: +55 (81) 3414.8181

E-mail: ceplan@ceplanconsult.com.br

Site: www.ceplanconsult.com.br



IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DO

Polo Automotivo de Goiana 2015-2025

RECIFE, 22 DE MAIO DE 2025



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	10
1.MUDANÇAS NA ESTRUTURA E EVOLUÇÃO DA ECONOMIA E DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO; PERNAMBUCO NO CONTEXTO REGIONAL E NACIONAL (2015-2025)	12
2.IMPACTOS DO POLO AUTOMOTIVO DE GOIANA: ÁREA DE INFLUÊNCIA DE GOIANA, PERNAMBUCO E RESTO DO PAÍS	16
2.1 Mudanças na estrutura do PIB e sua evolução: Área de Influência Goiana	16
2.2 Produção, emprego e renda: montadora e Supplier Park, Área de Influência de Goiana e outros municípios de Pernambuco	21
2.3 Efeitos para trás: fornecedores, aquisições de insumos, dentro e fora de Pernambuco	28
2.4 Finanças Públicas: Receitas e Despesas em Goiana e entorno	29
2.5 Comércio exterior: mudanças e evolução em Pernambuco e na Mata Norte	33
2.6 Desenvolvimento social: educação, segurança pública e saúde na área de influência de Goiana	35
3.INICIATIVAS TECNOLÓGICAS E SOCIAIS DO GRUPO STELLANTIS	42
3.1 Centros de Pesquisas e iniciativas tecnológicas: Polo Automotivo de Pernambuco	42
3.2 Iniciativas na área social, na formação de recursos humanos e no meio ambiente (ESG)	47

4. UMA VISÃO PROSPECTIVA DO POLO AUTOMOTIVO DE GOIANA: DESAFIOS, PRODUÇÃO E INVESTIMENTOS	48
4.1 Projeto de futuro: produção e investimentos	48
4.2 Desafios na infraestrutura e na logística	49
4.3 Maturidade do Polo Automotivo: reduzir o hiato competitivo	50
4.4 Aposta num futuro promissor	51
5.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	52

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Brasil e Nordeste: taxa média (%) de variação anual do PIB 2003 a 2024	13
Gráfico 2 - Brasil e Pernambuco: taxa média (%) de variação anual 2005 a 2024	14
Gráfico 3 - Estado de Pernambuco: participação percentual de segmentos de transformação selecionados no Valor da Transformação Industrial total (2011, 2021 e 2022)	14
Gráfico 4 - Estado de Pernambuco: participação percentual de produtos selecionados no total do valor das exportações (2010, 2012, 2019 e 2023)	15
Gráfico 5 - Pernambuco: composição percentual do PIB a preços de mercado - 2010, 2015 e 2021	17
Gráfico 6 - Município de Goiana (PE): participação percentual no PIB a preços de mercado do estado de Pernambuco - 2010 a 2021	18
Gráfico 7 - Pernambuco, Área de Influência Stellantis e Goiana: índice (2002=100) de volume do PIB a preços de mercado - 2002-2021	19
Gráfico 8 - Município de Goiana (PE): composição percentual do PIB a preços de mercado - 2010, 2015 e 2021	20
Gráfico 9 - Grupo Stellantis em Pernambuco: investimentos em bens de capital - valores correntes em milhões de Reais - 2012 a 2024	21
Gráfico 10 - Polo automotivo de Goiana (PE): número de unidades produzidas e de unidades exportadas - 2015 a 2024	22
Gráfico 11 - Número de fornecedores do Grupo Stellantis em Pernambuco - 2015, 2020 e 2025	22
Gráfico 12 - Grupo Stellantis em Pernambuco: número de empregos diretos (vinculados à planta industrial de Goiana) e de empregos indiretos (rede de fornecedores no estado) - 2015, 2020 e 2025	23
Gráfico 13 - Índice do número de empregos formais no estado de Pernambuco, na Região Metropolitana do Recife (RMR) e no sistema produtivo do grupo Stellantis em Pernambuco (base: 2015=100) - 2015 a fev/2025*	24
Gráfico 14 - Grupo Stellantis em Pernambuco: distribuição dos funcionários da fábrica em Goiana, segundo gênero e grau de instrução - 2025	25

Gráfico 15 - Grupo Stellantis em Pernambuco: distribuição percentual dos funcionários da fábrica em Goiana, segundo o município de residência – 2025	27
Gráfico 16 - Grupo Stellantis em Pernambuco: dispêndios com aquisição de insumos e serviços, em bilhões de reais, aos fornecedores localizados no Supplier Park, Pernambuco, Brasil e Exterior – 2025	28
Gráfico 17 - Estado de Pernambuco: arrecadação de ICMS do segmento automotivo - valores a preços de 2024, em milhões de Reais e em proporção do ICMS total do estado – 2013 a 2024	28
Gráfico 18 - Estado de Pernambuco: índice do volume de arrecadação de ICMS, por segmentos selecionados – valores a preços de 2024 (base: 2015 = 100) – 2015 a 2024	29
Gráfico 19 - Município de Goiana (PE): composição percentual da receita total segundo as fontes orçamentárias – 2015 a 2023	30
Gráfico 20 - Municípios da Área de Influência da Stellantis: composição percentual da receita total segundo as fontes orçamentárias – 2015 a 2023	31
Gráfico 21 - Município de Goiana (PE): Evolução da receita corrente e da despesa corrente no município de Goiana - valores em milhões de Reais, a preços de 2023* – 2013 a 2023	32
Gráfico 22 - Município de Goiana (PE): Evolução da poupança corrente e da despesa de investimento, como proporção (%) da receita corrente – 2013 a 2023	32
Gráfico 23 - Estado de Pernambuco: participação percentual de produtos selecionados no valor exportado, segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul e Região de Origem – 2010 a 2024	33
Gráfico 24 - Estado de Pernambuco: participação percentual de produtos selecionados no valor importado, segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul e Região de Origem – 2010 a 2024	34
Gráfico 25 - Município de Goiana (PE): IDEB dos Anos iniciais do Ensino Fundamental – 2013 a 2023	37
Gráfico 26 - Município de Goiana (PE): IDEB dos Anos finais do Ensino Fundamental – 2013 a 2023	38
Gráfico 27 - Município de Goiana (PE): IDEB do Ensino Médio – 2017 a 2023	39
Gráfico 28 - Município de Goiana (PE): Evolução do índice CVLI por 100 mil habitantes – 2010-2023	40

Gráfico 29 - Estado de Pernambuco, Área de influência da Stellantis e município de Goiana: mortalidade infantil (por 1.000 crianças nascidas vivas) – média móvel trienal – 2010 a 2023	40
Gráfico 30 - Grupo Stellantis: Tipologia dos projetos em Pernambuco e entorno – 2015 a 2024	44
Gráfico 31 - Grupo Stellantis: Ano de execução dos projetos e iniciativas em Pernambuco e entorno – 2015 a 2024	45
Gráfico 32 - Grupo Stellantis: Percentual de projetos com instituições de pesquisa parceiras – 2015 a 2024	46
Gráfico 33 - Grupo Stellantis: Participação percentual das instituições com as quais a Stellantis detém mecanismos de fomento das iniciativas e projetos – 2015 a 2024	46

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Municípios de área de influência da Stellantis: taxas (%) de aprovação no ensino fundamental e no ensino médio – 2010, 2015, 2021 e 2023	36
Tabela 2 - Municípios de área de influência da Stellantis: Taxas (%) de abandono no ensino fundamental e no ensino médio – 2010, 2015, 2021 e 2023	37

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Grupo Stellantis em Pernambuco: distribuição dos funcionários da fábrica em Goiana, segundo o município de residência – 2025	26
--	-----------



Apresentação

Este relatório celebra dez anos de um empreendimento de sucesso que se instalou na porção norte da zona da mata pernambucana, território que tinha se dedicado, desde o século XVII, principalmente à monocultura da cana-de-açúcar. O Grupo Stellantis instalou na região, em meados da década passada, um polo automotivo moderno e inovador tanto no que diz respeito aos processos quanto aos produtos, produzindo e exportando automóveis para o resto do país e para o mundo.

O anúncio da instalação do empreendimento da Stellantis, criou muitas expectativas positivas que, como se verá, se realizaram, tanto para Pernambuco como para a área de influência do Polo Automotivo de Goiana. O projeto trazia consigo a perspectiva de ruptura com um padrão socioeconômico e produtivo localmente inédito.

A Stellantis é, no início de 2025, a única unidade produtora de automóveis no Nordeste, contribuindo para o aumento da participação da produção manufatureira no PIB regional e para a elevação do Valor da Transformação Industrial (VTI) da região no total do país¹ (CEPLAN, 2023). O Polo Automotivo contribuiu também para aumentar a participação da indústria

de transformação tanto no PIB estadual quanto no do Município de Goiana. Isso significa que a trajetória de crescimento do produto manufatureiro se situou acima daquelas observadas para as economias do Estado e do Município.

A instalação e operação da planta da Stellantis tem impactado positivamente tanto o desenvolvimento socioeconômico de Goiana – que abriga o empreendimento e 24 fornecedores no seu *Supplier Park* – quanto sua área de influência formada pelos municípios de Abreu e Lima, Araçoiaba, Condado, Goiana, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Itambé, Itapissuma, Itaquitinga e Paulista. Ademais, há fornecedores de insumos e serviços também em outros municípios de Pernambuco, do Nordeste e do Sudeste do país, semeando os benefícios do empreendimento automotivo para diversas regiões do Brasil. No que diz respeito ao impacto sobre o mercado de trabalho, empregos formais de mediana e alta qualificação têm sido gerados no Polo Automotivo e no seu entorno, bem como em outros municípios de Pernambuco e do país onde a Stellantis adquire peças e componentes elétricos e ele-

¹Entre 1996 e 2018, a relevância do Nordeste no VTI do Brasil passou de 7,7% para 10% (MONTEIRO NETO, DE OLIVEIRA SILVA e SEVERIAN, 2021).

trônicos, entre outros materiais. Estas aquisições são realizadas para a produção de cinco modelos de veículos automotores de alta tecnologia embarcada: Jeep Renegade, Jeep Compass, Jeep Commander, Fiat Toro e Ram Rampage, cuja exportação mudou substancialmente a composição das pautas de comércio exterior do Estado e da Zona da Mata Norte com o resto do mundo.

A operação do Grupo Stellantis em Pernambuco, que detém incentivos fiscais federais e estaduais, tem contribuído para o aumento da receita tributária nos três níveis de governo, especialmente do ICMS, imposto de titularidade estadual, mas com abatimentos sobre as finanças municipais via cota-parte do ICMS. A geração de poupança corrente tem ajudado municípios como o de Goiana a financiar, com recursos próprios, investimentos em infraestrutura econômica e social.

Houve também mudanças expressivas nos indicadores sociais em Goiana e entorno, especialmente nos de educação fundamental e média. Na área de saúde, medida pela taxa de mortalidade infantil, houve avanços até a pandemia que deixou sequelas nos anos seguintes. Na segurança pública, o indicador de Crimes Violentos Letais e Intencionais (CVLI), avançou, também, até 2019 para depois regredir com o aumento da taxa de urbanização que se elevou de 76,7%, em 2010, para 94,1% em 2022. Em todos os setores, todavia, é a qualidade da política pública, municipal e estadual, que faz a grande diferença no que diz respeito ao avanço do desenvolvimento social.

Merecem destaque também as iniciativas do Grupo Stellantis na promoção de desenvolvimento social e tecnológico na área de influência do Polo Automotivo e entorno.

As perspectivas futuras são ainda mais promissoras com investimentos previstos da ordem de R\$ 13 bilhões, entre 2025 e 2030, consolidando a liderança da Stellantis entre as empresas mais bem sucedidas no contexto do desenvolvimento da indústria automotiva nacional com repercussões crescentemente positivas sobre o desenvolvimento econômico e social de Pernambuco e do Nordeste.

Nos anos entre 2015 e 2025 a economia brasileira e, por extensão, a local, sofreu três recessões (2015, 2016 e 2020) aos que se seguiram períodos de baixo a moderado crescimento. Nesses 10 anos de instalação e operação do Polo Automotivo de Goiana, a despeito das flutuações no nível de atividade econômica, os seus positivos efeitos econômicos podem ser vistos sob várias formas. Foi possível verificar um significativo impacto positivo sobre o PIB per capita, a arrecadação de impostos e o nível e qualidade de emprego. Embora, essas variáveis promovam bem-estar e melhorem a qualidade de vida, os efeitos sociais ainda não são igualmente percebidos e distribuídos entre os diversos níveis socioeconômicos herdados da antiga economia do território lastreada na produção de açúcar e álcool. Ademais, esses efeitos demandam tempo para maturarem.

As diversas dimensões da contribuição do Grupo Stellantis, por meio de sua unidade de Goiana, sobre o desenvolvimento local e regional estão descritas e analisadas, com base em dados primários e secundários, nos cinco capítulos que compõem o presente documento que bem celebra os dez primeiros anos de sua instalação e operação.



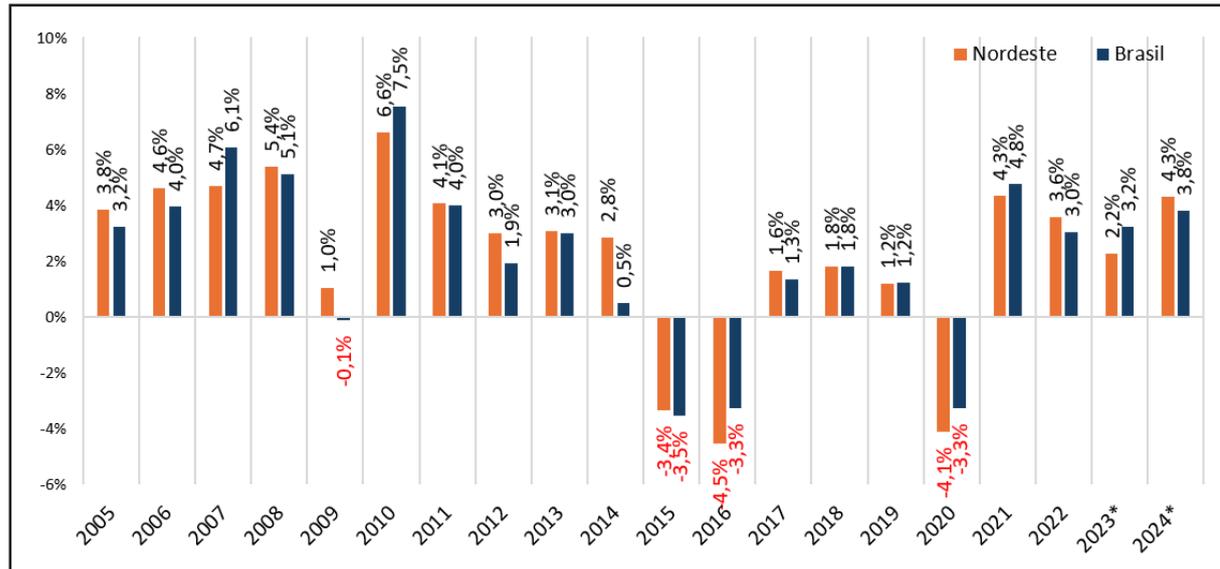
Mudanças na estrutura e evolução da economia e da indústria de transformação: Pernambuco no contexto regional e nacional (2015-2025)

Nesta seção será analisada a trajetória da economia brasileira, nordestina e pernambucana nos últimos 10 anos, onde observam-se fortes oscilações, geradas pela crise fiscal de 2015 e 2016 e pela pandemia de 2020, assim como um processo de recuperação a partir de 2021. Em sequência, analisam-se as mudanças na estrutura econômica, com aumento da participação da indústria e aumento da renda local. No caso da área de influência de Goiana, as mudanças foram ainda mais fortes, aumentando a relevância econômica regional e modernizando o padrão produtivo existente.

Nos últimos dez anos (2015-2024), a economia brasileira passou por momentos de grande instabilidade. Entre 2015 e 2016, por exemplo, o país enfrentou uma recessão profunda, com quedas do PIB de -3,5% e -3,3%, impactadas por crise fiscal, inflação elevada e baixa confiança dos investidores e forte instabilidade política. Entre 2017 e 2019, a recuperação se inicia, mas de forma lenta e com crescimento modesto (1,3%, 1,8% e 1,2%), refletindo um ambiente econômico ainda fragilizado. Em 2020, a pandemia da COVID-19 causou uma nova retração (-3,3%), impactando especialmente o setor de serviços e a indústria. No entanto, a

retomada foi forte em 2021, com um avanço de 4,8%, impulsionado pelo aumento do consumo e programas de estímulo. Em 2022, o crescimento desacelerou para 3,0%, e para 2023 e 2024, as projeções indicam uma expansão de 3,2% e 3,8%, respectivamente, sinalizando um retorno ao crescimento moderado (Gráfico 1).

No Nordeste, a trajetória foi semelhante, mas com oscilações mais intensas. Durante a recessão de 2015-2016, a queda foi ainda mais acentuada que a média nacional (-3,4% e -4,5%), refletindo a maior dependência da região de programas sociais e do setor de serviços. Entre 2017 e 2019, o crescimento foi tímido (1,6%, 1,8% e 1,2%), seguindo o ritmo nacional. A crise da pandemia impactou fortemente a economia nordestina, resultando em uma contração de -4,1% em 2020, mas a recuperação, em 2021, foi sólida, com crescimento de 4,3%. Em 2022, a expansão foi de 3,6%, ainda acima da média nacional. Para 2023 e 2024, as projeções indicam crescimento de 2,2% e 4,3%, respectivamente, sugerindo um avanço robusto, possivelmente impulsionado pelo aumento dos investimentos em infraestrutura, turismo e programas sociais.

GRÁFICO 1**Brasil e Nordeste: taxa média (%) de variação anual do PIB - 2003 a 2024**

Fonte: IBGE (Contas Regionais 2003 a 2021; Contas Nacionais Trimestrais 2022 e 2023); Banco Central do Brasil (IBC-R Nordeste 2022 e 2023).

Em Pernambuco, os últimos dez anos também foram marcados por crises e recuperação econômica, mas com algumas particularidades em relação ao Brasil e ao Nordeste. Durante a recessão de 2015-2016, o estado sofreu quedas expressivas no PIB, com retrações de -4,2% e -2,9%, evidenciando dificuldades no setor industrial e na construção civil, dois pilares importantes da economia local. Entre 2017 e 2019, a recuperação foi instável, com crescimento de 2,1%, 1,9% e 1,1%, abaixo da média nordestina, o que indica desafios estruturais para impulsionar um crescimento sustentado. Em 2020, a pandemia trouxe um novo choque econômico, resultando em uma retração de -4,1%, semelhante à do Nordeste. Esse impacto foi sentido principalmente no setor de serviços e no turismo, atividades fortemente afetadas pelas medidas de restrição sanitária.

A recuperação inicia em 2021, apresentando crescimento de 3,0%, impulsionado pela reabertura da economia e pela retomada do consumo. No entanto, em 2022, o avanço foi mais modesto (2,0%), abaixo da média nordestina, indicando que o estado ainda enfrentava dificuldades para recuperar o dinamismo econômico pré-crise. Para 2023, a expectativa é de crescimento de

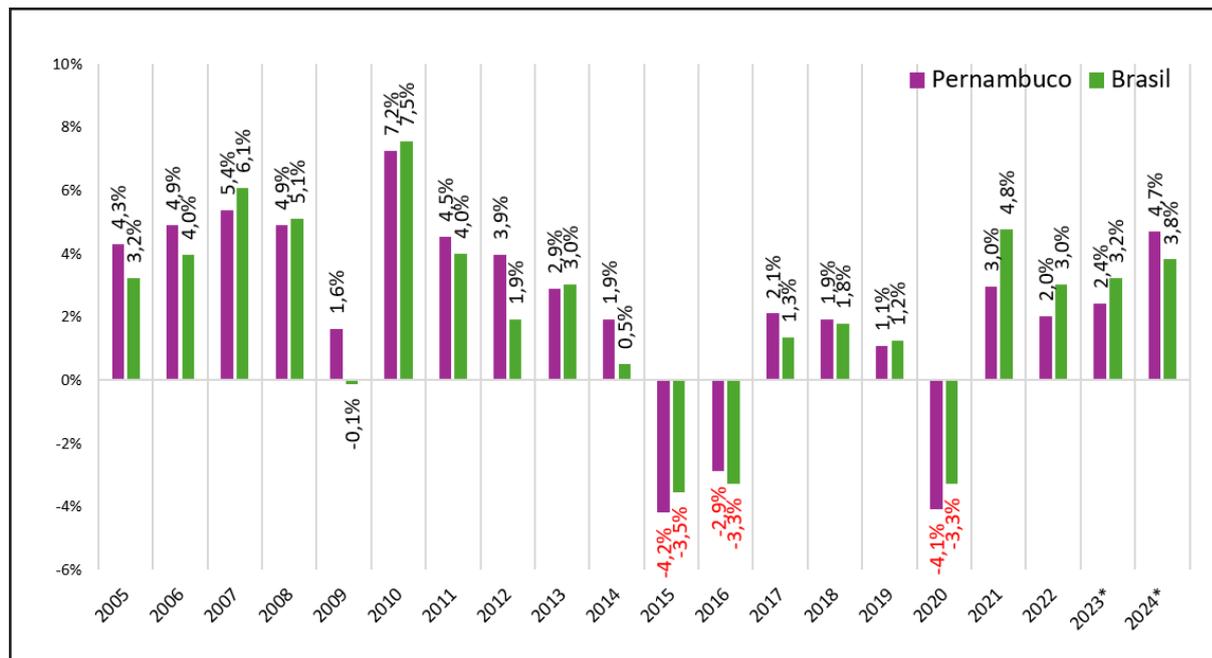
2,4%, e, para 2024, há uma projeção mais otimista de 4,7%, acima da média nacional e regional (Gráfico 2).

Essa dinâmica diferenciada pode ser atribuída a fatores como a diversificação da matriz produtiva de Pernambuco, que tem se mostrado resiliente em face de desafios econômicos. Setores como o de serviços e a agropecuária, por exemplo, têm apresentado um desempenho notável, contribuindo para o crescimento do estado. Além disso, investimentos em infraestrutura e políticas de incentivo a setores estratégicos têm impulsionado a economia local, tal como a cadeia automotiva.

Essas mudanças ficam evidentes com a evolução da participação dos segmentos industriais no valor de transformação industrial (VTI) nos últimos anos. A de coque, derivados de petróleo e combustíveis, com atividade concentrada em Suape, na porção sul da região Metropolitana, supera o valor agregado pela indústria de alimentos e bebidas que perde gravitação ao longo do período, especialmente a agroindústria sucroalcooleira. O segmento produtor de veículos automotores, por sua vez, aumenta sua participação de 1,5%, em 2011, para 12,4% em 2022 (Gráfico 3).

GRÁFICO 2

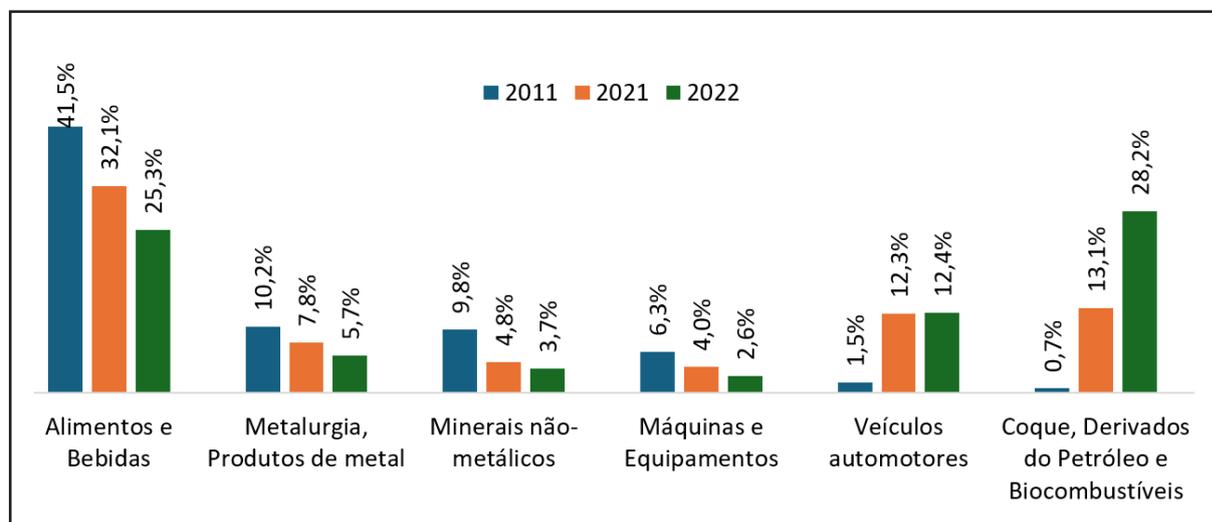
Brasil e Pernambuco: taxa média (%) de variação anual do PIB - 2005 a 2024



Fonte: IBGE (Contas Regionais 2003 a 2021; Contas Nacionais Trimestrais 2022 e 2023); Banco Central do Brasil (IBC-R Nordeste 2022 e 2023).

GRÁFICO 3

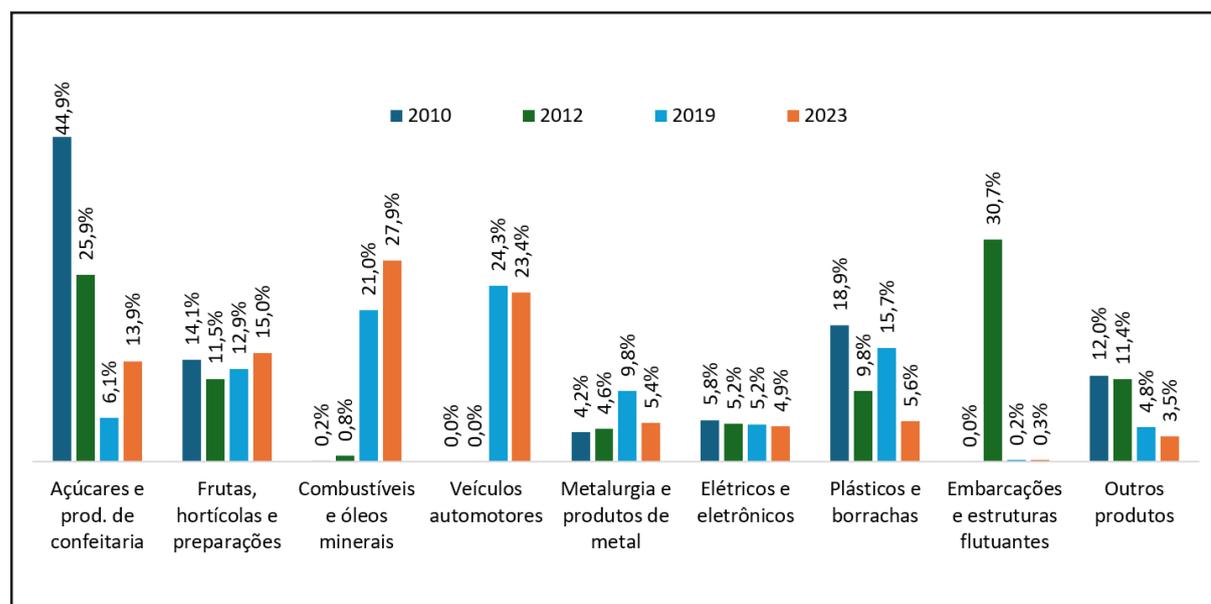
Estado de Pernambuco: participação percentual de segmentos de transformação selecionados no Valor da Transformação Industrial total (2011, 2021 e 2022)



Fonte: IBGE. Elaboração CEPLAN.

GRÁFICO 4

Estado de Pernambuco: participação percentual de produtos selecionados no total do valor das exportações (2010, 2012, 2019 e 2023)



Fonte: MDIC. Elaboração CEPLAN.

Tais movimentos, enquanto aumentaram a intensidade tecnológica da indústria também colaboraram para a diversificação da atividade industrial e da pauta de exportações do estado: a atividade agrícola do Vale do São Francisco manteve sua importância relativa, mas a agroindústria sucroalcooleira perdeu hegemonia; em seu lugar, a indústria de combustíveis e de veículos passaram a somar metade do valor das exportações nos últimos anos (Gráfico 4).

De forma geral, a análise das tendências recentes evidencia um estado em transformação, que enfrenta desafios estruturais, mas também apresenta oportuni-

dades estratégicas para fortalecer sua economia. Nos últimos dez anos, a evolução dos principais setores produtivos revelou um crescimento econômico moderado, com trajetórias distintas entre os segmentos. Enquanto a agropecuária registrou avanços significativos impulsionados por ganhos de produtividade e inovação tecnológica, partes da indústria e dos serviços passaram por períodos de estagnação e ajustes, caracterizando um movimento de reconfiguração do perfil econômico estadual. A indústria automotiva impulsionada pela Stellantis, todavia, constitui-se em atividade manufatureira emergente e significativa no contexto da indústria de transformação em Pernambuco.



Impactos do Polo Automotivo de Goiana: área de influência de Goiana, Pernambuco e resto do país

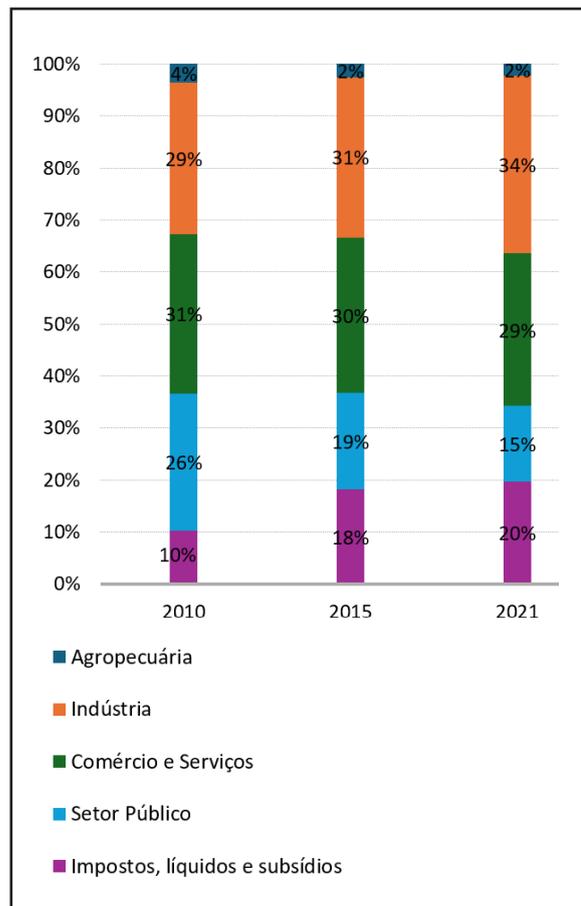
2.1 MUDANÇAS NA ESTRUTURA DO PIB E SUA EVOLUÇÃO: ÁREA DE INFLUÊNCIA GOIANA

A operação da fábrica da Stellantis, no município de Goiana, foi um marco econômico significativo para o Estado. Tal empreendimento alterou de forma substancial a economia local. Nos últimos 10 anos, a economia de Pernambuco passou por mudanças estruturais importantes, especialmente com a instalação da fábrica da Stellantis em 2015. Esse investimento transformou a indústria automotiva do estado em um dos setores mais dinâmicos da economia local, impulsionando o aumento da participação do setor industrial de 29% (em 2010) para 34% em 2021 no PIB estadual (Gráfico 5). A fábrica não apenas gerou empregos diretos e indiretos, mas também estimulou a criação de um polo automotivo na Zona da Mata Norte, atraindo fornecedores e ampliando a cadeia produtiva. Essa expansão ajudou a mitigar os efeitos da recessão econômica de 2015-2016 e da pandemia de 2020, consolidando a indústria como um dos pilares do crescimento pernambucano.

Enquanto isso, o setor de Comércio e Serviços manteve uma participação relativamente estável no PIB, apresentando leve recuo de sua participação de 31% (em 2010) para 29% em 2021, devido às oscilações derivadas das crises econômicas e da pandemia. Por outro lado, o Setor Público teve uma redução expressiva, de 26% para 15%, refletindo o menor impacto da administração pública no crescimento estadual. A Agropecuária, apesar de sua importância histórica, manteve uma participação modesta de 2% desde 2015, sugerindo um crescimento limitado frente a outros setores. O aumento dos impostos líquidos de subsídios de 10% para 20% também indica maior arrecadação, associada à formalização de negócios, ao aumento do nível de atividade econômica e ao aumento na eficiência na coleta de tributos. Esses dados reforçam a transição da economia de Pernambuco para um modelo mais industrializado e menos dependente do setor público, com a Stellantis desempenhando um papel central nesse processo de transformação econômica.

GRÁFICO 5

Pernambuco: composição percentual do PIB a preços de mercado - 2010, 2015 e 2021



Fonte: IBGE (Contas Regionais 2003 a 2021).

Em paralelo ao crescimento econômico, Pernambuco também avançou em indicadores sociais, com redução da pobreza e da desigualdade, acompanhando a tendência nacional. Apesar dos progressos, o estado ainda enfrenta desafios como a necessidade de qualificar a mão de obra, melhorar a infraestrutura e reduzir as desigualdades regionais e sociais. A qualificação profissional, em particular, é crucial para garantir que a população possa aproveitar as oportunidades geradas

pelo crescimento econômico e evitar o aumento da disparidade social.

Já o município de Goiana, antes da instalação da fábrica da Stellantis, tinha sua economia focada na agricultura e na indústria sucroalcooleira de baixo dinamismo econômico. Estudos apontavam desafios como dependência de setores específicos e baixa qualificação da mão de obra.

A instalação da fábrica da Stellantis em Goiana foi o resultado de uma série de fatores estratégicos, incluindo a localização, relativamente próxima ao Porto de Suape, os incentivos fiscais oferecidos pelo governo de Pernambuco e pelo Governo Federal no âmbito do Regime Automotivo e o potencial de desenvolvimento de mão de obra qualificada na região. A decisão da montadora de se instalar no Nordeste foi também impulsionada por um cenário econômico, regional, nacional e internacional favoráveis e pela busca por diversificação da produção. A partir da instalação e operação da fábrica e do Supplier Park com todos os seus efeitos sobre as cadeias produtivas, a dimensão econômica do município se amplia.

O reflexo, inequívoco, da instalação da fábrica da Stellantis em 2015 e consequente desenvolvimento do polo automotivo na região pode ser evidenciado pela evolução da participação de Goiana no PIB de Pernambuco. Em recorte de 2010 a 2021, verifica-se que até 2013 (período pré-instalação da fábrica) a participação de Goiana no PIB estadual era, aproximadamente, de 1,0%. A partir de 2013, com os primeiros investimentos na construção da fábrica e infraestrutura local, a participação começou a crescer gradualmente, alcançando já em 2014, 1,6% do PIB estadual.

Os efeitos começam a ficar evidentes a partir de 2015, ano de inauguração da fábrica, quando a participação subiu para 2,5%. Nos anos seguintes, com a expansão das operações e a chegada de fornecedores da cadeia automotiva, a participação de Goiana no PIB estadual continuou crescendo, atingindo 5,0% em 2017 e 2018 (Gráfico 6). O pico ocorreu em 2019, com 5,2%, evidenciando o fortalecimento da economia local. No entanto, em 2020, devido à pandemia e à queda na produção industrial, a participação caiu para 3,6%, mas retomou o crescimento em 2021, chegando a 4,8%.

Esses dados mostram como a Stellantis transformou a economia de Goiana, tornando-a um polo industrial estratégico para Pernambuco.

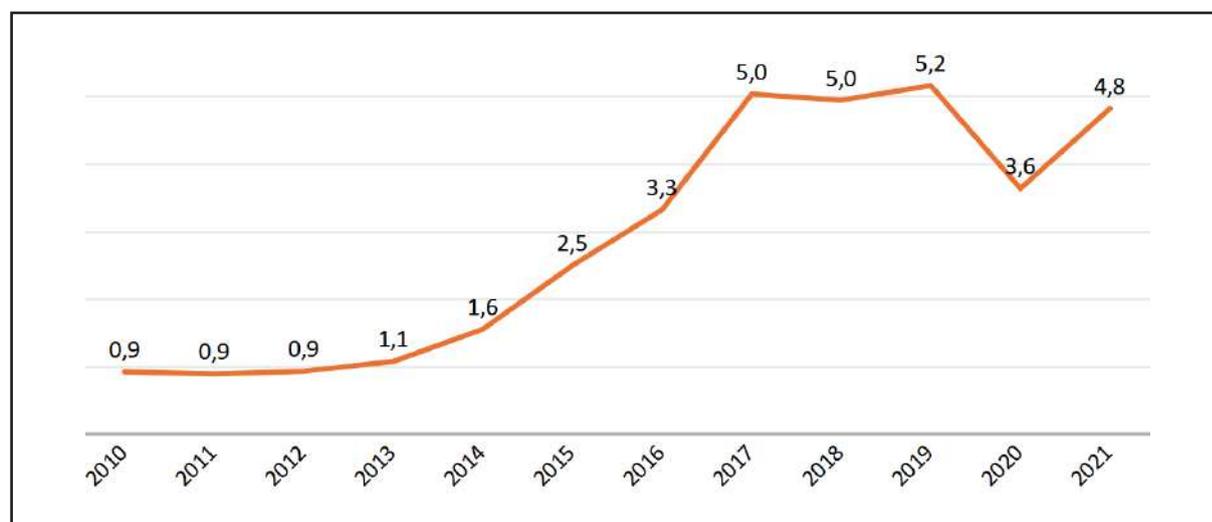
Outro indicador que reforça a mudança econômica em curso no município de Goiana é a evolução do PIB, a preços de mercado, em comparação com a área de influência da Stellantis e com o próprio PIB estadual. É possível ver a transformação econômica impulsionada pela instalação da Stellantis. Até 2010, o crescimento do PIB de Goiana era relativamente alinhado ao do estado e da área de influência da montadora, com varia-

ções moderadas. No entanto, a partir de 2013, quando os investimentos na fábrica começaram a se intensificar, Goiana apresentou um crescimento muito mais acelerado, descolando da trajetória estadual (Gráfico 7).

Em 2015, ano de inauguração da fábrica, o índice de volume do PIB de Goiana, com base em 2002, atingiu 336,5, evidenciando uma explosão no crescimento econômico do município. Nos anos seguintes, o índice continuou a crescer rapidamente, chegando a um pico de 709,4 em 2019, um aumento extraordinário em relação ao período pré-Stellantis. Esse desempenho superou amplamente o crescimento da área de influência da montadora (243,6 em 2019) e do estado de Pernambuco como um todo (150,1 em 2019). A pandemia de 2020 afetou esse avanço, reduzindo o índice de Goiana para 479,3, mas a recuperação em 2021 trouxe o índice de volta para 654,5, demonstrando a resiliência da economia local. Esses dados reforçam o impacto positivo de grandes investimentos industriais na economia de cidades menores, transformando Goiana em um polo estratégico para o desenvolvimento econômico de Pernambuco.

GRÁFICO 6

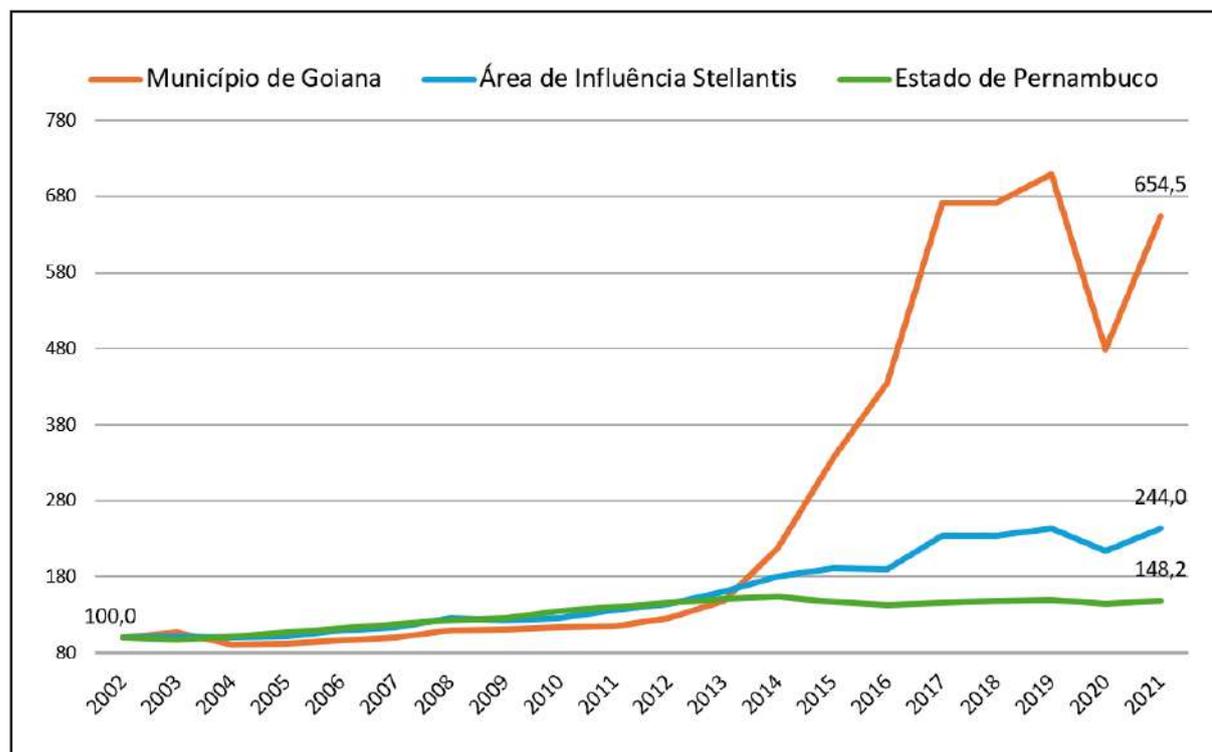
Município de Goiana (PE): participação percentual no PIB a preços de mercado do estado de Pernambuco - 2010 a 2021



Fonte: IBGE/Contas Regionais.

GRÁFICO 7

Pernambuco, Área de Influência Stellantis e Goiana: índice (2002=100) de volume do PIB a preços de mercado - 2002-2021



Fonte: IBGE/Contas Regionais

Antes da chegada da montadora, a economia de Goiana apresentava um perfil mais equilibrado, com a indústria representando 32% do PIB em 2010, o setor público com um peso de 22% e o comércio e serviços com 27% (Gráfico 8). No entanto, com o avanço das operações da fábrica e a atração de fornecedores para a região, a indústria passou a dominar o cenário econômico, alcançando 48% do PIB em 2021. Essa transformação reflete o peso crescente do polo automotivo e sua influência na geração de empregos, investimentos e arrecadação tributária.

Ao mesmo tempo, houve uma expressiva redução do setor público, que caiu de 22%, em 2010, para apenas 5% em 2021. Esse declínio sugere que, antes da chegada da Stellantis, a economia de Goiana tinha uma significativa influência da administração pública. Com a

consolidação do setor industrial, o papel do Estado na economia local diminuiu, e o município passou a depender mais da iniciativa privada. O comércio e os serviços também perderam participação, passando de 27% para 19% no mesmo período. Isso indica que o setor terciário não acompanhou o mesmo ritmo de expansão da indústria apesar da demanda por serviços por este setor ser significativa.

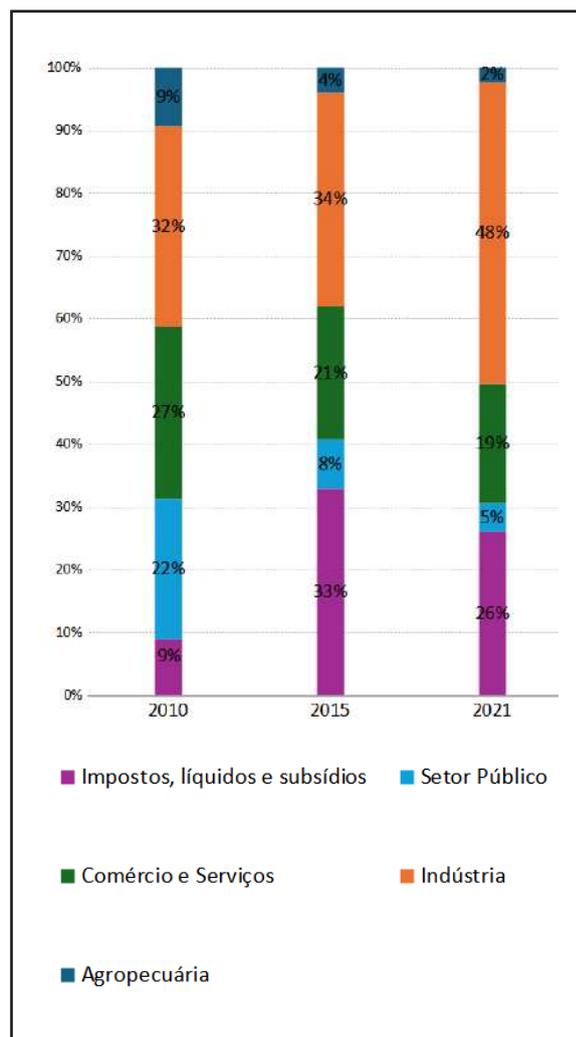
A agropecuária, que já tinha uma participação modesta na economia local, sofreu um encolhimento ainda maior. Em 2010, o setor representava 9% do PIB, mas caiu para 4% em 2015 e chegou a apenas 2% em 2021. Esse declínio reforça a transição de Goiana para uma economia predominantemente urbana e industrializada, com menor dependência das atividades agrícolas. Por outro lado, a arrecadação de impostos líquidos de

subsídios teve um aumento expressivo, saindo de 9% do PIB em 2010 para 33% em 2015, refletindo o maior dinamismo da economia e do mercado de trabalho local gerado pela Stellantis. Em 2021, esse índice ajustou-se para 26%, ainda elevado, indicando uma economia maior e mais formalizada.

Os impactos econômicos decorrentes dos investimentos e da operação da planta da Stellantis e de seus fornecedores no município são evidentes. Por exemplo, a partir de 2011 (ano inicial dos trabalhos preparatórios e anúncio do projeto), o PIB per capita de Goiana cresceu de forma exponencial – evidenciando expansão de 300% entre 2011 e 2021, passando de R\$ 10.380,90 para R\$ 45.259,54. De forma correlata, a receita tributária per capita, especialmente a proveniente do ICMS, aumentou em torno de 222% entre 2011 e 2022. Esses resultados refletem o forte impulso econômico gerado pelo investimento industrial (CALIFE e SILVEIRA NETO, 2024).

Essas mudanças estruturais confirmam que a chegada da Stellantis transformou Goiana em um polo industrial, reduzindo a dependência do setor público e alterando a dinâmica dos demais setores econômicos. No entanto, essa nova configuração traz novos desafios, como a necessidade de maior diversificação da economia e de fortalecimento do comércio e dos serviços.

GRÁFICO 8
Município de Goiana (PE): composição percentual do PIB a preços de mercado - 2010, 2015 e 2021



Fonte: IBGE/Contas Regionais

2.2 PRODUÇÃO, EMPREGO E RENDA: MONTADORA E SUPPLIER PARK, ÁREA DE INFLUÊNCIA DE GOIANA E OUTROS MUNICÍPIOS DE PERNAMBUCO

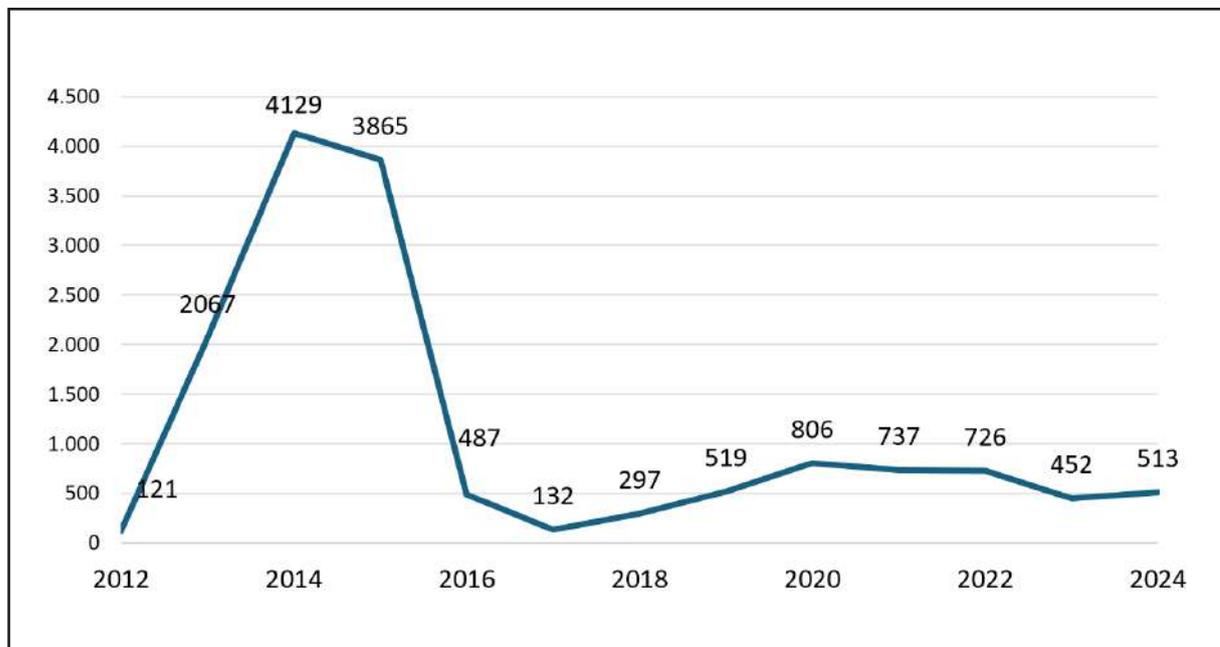
O Polo Automotivo de Goiana aumentou sua produção de 53 mil para 233,5 mil veículos entre 2015 e 2024, totalizando cerca 1,86 milhão durante todo o período, dos quais, em torno de 243,9 mil (13,12%) foram exportados. Em 2024, a produção de veículos no Polo Automotivo de Goiana (233,5 mil) representou 9,8% da produção nacional de 2,381 milhões de unidades (ANFAVEA, 2025). Ocorreram oscilações na produção durante o período, tendo declinado entre 2019 e 2020 por causa da pandemia e se recuperado em 2021, ano de maior nível de produção de toda a série histórica (Gráfico 10).

Entre 2015 e 2024, a Stellantis investiu em bens de capital (CAPEX) R\$ 8,535 bilhões dos quais R\$ 3,865 bilhões só em 2015, ano em que foi concluída a implantação do empreendimento. Em 2024 os investimentos assumiram o valor de R\$ 513 milhões. Todos os anos (Gráfico 9) a Stellantis realizou investimentos expressivos na sua planta em Goiana.

Nos primeiros cinco anos de operação, o Polo Automotivo de Goiana tem produzido os modelos Jeep Renegade, Fiat Toro e Jeep Compass. Em 2020, iniciou a produção do Jeep Commander e, em 2022, do RAM Rampage. Portanto, cinco modelos de veículos diferentes fazem parte do portfólio de produção do Grupo Stellantis em Goiana..

GRÁFICO 9

Grupo STELLANTIS em Pernambuco: investimentos em bens de capital - valores correntes em milhões de Reais - 2012 a 2024



Fonte: Stellantis.

GRÁFICO 10

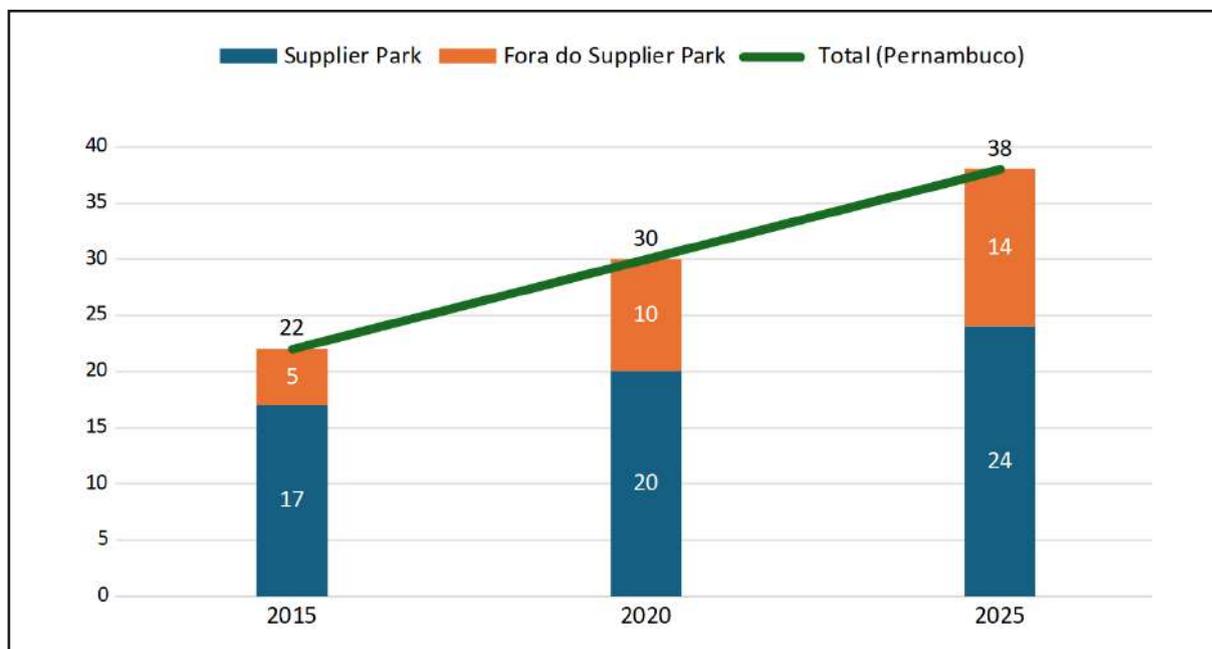
Polo automotivo de Goiana (PE): número de unidades produzidas e de unidades exportadas - 2015 a 2024



Fonte: Stellantis.

GRÁFICO 11

Número de fornecedores do Grupo Stellantis em Pernambuco - 2015, 2020 e 2025



Fonte: Stellantis.

Para produzir, a empresa necessita de insumos, especialmente peças e componentes, supridas por fornecedores localizados no Supplier Park da empresa e fora dele, e de mão de obra residente no município de Goiana e no seu entorno. Insumos e força de trabalho se combinam com processos produtivos avançados para produzir veículos modernos com alta tecnologia embarcada, destinados aos mercados interno e externo.

O número de fornecedores no Supplier Park cresceu de 17, em 2015, para 24, em 2025, enquanto os localizados fora do sítio, mas ainda em Pernambuco, elevou-se de 5, em 2015, para 14, em 2025, evidenciando como o Grupo Stellantis vem aumentando o número de fornecedores no Estado cujo total subiu de 22, em 2015, para 38, em 2025 (Gráfico 11).

Isso significa uma crescente internalização dos efeitos de sua operação no território pernambucano, disse-

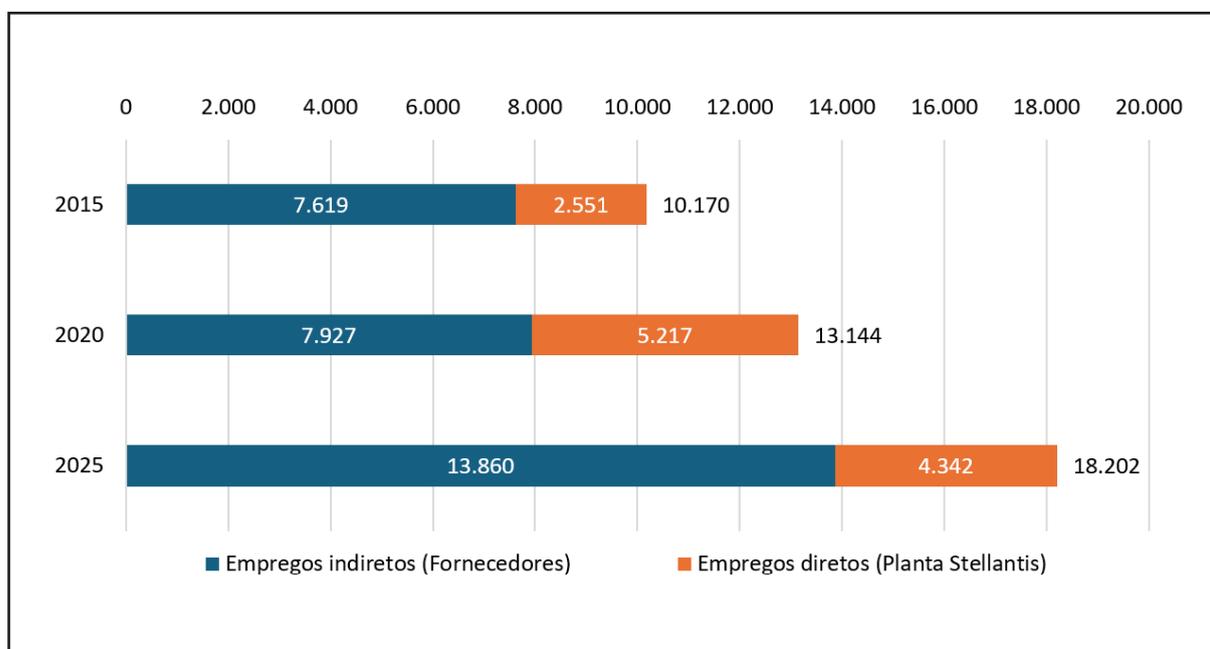
minando renda e emprego, não apenas no Polo Automotivo de Goiana, mas também em outros municípios do Estado como Jaboatão dos Guararapes, Bonito e Belo Jardim, entre outros. Um dos maiores parceiros e fornecedores da Stellantis é a Baterias Moura, localizada em Belo Jardim.

Ao longo da última década (2015–2025), mais de 1,219 milhão de baterias Moura foram fornecidas para veículos das marcas Fiat, Jeep e RAM, produzidos pela Stellantis no Polo Automotivo de Goiana, impulsionando o crescimento industrial e tecnológico da organização.

Esse volume expressivo de fornecimento contribuiu diretamente para o planejamento da Moura de expansão contínua da sua capacidade produtiva. Nos últimos anos, o crescimento em capacidade instalada, com a implementação de novas linhas de produção, foi de 50%.

GRÁFICO 12

Grupo STELLANTIS em Pernambuco: número de empregos diretos (vinculados à planta industrial de Goiana) e de empregos indiretos (rede de fornecedores no estado) - 2015, 2020 e 2025



Fonte: Stellantis.

O efeito multiplicador dessa parceria também teve outros impactos positivos. Entre eles, a instalação de novas unidades produtivas da Moura, incluindo a inauguração de uma planta industrial em 2018 e o mais recente investimento de R\$ 700 milhões em uma fábrica de reciclagem de padrão global – resposta direta à evolução do relacionamento com a Stellantis e à incorporação de compromissos ambientais robustos por ambas as empresas.

Mais do que uma fornecedora, a Moura tornou-se uma aliada estratégica da Stellantis no fortalecimento do ecossistema automotivo nacional, contribuindo de forma decisiva para o avanço da indústria brasileira rumo à mobilidade limpa, conectada e inteligente.

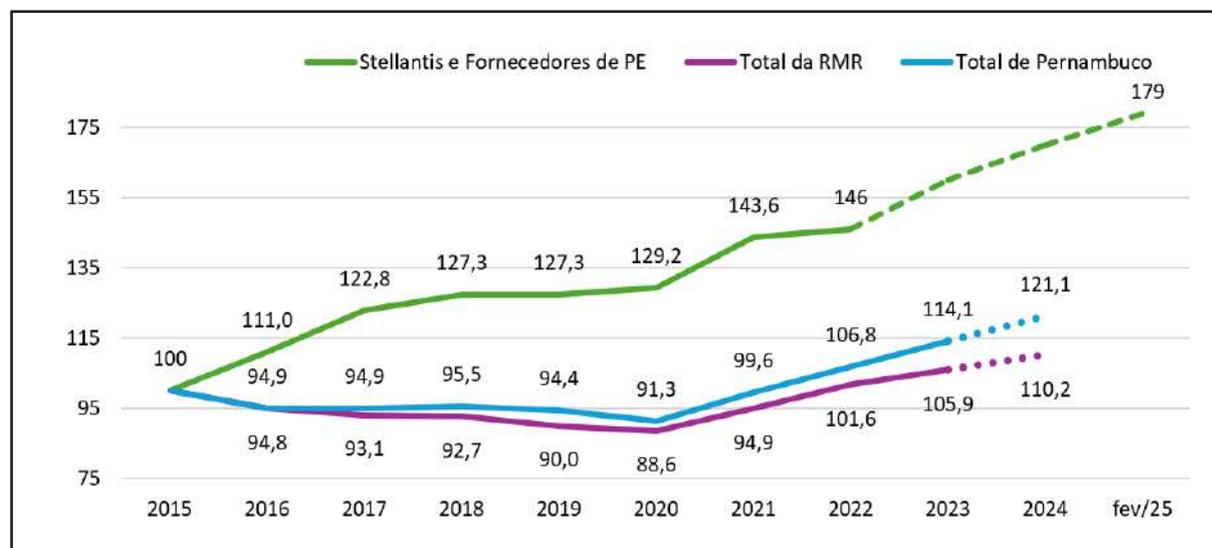
Além da dimensão industrial, a Stellantis exerceu um papel estruturante no adensamento das competências internas da Moura. A exigência por sistemas mais confiáveis, com maior vida útil e desempenho em

condições extremas, foi um catalisador para o avanço da Moura em Indústria 4.0, resultando em um aumento de 12% na produtividade nos últimos anos. Também contribuiu para o amadurecimento do programa WCM Moura, espelhado nos melhores padrões de excelência operacional global.

De fato, a Stellantis, a Moura e os demais fornecedores em Pernambuco aumentaram o número de empregos de 10,1 mil para 18,2 mil funcionários, entre 2015 e 2025 (ver Gráfico 12). Em 2015, esses colaboradores se repartiam entre 2,55 mil na planta, em Goiana, e 7,6 mil nos fornecedores lá também localizados e em outros municípios do Estado. Já em 2025 esses números foram, respectivamente, 4,34 mil e 13,8 mil, totalizando 18,2 mil empregados. Só na planta da Stellantis os empregos cresceram 70,2% entre 2015 e 2025, uma elevação expressiva que acompanhou o aumento e a diversificação da produção de veículos durante o período.

GRÁFICO 13

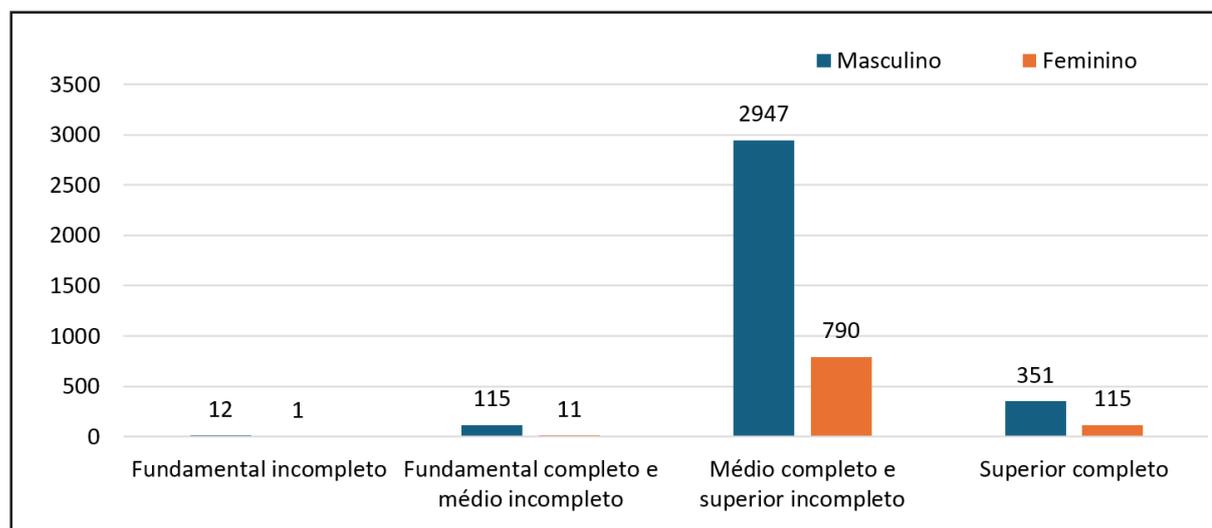
Índice do número de empregos formais no estado de Pernambuco, na Região Metropolitana do Recife (RMR) e no sistema produtivo do grupo Stellantis em Pernambuco (base: 2015=100) - 2015 a fev/2025*



Fonte: Grupo STELLANTIS; RAIS/MTE; Novo Caged/MTE. Nota: os índices de PE e RMR para o ano de 2024 foram estimados pela variação do estoque divulgado pelo Novo Caged.

GRÁFICO 14

Grupo STELLANTIS em Pernambuco: distribuição dos funcionários da fábrica em Goiana, segundo gênero e grau de instrução - 2025



Fonte: Stellantis.

Analisando-se as informações relativas apenas ao município de Goiana, observa-se que o emprego formal cresceu no município de 19,8 mil, em 2014, ano anterior ao do início da operação da Stellantis no município, para 31,5 mil, em 2024, uma variação de 59,0%. Por sua vez, os empregos na planta da Stellantis e Supplier Park mais do que triplicaram (3,23 vezes), crescendo de 5,63 mil para 18,2 mil entre 2015 e 2025. A participação dos empregos gerados pelo Polo Automotivo de Goiana (planta mais "Supplier Park") no conjunto do emprego formal (RAIS e Novo Caged) do município evoluiu de 12,9% em 2014, para aproximadamente 43,8% em 2024², uma gravitação substantiva na geração de emprego e renda no território.

A variação do volume de emprego gerado pela planta de Goiana e pelos fornecedores localizados em todo o Estado em 2025, com base em 2015, foi de 79,0% enquanto o crescimento do emprego formal na

RMR e no Estado, até 2024, foram, respectivamente de 10,2% e de 21,1% variações bem abaixo daquela observada para a empresa e seus fornecedores como pode ser observado no Gráfico 13. Na área de influência do Polo Automotivo, a variação relativa do emprego formal entre 2015 e 2024 foi de 52,3%, um crescimento bem expressivo e superior ao observado para a RMR e para o conjunto do Estado, evidenciando os rebatimentos positivos da operação do Polo Automotivo de Goiana sobre sua área de influência.

Portanto, os números são bem expressivos e evidenciam como o Polo Automotivo de Goiana aumentou o dinamismo do mercado de trabalho formal, reduzindo o desemprego e a informalidade na composição da população economicamente ativa (PEA). Além disso, este impacto não ocorreu apenas no Polo Automotivo e entorno, mas também nos demais municípios onde se instalaram os fornecedores e suas respectivas áreas de influência.

² Para projeção do estoque em 2024, o emprego formal constante na RAIS 2023 foi extrapolado pela variação do estoque do emprego formal divulgado no Novo Caged.

Os dados, relativos ao ano de 2025, sobre o município de residência e a escolaridade dos funcionários da planta da Stellantis em Goiana são representativos do efeito disseminador dos benefícios econômicos e sociais do Polo Automotivo. Com relação à escolaridade, 86% dos funcionários completaram o curso médio ou possuem o superior incompleto, enquanto 10,7% detêm o superior completo. As participações dos demais níveis de escolaridade (fundamental completo ou incompleto) são pouco significativas, como pode-se observar no Gráfico 14.

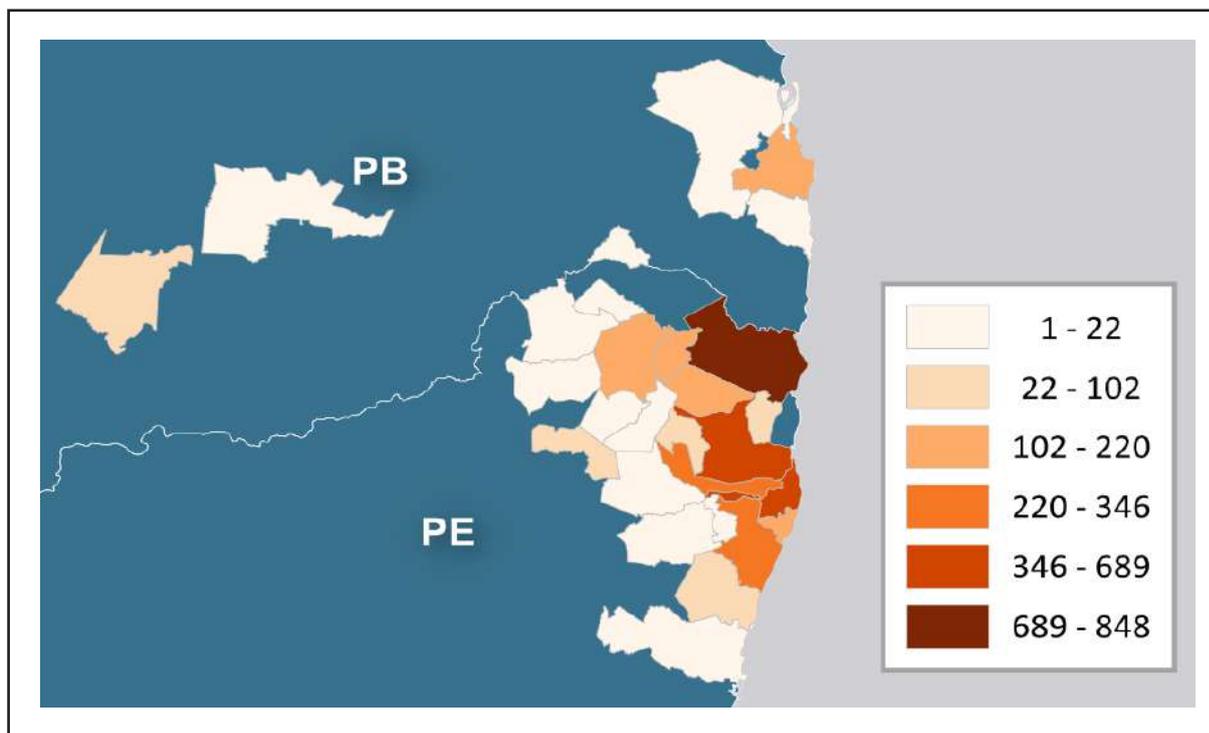
Observa-se que, majoritariamente, os empregos gerados exigem de mediana a alta qualificação com remunerações aderentes aos níveis de escolaridade exigidos para preencher os postos de trabalho. A qualificação dessa força de trabalho teve apoio da Stellantis através de programas de capacitação da sua força de trabalho.

No que diz respeito aos empregos gerados na planta de Goiana (4,34 mil em 2025), os postos de trabalho são ofertados no município que abriga a planta, mas são ocupados, tanto por pessoas nele residentes quanto por pessoas domiciliadas em diversos outros municípios, um indicador do grau de disseminação regional da criação dos empregos gerados na planta da Stellantis como pode ser observado no Mapa 1.

Próximo de um quinto (19,5%) dos postos de trabalho são ocupados por residentes de Goiana, seguido dos municípios de Igarassu e Paulista que domicíliam, respectivamente, 15,9% e 15,3% do total de empregos registrados na montadora neste ano de 2025. Alguns residem em municípios mais distantes, inclusive nas capitais de Pernambuco (Recife, 8,0%) e Paraíba (João Pessoa, 4,2%), conforme pode ser observado no Gráfico 15.

MAPA 1

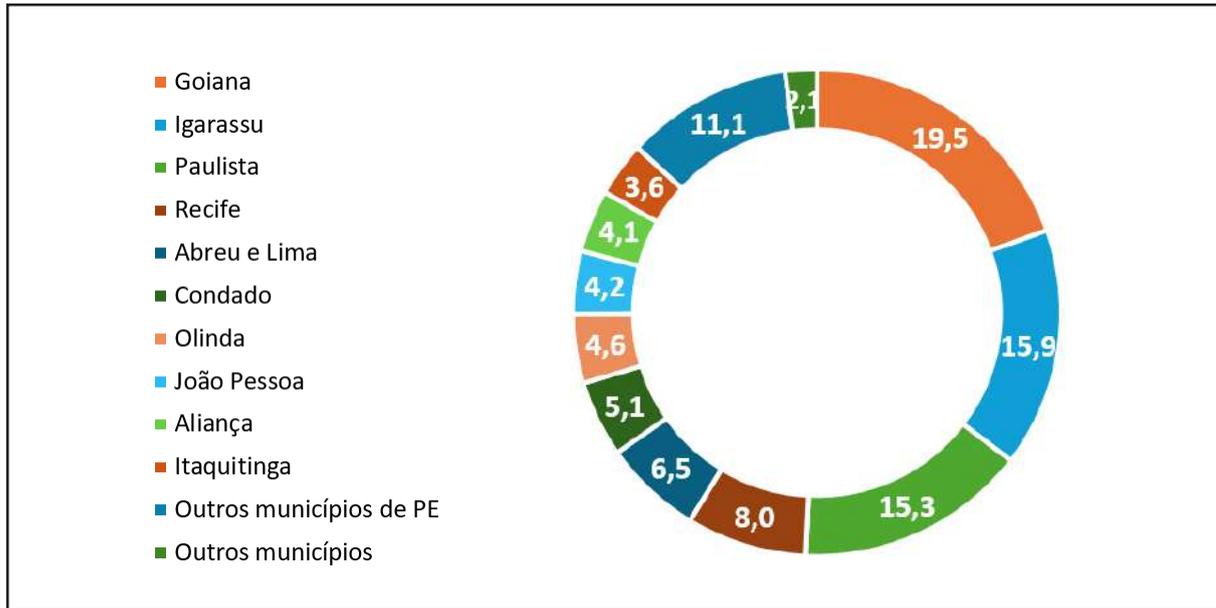
Grupo Stellantis em Pernambuco: distribuição dos funcionários da fábrica em Goiana, segundo o município de residência - 202



Fonte: Stellantis.

GRÁFICO 15

Grupo STELLANTIS em Pernambuco: distribuição percentual dos funcionários da fábrica em Goiana, segundo o município de residência - 2025



Fonte: Stellantis.

2.3 EFEITOS PARA TRÁS: FORNECEDORES, AQUISIÇÕES DE INSUMOS, DENTRO E FORA DE PERNAMBUCO

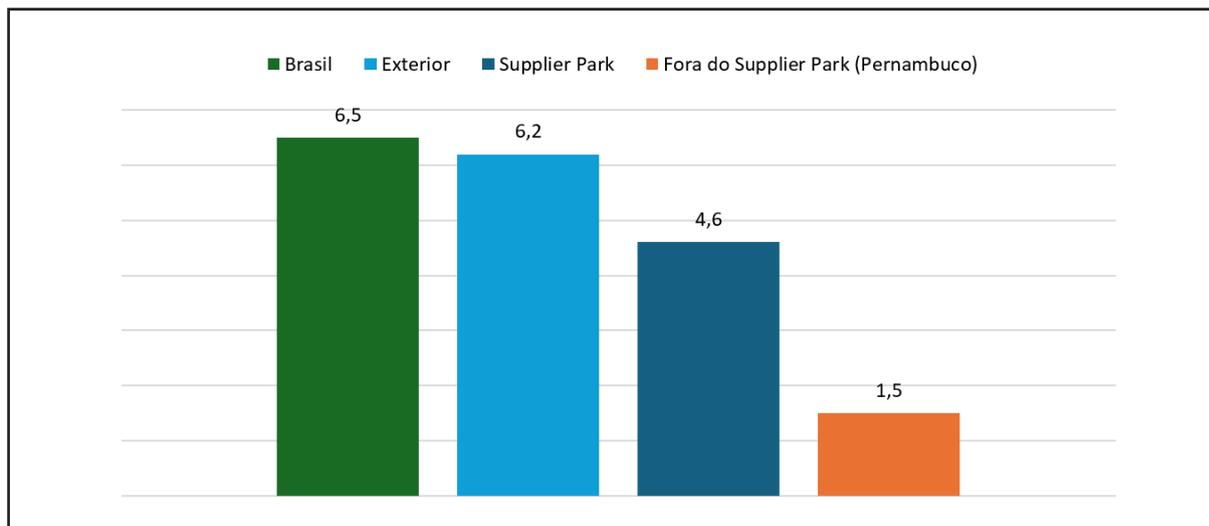
Um outro impacto importante da operação do Polo Automotivo de Goiana é relativo à compra de peças, componentes, e outros insumos, inclusive serviços. A indústria automobilística requer uma cadeia de suprimentos que tem significativos efeitos econômicos “para trás”, caracterizando um conjunto de conexões insumo-produto que disseminam, direta e indiretamente, efeitos positivos sobre as economias dos territórios que abrigam as empresas fornecedoras.

Dessa forma, os dados da Stellantis apontam que, em 2025, cerca de R\$4,6 bilhões das compras do Polo Automotivo de Goiana têm origem no Supplier Park, uma participação de 24,4%. Já os fornecedores locali-

zados fora do Supplier Park, mas instalados no Estado, venderam R\$1,5 bilhão para a montadora, uma participação de 8,0% no total das aquisições desses materiais. No Brasil e no Exterior, por sua vez, a Stellantis adquire, respectivamente, R\$6,5 bilhões, ou 34,6% do total das compras desses insumos, e R\$6,2 bilhões, ou 33,0% de participação nas aquisições como um todo. À medida em que novos fornecedores sejam atraídos para operar em Pernambuco, dentro ou fora do Supplier Park, esses efeitos positivos, diretos e indiretos, se espalharão sobre a economia do Estado, especialmente sobre as localidades que os abriguem e suas respectivas áreas de influência.

GRÁFICO 16

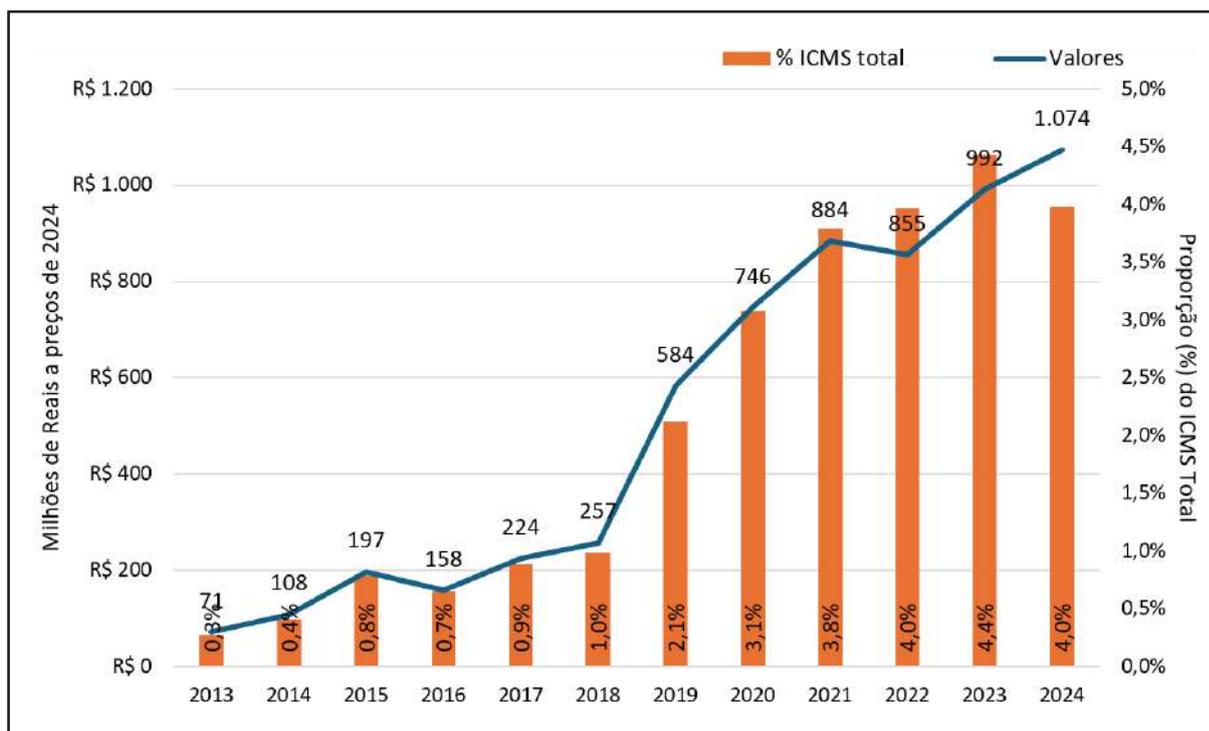
Grupo STELLANTIS em Pernambuco: dispêndios com aquisição de insumos e serviços, em bilhões de reais, aos fornecedores localizados no Supplier Park, Pernambuco, Brasil e Exterior - 2025



Fonte: Stellantis.

GRÁFICO 17

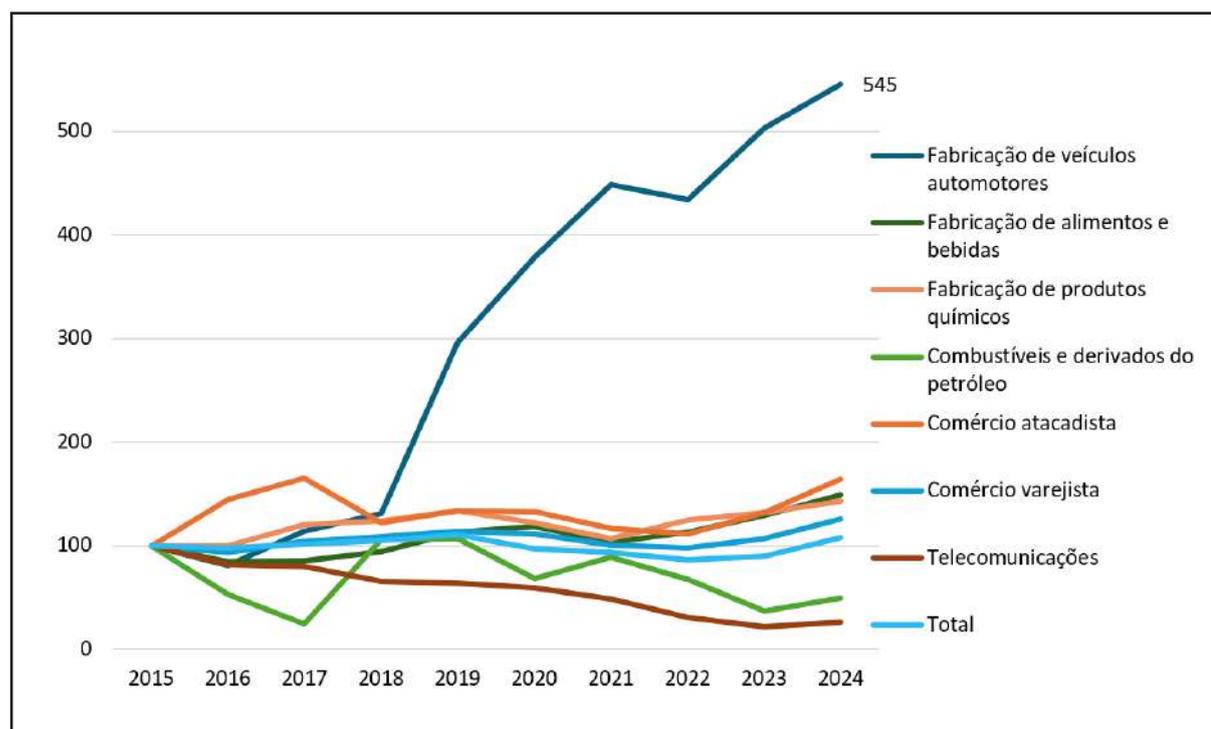
Estado de Pernambuco: arrecadação de ICMS do segmento automotivo - valores a preços de 2024, em milhões de Reais e em proporção do ICMS total do estado - 2013 a 2024



Fonte: Sefaz-PE. Nota: valores a preços de 2024, corrigidos pelo IGP-DI/FGV.

GRÁFICO 18

Estado de Pernambuco: índice do volume de arrecadação de ICMS, por segmentos selecionados - valores a preços de 2024 (base: 2015 = 100) - 2015 a 2024



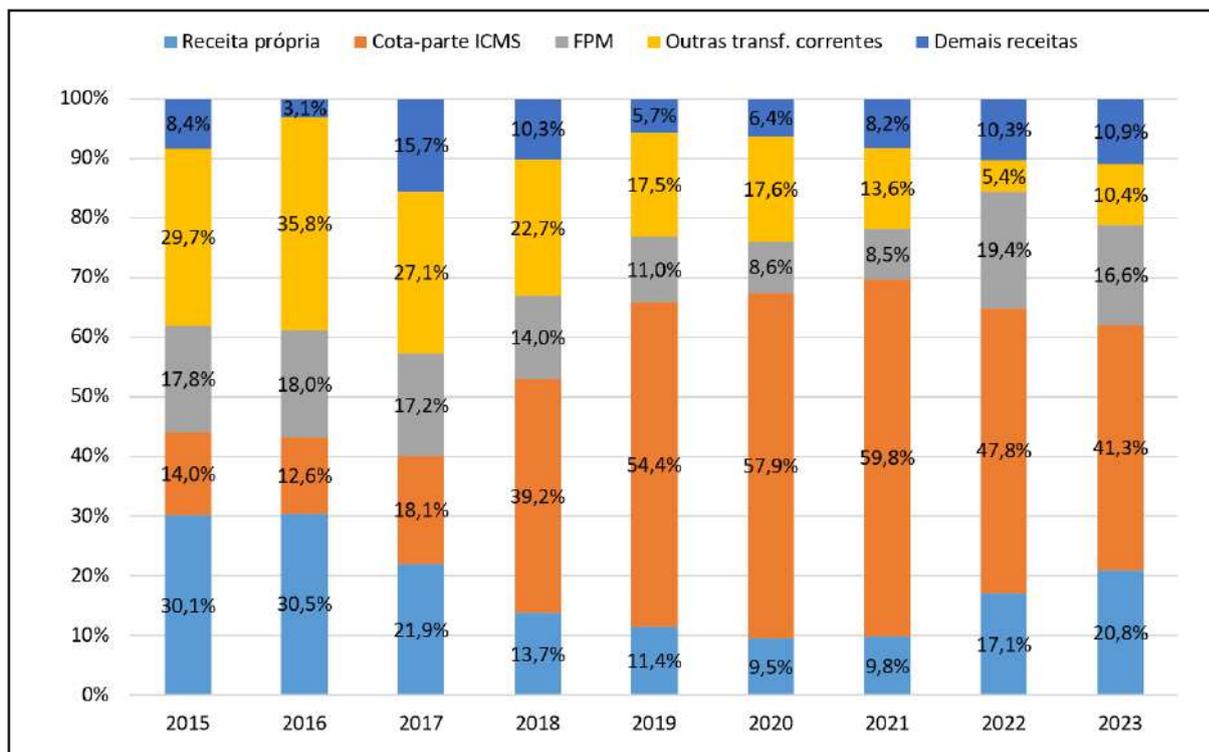
Fonte: Sefaz-PE. Nota: valores monetários corrigidos pelo IGP-DI/FGV.

2.4 FINANÇAS PÚBLICAS: RECEITAS E DESPESAS EM GOIANA E ENTORNO

Um dos efeitos, positivos e significativos, da instalação e funcionamento do Polo Automotivo de Goiana foi sobre as finanças públicas estaduais e municipais. Entre 2015 e 2024 a arrecadação de ICMS, imposto de titularidade do Estado, propiciada pelo segmento automotivo foi multiplicada por 5,45 passando de R\$ 197 milhões, a preços de 2024, para R\$ 1,074 bilhão. Em termos percentuais, a participação do ICMS gerado pelo setor automotivo no conjunto da arrecadação desse imposto no Estado elevou-se de 0,8%, em 2015, para 4,0% em 2024. O Gráfico 17 evidencia o crescimento real da arrecadação durante o período 2015-2024.

O Gráfico 18, por sua vez, compara a arrecadação do ICMS do segmento “fabricação de veículos automotores” com outros seis segmentos produtivos. Observa-se que o crescimento real de 545% na arrecadação do segmento automotivo foi bem diferenciado dos demais. Esse aumento expressivo, em termos reais, foi obtido apesar dos benefícios fiscais sob a forma de crédito presumido que o Estado de Pernambuco vem concedendo ao Polo Automotivo desde sua implantação³.

³PERNAMBUCO. Lei nº 13.484, de 29 de junho de 2008. Institui o Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco. Diário Oficial do Estado, Recife, PE, 29 de junho de 2008.

GRÁFICO 19**Município de Goiana (PE): composição percentual da receita total segundo as fontes orçamentárias - 2015 a 2023**

Fonte: Sincofi/STN.

Com relação às finanças municipais houve uma mudança significativa na composição da receita total do Município de Goiana entre 2015 e 2023, último ano o que dispõe deste tipo de informação fornecida pelo Sincofi/STN. A mudança mais expressiva foi na cota-parte do ICMS que elevou sua participação de 14,0%, em 2015, para 41,3% em 2023, decorrente sobretudo do aumento do valor agregado fiscal gerado pelas atividades produtivas do Polo Automotivo⁴. Todos os demais componentes da receita total perderam gravitação ao longo do período como pode ser observado no Gráfico 19.

Nos municípios da área de influência do Polo Automotivo, observa-se no Gráfico 20 que a composição da receita total também apresentou mudanças no período 2015-2023 com a cota-parte do ICMS elevando sua participação de 18,3% para 21,9%, a receita própria

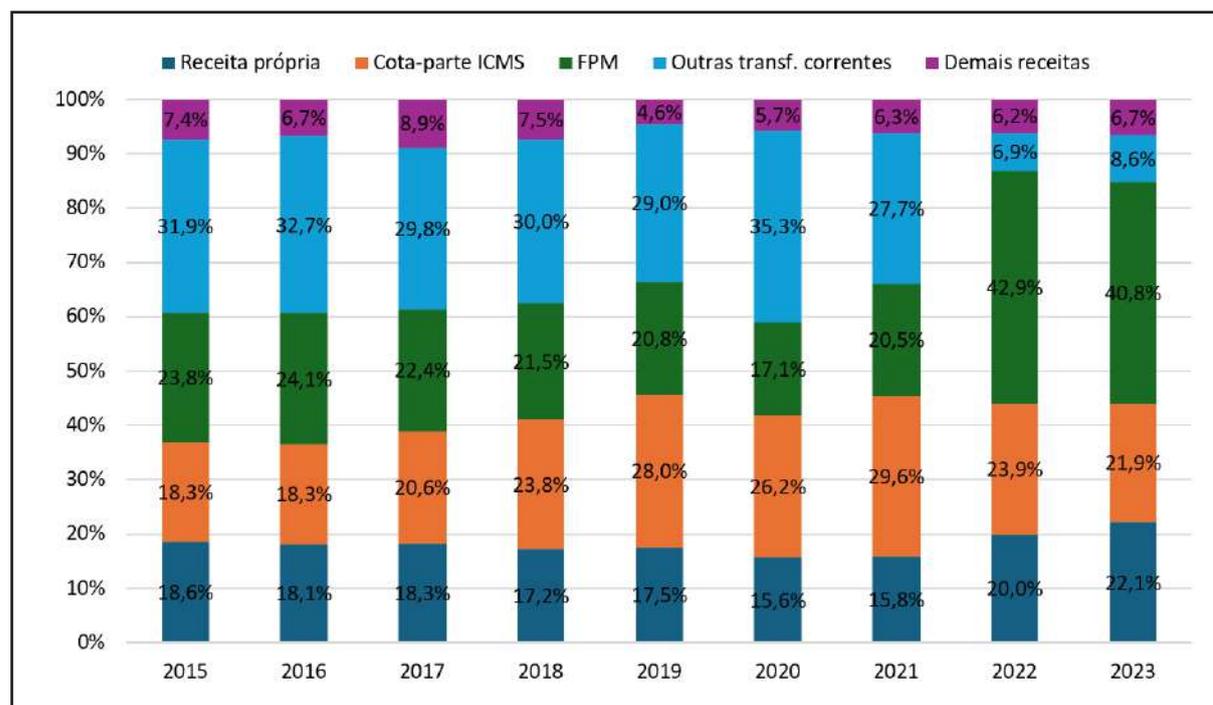
de 18,6% para 22,1% e o FPM de 23,8% para 40,5%⁵. Perderam importância relativa as outras transferências e as demais receitas. Destaca-se que os efeitos sobre a composição das receitas públicas se estenderam aos municípios da área de influência do Polo Automotivo em decorrência da força arrecadadora gerada direta e indiretamente pelo empreendimento automotivo. O aumento da gravitação da cota-parte do ICMS e das receitas próprias (ISS e IPTU) merecem destaque.

⁴Do valor da cota-parte, 75% decorrem do valor agregado fiscal e 25% de outros critérios.

⁵Tanto no caso de Goiana quanto de sua área de influência, os recursos do FPM elevaram-se em 2022 e 2023 devido às transferências emergenciais deste fundo para compensar as perdas fiscais decorrentes da pandemia.

GRÁFICO 20

Municípios da Área de Influência da Stellantis: composição percentual da receita total segundo as fontes orçamentárias - 2015 a 2023



Fonte: Sincofi/STN.

O desempenho da receita e da despesa corrente (líquidas ou ajustadas) ao longo do período 2013-2023, a preços constantes, está apresentado no Gráfico 21. Em 2015, receita e despesa corrente praticamente se igualaram. Entre 2015 e 2023, a receita cresceu 11,0% e a despesa 9,5% ao ano. Observe-se que, após uma queda substantiva da despesa, mas não da receita, entre 2020 e 2021, os dois piores anos da pandemia, a despesa se elevou substancialmente nos dois anos seguintes (2022 e 2023), uma variação real de 72% com relação a 2021.

A evolução da poupança, entre 2013 e 2023, medida pela diferença entre a receita e despesa corrente como uma proporção da receita corrente consta do Gráfico 22. Em 2015, ano do início do empreendimento Stellantis a poupança foi negativa (-3,3%), elevando-se expressivamente até 2019 (+34,6%) para depois declinar com alguma volatilidade até 2023 quando compro-

meteu apenas 3,6% da receita corrente líquida. O fato a destacar é que a receita corrente superou a despesa corrente em todos os anos e, na maioria deles, com percentuais significativos. A geração dessa poupança corrente permitiu financiar o investimento o qual em proporção da receita corrente está apresentado também no Gráfico 22 que, com algumas suaves flutuações, evidencia tendência de alta durante o todo período até alcançar, no ano de 2023, o maior percentual da série histórica (17,3%).

Esses investimentos, a maior parte deles, em infraestrutura econômica e social, financiado por poupança corrente, é um dos impactos, pela via de maior disponibilidade de recursos públicos no município, decorrentes da implantação e funcionamento do Polo Automotivo de Goiana.

GRÁFICO 21

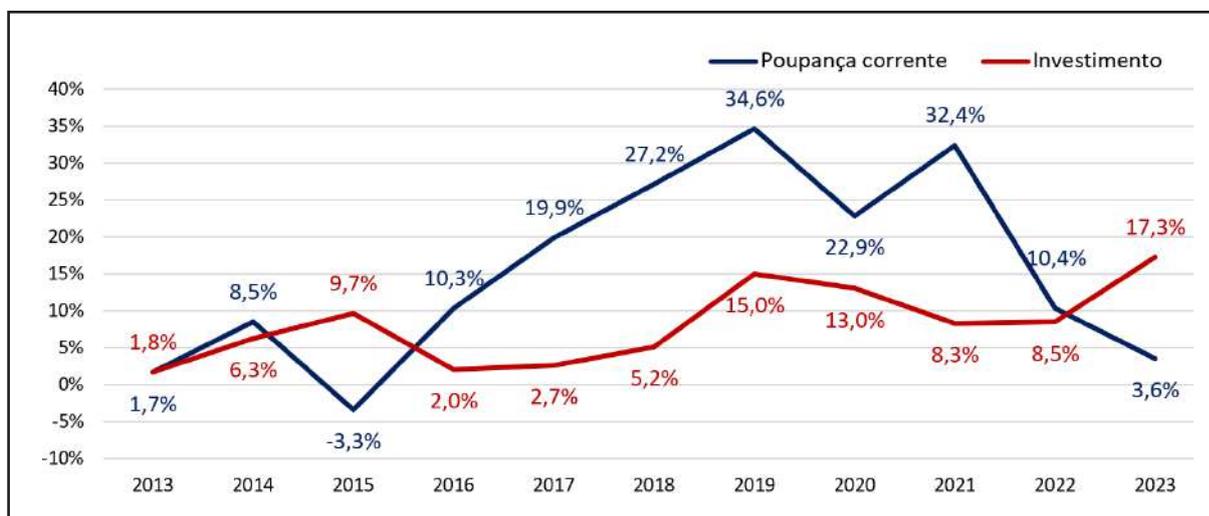
Município de Goiana (PE): Evolução da receita corrente e da despesa corrente no município de Goiana - valores em milhões de Reais, a preços de 2023* - 2013 a 2023



Fonte: Sincofi/STN. Notas: valores monetários corrigidos pelo IGP-DI; (1) receita corrente deduzida dos recursos para formação do Fundeb e outras transferências constitucionais; (2) despesa corrente deduzida das contribuições intra-orçamentárias e amortização da dívida.

GRÁFICO 22

Município de Goiana (PE): Evolução da poupança corrente e da despesa de investimento como proporção (%) da receita corrente - 2013 a 2023



Fonte: Sincofi/STN.

2.5 COMÉRCIO EXTERIOR: MUDANÇAS E EVOLUÇÃO EM PERNAMBUCO E NA MATA NORTE

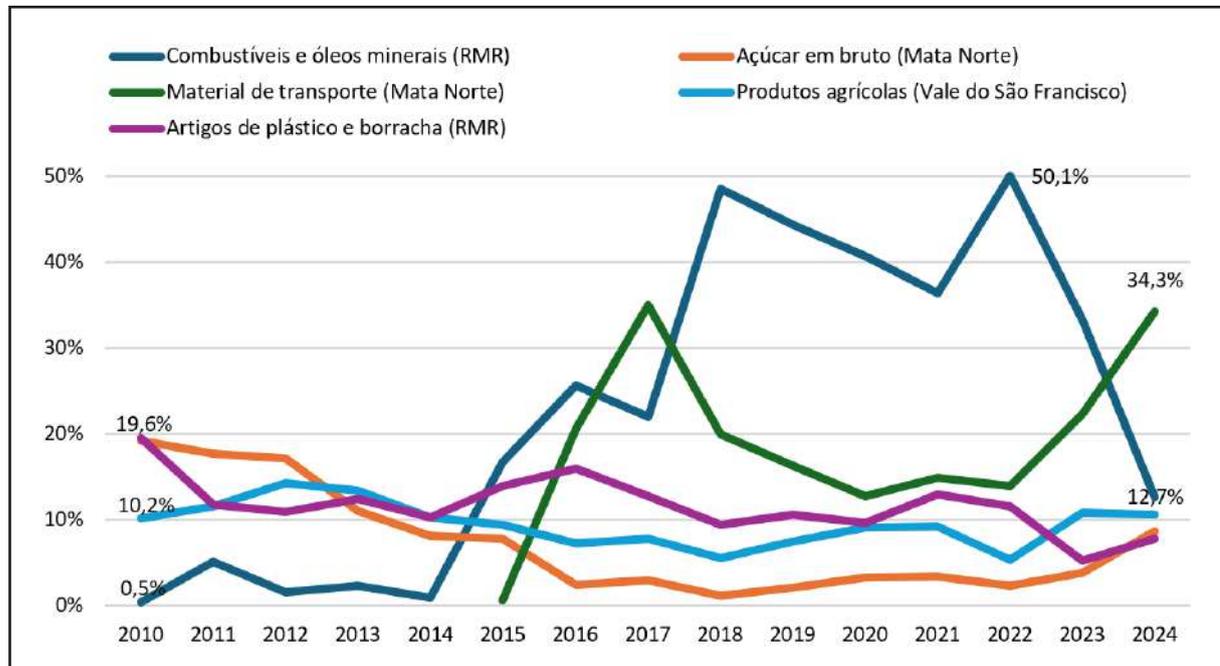
Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), a exportação brasileira de veículos automotores entre 2015 e 2024 apresenta tendência de forte queda com oscilações significativas durante o período. Cresceu entre 2015 e 2017, anos que incorporam a recessão de 2015 e 2016, para depois declinar fortemente até alcançar 296,7 mil veículos, volume inferior ao de 2015 (316,5 mil) e bastante abaixo do registrado em 2017 (624 mil). Todavia, o desempenho da planta da Stellantis em Goiana foi diferenciado como se observa a seguir.

A Stellantis através do Polo Automotivo de Goiana exportou, entre 2015 e 2024, cerca de 243,98 mil veículos dos quais cerca de um terço foram destinados à América Latina e Caribe (Argentina, Chile, México, Bolívia, Panamá, Colômbia, Costa Rica, Guatemala, Peru, Venezuela, São Bartolomeu, Paraguai, República Dominicana, Uruguai, Equador, El Salvador).

Em 2024, as exportações registraram o expressivo volume de 37,6 mil veículos (Jeep Commander, Jeep Renegade, Jeep Compass, Ram Rampage e Fiat Toro), um crescimento de 32,4% com relação ao ano anterior. Entre 2015 e 2024 as exportações se multiplicaram por oito, passando de 4,7 para 37,6 mil veículos.

GRÁFICO 23

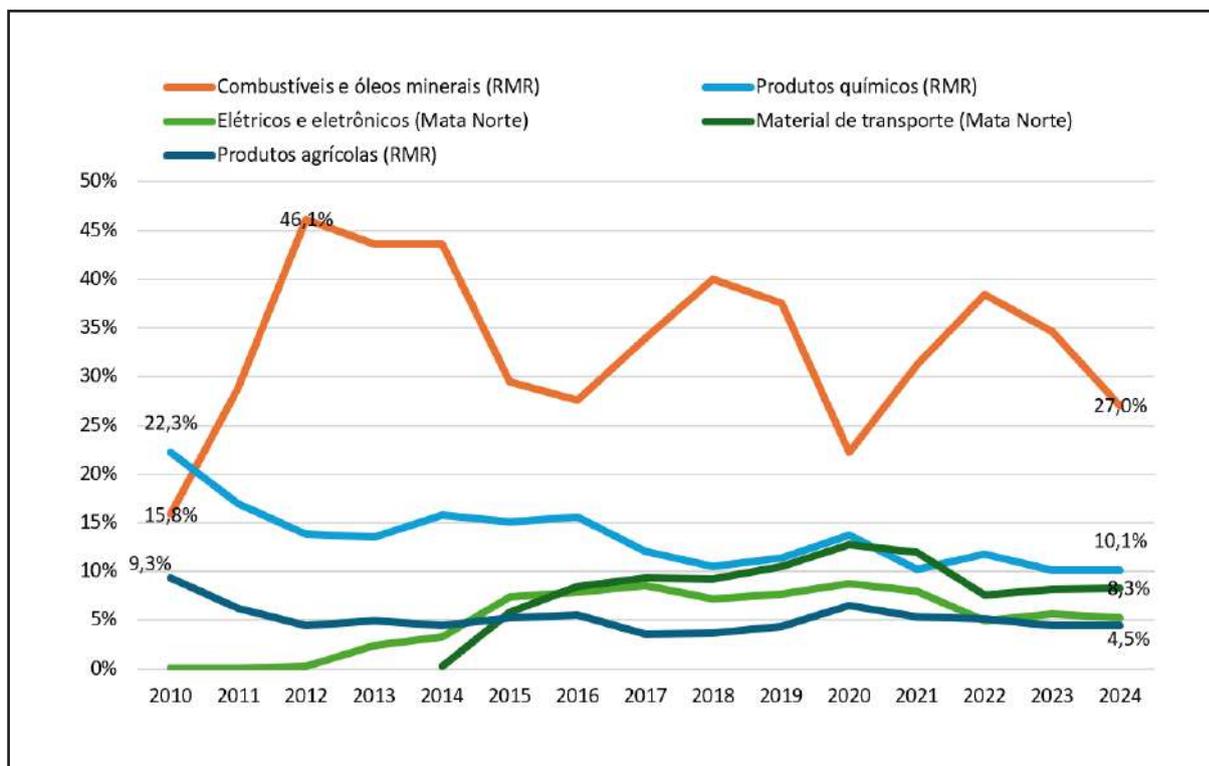
Estado de Pernambuco: participação percentual de produtos selecionados no valor exportado, segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul e Região de Origem - 2010 a 2024



Fonte: Comex Stat/MDIC.

GRÁFICO 24

Estado de Pernambuco: participação percentual de produtos selecionados no valor importado, segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul e Região de Origem - 2010 a 2024



Fonte: Comex Stat/MDIC.

Em 2024, 16,1% da produção foi exportada, percentual acima da média do período 2015-2024 (13,1%). Nos primeiros meses de 2025, o Polo Automotivo de Goiana já exportou 8,9 mil veículos.

As exportações foram realizadas do Porto de Suape. A Stellantis representou, até outubro de 2024, 76% de toda a movimentação de veículos do Porto de Suape. Os veículos automotores se situam em 5º lugar em volume de exportação (toneladas), uma participação de 7,75% no total exportado por Suape. Em maio de 2023, Suape registrou a maior exportação de veículos em seus 45 anos de fundação, tendo sido exportados 3 mil veículos com destino ao México.

Em decorrência da atividade exportadora houve uma mudança significativa na pauta de exportações de Pernambuco e particularmente da Zona da Mata Norte, região na qual se localiza o Polo Automotivo de Goiana, como se observa no Gráfico 23.

De fato, no Estado como um todo, a participação de material de transporte no total das exportações FOB elevou-se de 0,9% para 34,6% entre 2015 e 2024. No que diz respeito à pauta da Mata Norte, material de transporte, que representava apenas 0,6% da pauta de exportações, em 2015, aumentou sua participação para 34,2% em 2024, percentual acima do observado para combustíveis e óleos minerais na RMR (12,7%) e açúcar

bruto (8,7%) também na Mata Norte, o que indica uma mudança estrutural na composição das exportações de Pernambuco, especialmente na porção norte da Zona da Mata pernambucana, secularmente produtora e exportadora de açúcar e, mais recentemente, de álcool.

Com relação à pauta de importações, a mudança foi também expressiva: a participação de material de transporte na pauta de importações do Estado subiu de 10,6%, em 2015, para 21,1%, em 2024. Na Mata Norte, os produtos associados à material de transporte elevaram sua participação de 5,8%, em 2015 (em 2014 tinha sido apenas 0,2%), para 8,3%, em 2024, como pode ser observado no Gráfico 24.

2.6 DESENVOLVIMENTO SOCIAL: EDUCAÇÃO, SEGURANÇA PÚBLICA E SAÚDE NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE GOIANA

Os dados mais recentes do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP-MEC) indicam uma melhoria contínua nas taxas de aprovação no ensino fundamental e médio nos municípios da área de influência da Stellantis. Embora já fosse possível ver algum avanço antes da instalação do polo automotivo, foi a partir de 2015, com o início das operações da montadora, que os avanços se tornaram mais expressivos e consistentes.

Em 2021, com a consolidação da atividade industrial, a taxa de aprovação já se aproximava da totalidade dos alunos matriculados, tendência que se confirmou nos dados mais recentes de 2023, consolidando a tendência de melhoria nessas taxas, que em muitos municípios da região ultrapassaram a marca de 95% nos ensinos fundamental e médio. Esse avanço reflete uma combinação de fatores, incluindo investimentos diretos e indiretos na infraestrutura educacional, qualificação

de professores e ampliação do acesso a recursos pedagógicos. Além disso, o impacto socioeconômico gerado pela presença da Stellantis – como o aumento da empregabilidade e da renda familiar – contribuiu diretamente para a redução das taxas de evasão escolar.

Em consequência da operação da planta da Stellantis em Goiana destaque-se também as compras externas de produtos elétricos e eletrônicos (peças, componentes), cuja participação na pauta de importações cresceu de 3,3%, em 2014, para 7,4%, em 2015, ano em que a planta entrou em operação, para depois decrescer, com algumas oscilações durante o período, para 5,3% em 2024 à medida em que essas importações eram substituídas por fornecedores locais situados dentro e fora do Supplier Park.

de professores e ampliação do acesso a recursos pedagógicos. Além disso, o impacto socioeconômico gerado pela presença da Stellantis – como o aumento da empregabilidade e da renda familiar – contribuiu diretamente para a redução das taxas de evasão escolar.

As taxas de abandono escolar nos municípios da área de influência da Stellantis seguiram mesma trajetória de queda significativa nos últimos anos, refletindo melhorias no acesso e na permanência dos alunos na educação básica. Em 2010, antes da instalação do polo automotivo, os índices de evasão escolar ainda eram elevados, especialmente no ensino médio, com taxas superiores a 10% em alguns municípios. A partir de 2015, com a entrada em operação da montadora, observou-se uma redução expressiva desse indicador, tendência que se consolidou até 2021, quando diversos municípios já registravam abandono próximo de zero em algumas etapas do ensino.

TABELA 1

Municípios de área de influência da Stellantis: taxas (%) de aprovação no ensino fundamental e no ensino médio - 2010, 2015, 2021 e 2023

MUNICÍPIO	ENSINO FUNDAMENTAL				ENSINO MÉDIO			
	2010	2015	2021	2023	2010	2015	2021	2023
Abreu e Lima	84,1	88,3	95,5	96,8	76,2	88,2	93,1	97,7
Araçoiaba	84,4	90,9	99,1	96,6	77,1	91,6	99,6	96,2
Condado	80,7	85,4	94,9	95,3	89,4	91,1	98,6	95,0
Goiana	82,4	89,5	94,2	92,9	81,8	86,7	97,4	96,2
Igarassu	82,6	85,4	97,9	97,2	73,2	83,1	95,3	97,0
Ilha de Itamaracá	85,7	88,9	96,4	95,5	79,0	91,9	96,0	99,6
Itambé	79,2	84,0	98,6	93,9	77,3	80,4	87,1	94,1
Itapissuma	82,6	82,1	98,8	96,7	85,5	79,1	93,3	94,9
Itaquitinga	80,5	84,9	88,0	91,0	78,3	82,6	96,7	94,2
Paulista	86,3	90,7	98,1	96,5	79,2	92,5	96,6	97,2

Fonte: INEP-MEC.

Os dados mais recentes de 2023 reforçam essa tendência de melhoria contínua, com municípios como Abreu e Lima, Araçoiaba e Paulista registrando taxas de abandono inferiores a 0,5% no ensino fundamental e uma redução ainda mais acentuada no ensino médio. Esse movimento sugere que a estabilidade econômica e o aumento das oportunidades de emprego e renda na região contribuíram para fortalecer a permanência dos estudantes no sistema educacional, reduzindo as barreiras que historicamente levavam à evasão escolar.

O desempenho no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) reforça esse quadro positivo. No município de Goiana, os anos iniciais do ensino fundamental apresentaram uma trajetória ascendente ao longo da última década, aproximando-se das metas projetadas. Em 2019, o índice foi de 4,3, e os dados mais recentes apontam uma continuidade dessa melhoria, impulsionada pelo fortalecimento das políticas educacionais e pela redução da evasão escolar.

TABELA 2

Municípios de área de influência da Stellantis: Taxas (%) de abandono no ensino fundamental e no ensino médio - 2010, 2015, 2021 e 2023

MUNICÍPIO	ENSINO FUNDAMENTAL				ENSINO MÉDIO			
	2010	2015	2021	2023	2010	2015	2021	2023
Abreu e Lima	4,7	1,6	1,1	0,4	15,2	1,3	0,6	0,0
Araçoiaba	1,4	1,0	0,2	0,1	13,1	5,4	0,0	0,0
Condado	3,9	2,3	0,1	0,0	4,7	0,5	0,1	0,0
Goiana	5,9	2,5	0,5	1,2	8,3	4,5	0,0	0,0
Igarassu	6,1	2,4	0,7	0,2	17,4	1,0	1,3	0,0
Ilha de Itamaracá	3,8	1,4	0,5	0,3	14,5	1,4	0,2	0,2
Itambé	1,2	2,7	1,0	0,9	11,6	1,0	0,0	0,4
Itapissuma	3,3	5,3	0,3	0,0	9,3	0,1	0,0	0,0
Itaquitinga	4,6	1,9	3,6	1,9	14,9	4,0	0,0	4,3
Paulista	4,4	1,7	0,6	0,4	13,5	1,0	0,3	0,3

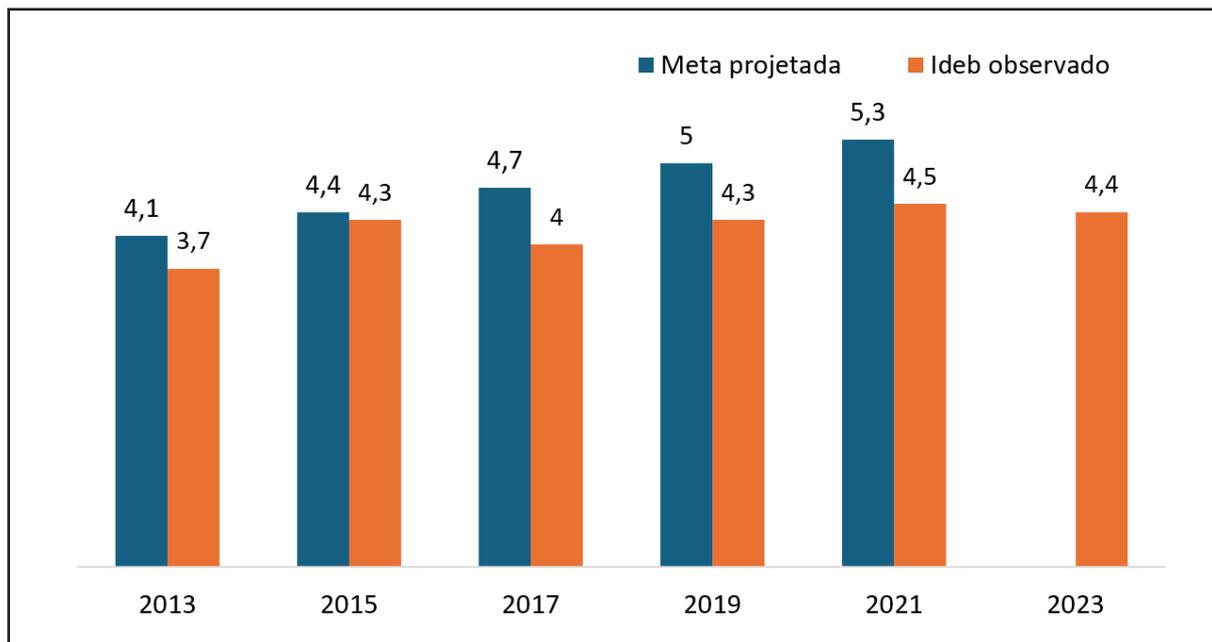
Fonte: INEP-MEC.

Nos anos finais do ensino fundamental, a meta projetada para 2021 era de 4,4, mas o município registrou um índice de 4,2 igual a meta definida para 2019. Esse resultado coincidiu com um período em que as taxas de abandono ainda estavam elevadas, mas que, conforme os novos dados apontam, começaram a se reduzir progressivamente. A queda no abandono escolar observada entre 2021 e 2023 pode estar contribuindo para uma melhora na qualidade do ensino e na permanência dos alunos na escola, fatores essenciais para a recuperação do desempenho acadêmico. No ensino médio, a compa-

ração entre a meta projetada e os índices observados mostra um cenário ainda mais favorável para Goiana. Em 2017, o município já estava próximo da meta prevista para 2019, e no próprio ano de 2019, o IDEB atingiu 4,4, ultrapassando a projeção para 2021, que era de 4,2. Esse avanço ocorreu paralelamente a uma redução expressiva das taxas de abandono escolar, tendência que se consolidou após a instalação da montadora Stellantis.

GRÁFICO 25

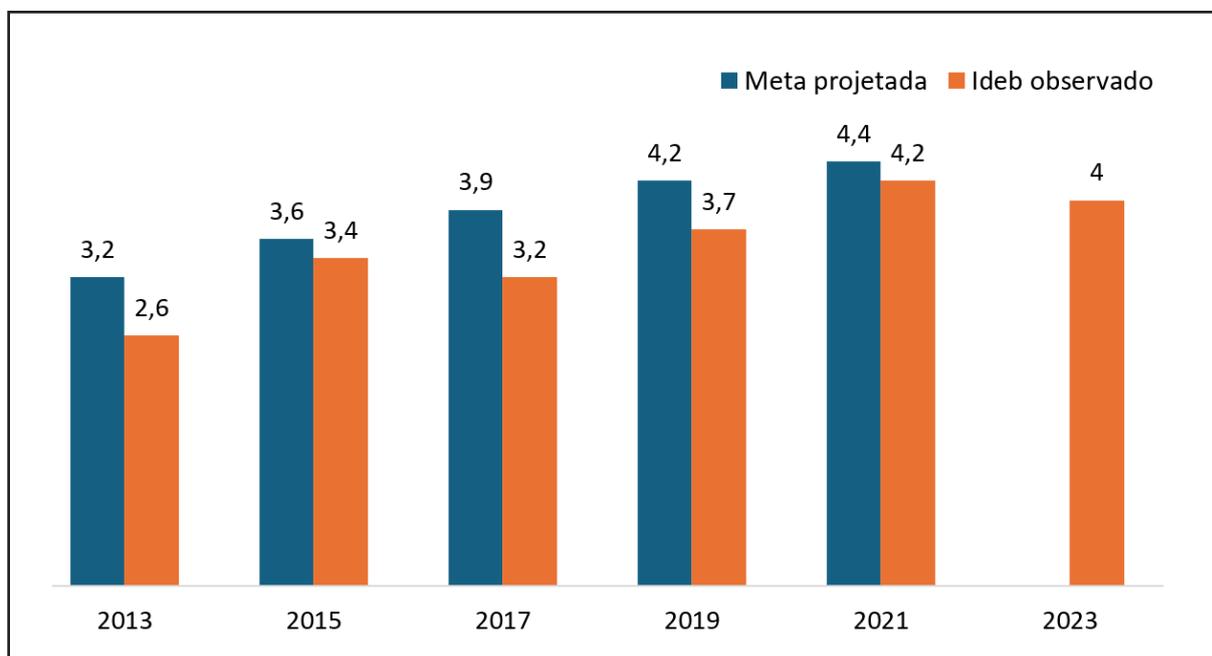
Município de Goiana (PE): IDEB dos Anos iniciais do Ensino Fundamental - 2013 a 2023



Fonte: INEP-MEC. Nota: Anos iniciais até 5º ano e Anos finais até o 9º ano.

GRÁFICO 26

Município de Goiana (PE): IDEB dos Anos finais do Ensino Fundamental - 2013 a 2023



Fonte: INEP-MEC. Nota: Anos iniciais até 5º ano e Anos finais até o 9º ano.

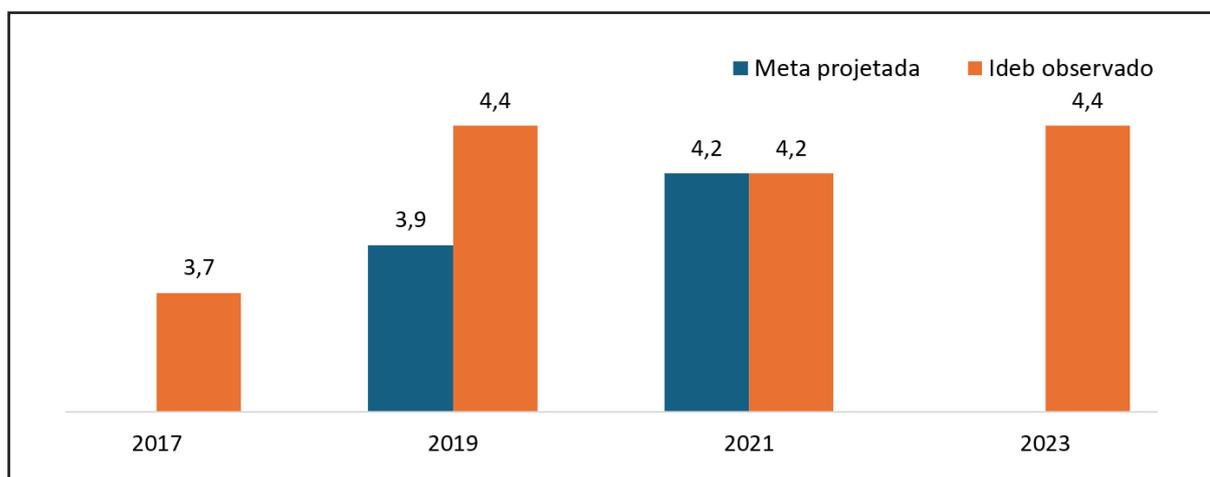
O impacto econômico e social da montadora, aliado a políticas educacionais voltadas à permanência dos alunos na escola, parece ter contribuído significativamente para o fortalecimento do ensino médio no município, proporcionando um ambiente mais favorável à continuidade dos estudos.

O índice de Crimes Violentos Letais Intencionais (CVLI) por 100 mil habitantes é um indicador essencial para avaliar as condições de segurança pública. Em Goiana, esse índice apresentou variações importantes ao longo dos anos analisados. Em 2011, antes da instalação da Stellantis, o município registrava uma taxa de 32,36 homicídios por 100 mil habitantes. Nos anos seguintes, com a chegada do polo automotivo e o consequente crescimento econômico e geração de empregos, observou-se uma tendência de queda na criminalidade, refletindo uma possível melhora nas condições sociais e na segurança da região. No entanto, após a pandemia de COVID-19, essa tendência foi revertida, e em 2022 o índice atingiu seu maior valor histórico, chegando a 62,92. De fato, piorou nos dois anos que se seguiram a pandemia para depois melhorar em 2023 quando alcançou 50,32, número inferior ao que foi observado em 2015 (55,97).

O aumento da violência após a pandemia pode estar relacionado a diversos fatores. A migração de trabalhadores durante a expansão da indústria automotiva trouxe crescimento populacional acelerado, exigindo maior capacidade dos serviços públicos e da infraestrutura urbana. Isso se reflete na taxa de urbanização que subiu, entre 2010 e 2022, de 76,7% para 94,1%. Contudo, os efeitos socioeconômicos da pandemia podem ter agravado a vulnerabilidade de parte da população, dificultando a absorção desse crescimento e contribuindo para o surgimento de áreas de maior risco social. Esse contexto pode ter favorecido a expansão de atividades criminosas, ampliando os desafios para a segurança pública.

Diante desse cenário, torna-se essencial que as políticas de segurança evoluam junto com o crescimento econômico da região, garantindo policiamento eficaz e estratégias de prevenção da criminalidade. Medidas como ampliação da iluminação pública, urbanização de áreas vulneráveis e fortalecimento de programas sociais podem desempenhar um papel fundamental na redução da violência.

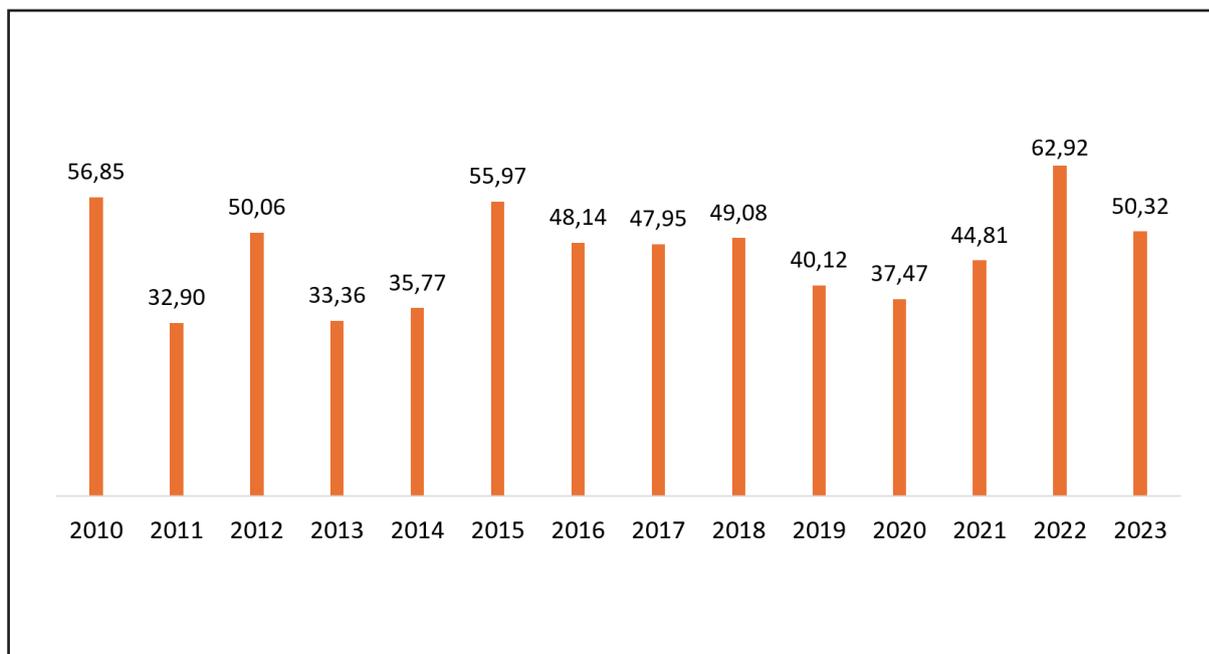
GRÁFICO 27
Município de Goiana (PE): IDEB do Ensino Médio - 2017 a 2023



Fonte: INEP-MEC.

GRÁFICO 28

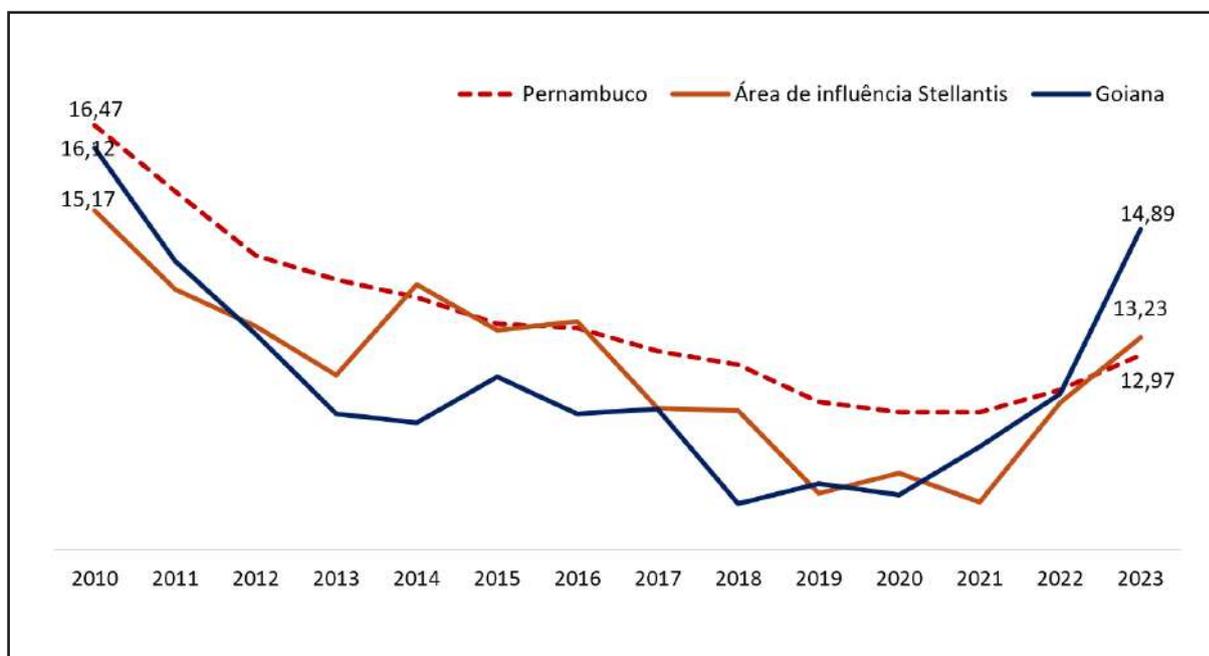
Município de Goiana (PE): Evolução do índice CVLI por 100 mil habitantes - 2010-2023



Fonte: Secretaria de Defesa Social de Pernambuco (SDS-PE).

GRÁFICO 29

Estado de Pernambuco, Área de influência da Stellantis e município de Goiana: mortalidade infantil (por 1.000 crianças nascidas vivas) - média móvel trienal - 2010 a 2023



Fonte: DataSUS

A experiência do período pós-2015, sugere que políticas integradas de desenvolvimento econômico e segurança podem gerar impactos positivos, reforçando a necessidade de ações coordenadas para enfrentar os desafios atuais.

A instalação da Stellantis em Goiana representou um marco não apenas econômico, mas também social para a região. Grandes empreendimentos industriais costumam gerar efeitos que vão além da geração de empregos e arrecadação tributária, impactando indiretamente indicadores de bem-estar, a exemplo da mortalidade infantil. Esse indicador, tipicamente utilizado para avaliar as condições de vida e o acesso à saúde, reflete não apenas a qualidade do atendimento médico, mas também fatores estruturais como saneamento, nutrição, escolaridade materna e renda.

A análise dos dados entre 2010 e 2023 revela que, antes da chegada da fábrica, os municípios da área apresentavam índices historicamente elevados de mortalidade infantil. No entanto, a partir da instalação e início da operação da Stellantis em 2015, a tendência de queda desse indicador tornou-se mais acentuada na região do que na média do estado. Esse movimento pode ser atribuído a melhorias na infraestrutura urbana, maior acesso a serviços de saúde e ao aumento da renda das famílias, fatores que contribuíram para melhores condições de vida e, conseqüentemente, para a redução das taxas de mortalidade infantil.

Esse cenário favorável permaneceu até 2019, quando Pernambuco e a região da Stellantis registraram os menores índices do período analisado. No entanto, a partir de 2021, observou-se uma reversão dessa tendência, com destaque para Goiana, onde a taxa de mortalidade infantil aumentou significativamente, superando a média estadual. Esse crescimento pode estar relacionado a múltiplos fatores, como os impactos tardios decorrentes da pandemia da COVID-19 na oferta de serviços de saúde e a crise econômica subsequente a crise sanitária.

Diante desse novo cenário, torna-se essencial reavaliar as políticas públicas voltadas à saúde infantil na região. A presença de um polo industrial robusto como a Stellantis pode ser um vetor de desenvolvimento sustentável, desde que acompanhada de ações que garantam a manutenção dos avanços conquistados. Fortalecer a infraestrutura de saúde, ampliar o acesso ao pré-natal e investir na qualificação da rede hospitalar são medidas fundamentais para evitar que as conquistas sociais associadas à industrialização sejam comprometidas por desafios eventuais. O histórico recente da região demonstra que o desenvolvimento econômico pode ser um aliado na redução das desigualdades e na melhoria dos indicadores de saúde – mas para isso, é preciso garantir que os benefícios gerados por grandes empreendimentos sejam sustentáveis no longo prazo.

Em síntese, a análise do desenvolvimento social na área de influência de Goiana revela avanços e desafios significativos impulsionados pelo polo automotivo da Stellantis. No setor educacional, houve uma melhora substancial nos indicadores analisados, reforçando o efeito externo produzido pela instalação da montadora. A segurança pública, após melhora, se deteriorou no período pós-pandemia, refletindo a pressão demográfica e a urbanização acelerada sem políticas públicas adequadas. Na saúde, a redução da mortalidade infantil é um aspecto positivo, mas depende também de fatores externos e de eventos muito específicos à região analisada.

Para garantir o desenvolvimento social sustentável, é essencial iniciativas estratégicas integradas entre os setores público e privado, alinhadas com investimentos em capital humano e infraestrutura social. O papel da Stellantis como agente econômico na região deve ser complementado por políticas públicas que assegurem a inclusão social, a segurança e o bem-estar da população local.

Em todos os setores, todavia, é a qualidade da política pública em todos os níveis de governo que faz a grande diferença no que diz respeito ao avanço do desenvolvimento social.



Iniciativas tecnológicas e sociais do Grupo Stellantis

O sucesso do desenvolvimento do polo automotivo da Stellantis, em Goiana, tem relação estreita com o desenvolvimento tecnológico e social, experimentado nos últimos 10 anos no município e na sua área de influência, tendo as iniciativas, nesses dois temas, sido cruciais para seu êxito.

Destacam-se, em seguida, as parcerias estratégicas, programas, projetos e iniciativas realizadas e em curso, enfatizando que o processo de melhoria da competitividade, sustentabilidade e avanço social do território impactado pelo polo deve ser permanente, exigindo ações contínuas.

3.1 CENTROS DE PESQUISAS E INICIATIVAS TECNOLÓGICAS: POLO AUTOMOTIVO DE PERNAMBUCO

As ações relacionadas à promoção de um ambiente mais inovativo e competitivo estão presentes desde as fases de planejamento e implantação do Projeto Automotivo em Pernambuco.

O marco inicial ocorreu com a implantação do **Software Center** localizado no Porto Digital em Recife, ainda na fase de construção da planta. O Software Cen-

ter é uma referência na produção e exportação de software automotivo para controle de motores e transmissões de diferentes veículos, com foco em melhoria de desempenho considerando padrões de eficiência energética, buscando a redução do consumo de combustível e da emissão de gases, além de melhorias das respostas dinâmicas dos sistemas envolvidos. Essa unidade de pesquisa, é referência mundial no Grupo Stellantis e responsável pelo desenvolvimento de software para sistemas motopropulsores, com exportação de serviços para outras plantas do Grupo localizadas nos Estados Unidos e Europa.

Vale ressaltar que, na fase inicial o Software Center contava com 25 colaboradores e atualmente conta com cerca de 250 pessoas envolvidas na operação.

Junto com a implementação do Software Center, foi necessário desenvolver os profissionais nas temáticas necessárias, o que incluiu desde a residência no **Centro de Estudos e Sistemas Avançados do Recife (CESAR)** até parcerias com universidades públicas de Pernambuco e da Paraíba, além das universidades de Ohio e de Oakland (ambas nos EUA), englobando inclusive “training on the job” nos Centros de Engenharia da empresa nos EUA e Itália.

Em 2016, a Stellantis e o Centro de Informática da Universidade Federal de Pernambuco (CIn) UFPE inauguraram o **LIVE – Laboratório de Inovação Veicular**. O laboratório tem como foco o desenvolvimento de vários tipos de softwares embarcados, sendo capaz de gerar novos conceitos, criar protótipos e validar seus usos tanto em modelos digitais quanto físicos. Isso porque além de uma avançada rede de computadores e bancadas de eletrônica, a instalação conta com equipamentos de medição e duas estruturas de experimentação para testes dos protótipos criados em automóveis reais.

É necessário citar também outras infraestruturas voltadas para a pesquisa e desenvolvimento na Planta de Goiana da Stellantis:

A **Pista de Testes**, conhecido como laboratório a “céu aberto” do Grupo Stellantis na América do Sul, faz parte do departamento de Engenharia Experimental da Diretoria de Desenvolvimento do Produtos. As instalações contam com uma das mais modernas pistas de *cost down* do Grupo Stellantis no mundo, acreditada pelo INMETRO em 2016, além de uma instalação anexa para a realização de ensaios e estudos de Engenharia Experimental (Laboratório de Testes Veiculares), onde o corpo de engenheiros pode realizar atividades de Pesquisa e Desenvolvimento das mais variadas disciplinas, incluindo Eficiência Energética.

O Laboratório de novas tecnologias em **Sistemas Avançados de Assistência ao Motorista (ADAS Proving Ground)**, um laboratório inédito no contexto da indústria automotiva da América Latina, assumiu protagonismo frente aos outros 60 laboratórios da empresa. Dotado de equipamentos de alta precisão, especializados para o desenvolvimento local de tecnologias autônomas de direção, elevou o nível de segurança veicular. Contém recursos tecnológicos capazes de simular condições reais de trânsito, executar a calibração adequada dos recursos tecnológicos do veículo, de forma segura e com grande repetibilidade dos testes. O laboratório

ADAS permitiu incorporar tecnologias, até então desenvolvidas somente nos Estados Unidos e Europa, em carros desenvolvidos em Goiana. Com efeito, os investimentos locais em novos recursos tecnológicos permitiram dar um grande passo à frente na implantação do “**ADAS Nível 2**” nos novos modelos do Jeep Commander e Compass, automatizando manobras defensivas para maior segurança do veículo e seus ocupantes. A Stellantis, mais uma vez, foi pioneira na implantação de sistemas de direção autônoma em veículos produzidos no Brasil.

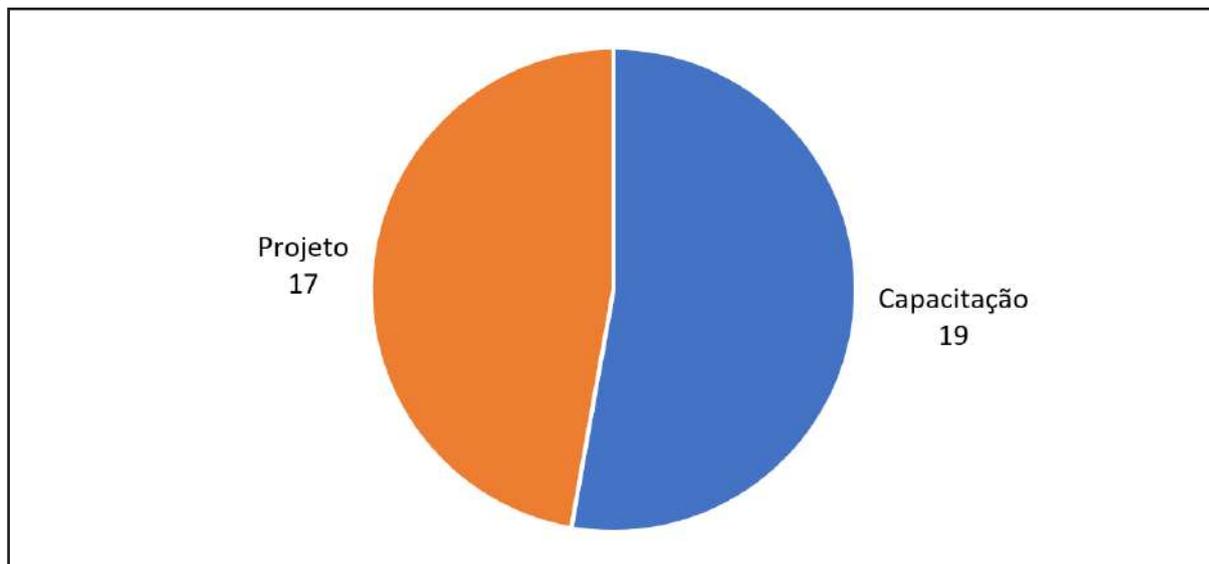
Além das infraestruturas de testes, a moderna instalação fabril abriga diversos projetos de manufatura 4.0 visando a automação e utilização assertiva dos dados.

Esses pilares estratégicos têm proporcionado o desenvolvimento de soluções tecnológicas automotivas, com atuação nas áreas de análise e visualização de dados, engenharia de software e desenvolvimento de sistemas para controle de propulsão e calibração de módulos de veículos, resultando em uma série de projetos e programas, entre os quais podem-se destacar:

- Projeto, implementação e testes de componentes e dispositivos para o desenvolvimento de sistemas de assistência à condução - **SEGCOR**, do programa Mover (evolução do Rota 2030), promovido pelo Governo Federal em parceria com a FUNDEP. O projeto, atualmente em andamento no **LIVE**, tem como objetivo desenvolver o primeiro radar de 77 GHz 100% nacional, em colaboração com a UFPE, a USP e a UnB, além de montadoras do setor automotivo;
- Projeto e Implementação de Dispositivo Seguro para Atualização Over-The-Air de Firmwares em ECUs Veiculares - **VEHICLE_OTA**, também vinculado ao programa Mover e à FUNDEP, visa desenvolver uma solução para atualização

GRÁFICO 30

Grupo Stellantis: Tipologia dos projetos - 2015 a 2024



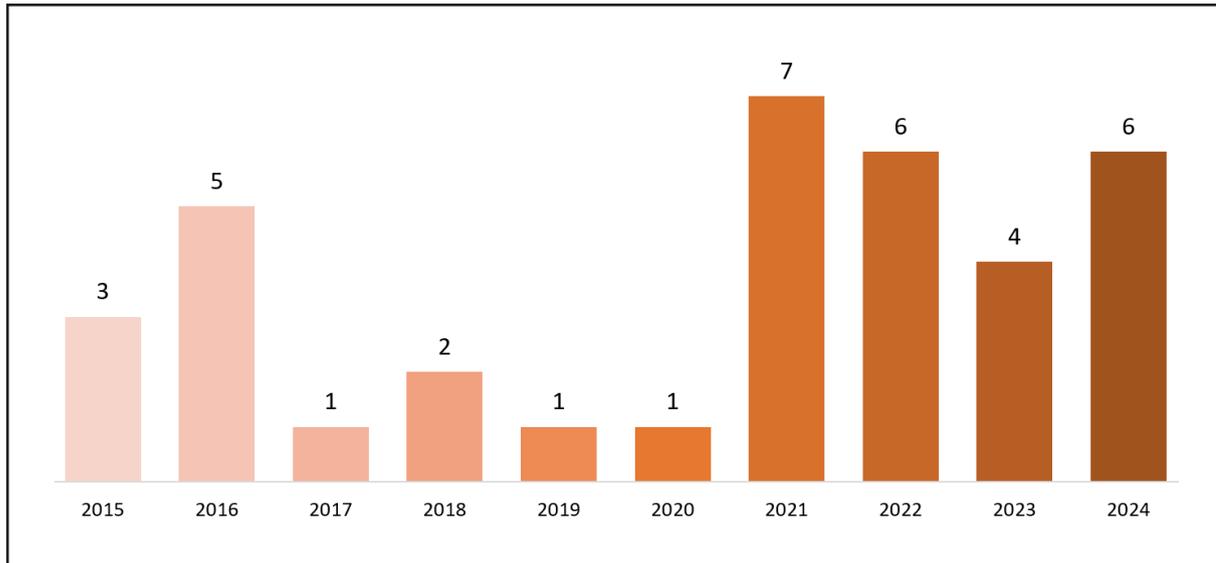
Fonte: Stellantis.

de ECUs veiculares utilizando tecnologia OTA (Over-The-Air). Esse projeto conta com a parceria acadêmica da UFPE e da UnB e o apoio de empresas tecnológicas, como a TIM e a Embeddo.

- Projeto Controles Térmicos visa o desenvolvimento de modelos de aprendizado de máquinas para simulação e otimização de controles térmicos em planta automotiva. Esse projeto é desenvolvido pela UPE.
- Projeto Exploração das Tecnologias **Unified Name Space** que tem por objetivo desenvolvimento de uma arquitetura baseada na tecnologia UNS e a sua avaliação em demandas de digitalização na planta da Stellantis em Goiana-PE. Esse projeto é desenvolvido pela UPE.
- O projeto estruturante “**Protótipo Nacional de Bateria de Lítio de Baixa Tensão para Eletrificação Veicular**” que visa a construção de um

protótipo de baterias de íon-lítio de baixa tensão (12V/48V), homologada e certificada para o mercado de automóveis leves híbridos (HEV) e HEV flex. O projeto também inclui: montagem da primeira linha de produção nacional de baterias de lítio para a fabricação de um lote de 140 baterias, sendo 70 unidades 12v e outras 70 de 48v; e o desenvolvimento de uma plataforma que, por meio de Inteligência Artificial (IA), monitora e gerencia as baterias para um desempenho seguro e eficiente. O projeto é desenvolvido em parceria com o Grupo da Baterias Moura⁵ e outras empresas como o Instituto Senai de Inovação para Tecnologias da Informação e Comunicação de Pernambuco e o Centro de Pesquisa de Software e Automação da Universidade Federal de Campina Grande.

⁵ A parceria com o Grupo da Baterias Moura também se manifestou na aceleração dos investimentos em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I), incluindo a nacionalização de tecnologias voltadas à eletromobilidade e o fortalecimento de uma cadeia de valor preparada para a nova era dos veículos híbridos e elétricos.

GRÁFICO 31**Grupo Stellantis: Distribuição, por ano de execução, dos projetos e iniciativas - 2015 a 2024**

Fonte: Stellantis.

- Iniciativa **Hands-On** voltada para o aumento da produtividade e o desenvolvimento tecnológico da indústria automotiva, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial de Pernambuco (SENAI-PE) promoveu a digitalização e consultorias para 12 indústrias localizadas no parque de fornecedores do Polo Automotivo Stellantis.

Importante destacar também a parceria com a Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia de Pernambuco – FACEPE que ao longo dos anos por meio de Chamadas Públicas fomentou o desenvolvimento de novas competências por meio de apoio a projetos e residências tecnológicas. Os gráficos 30 e 31 destacam a tipologia dos projetos e sua evolução no período 2015-2024.

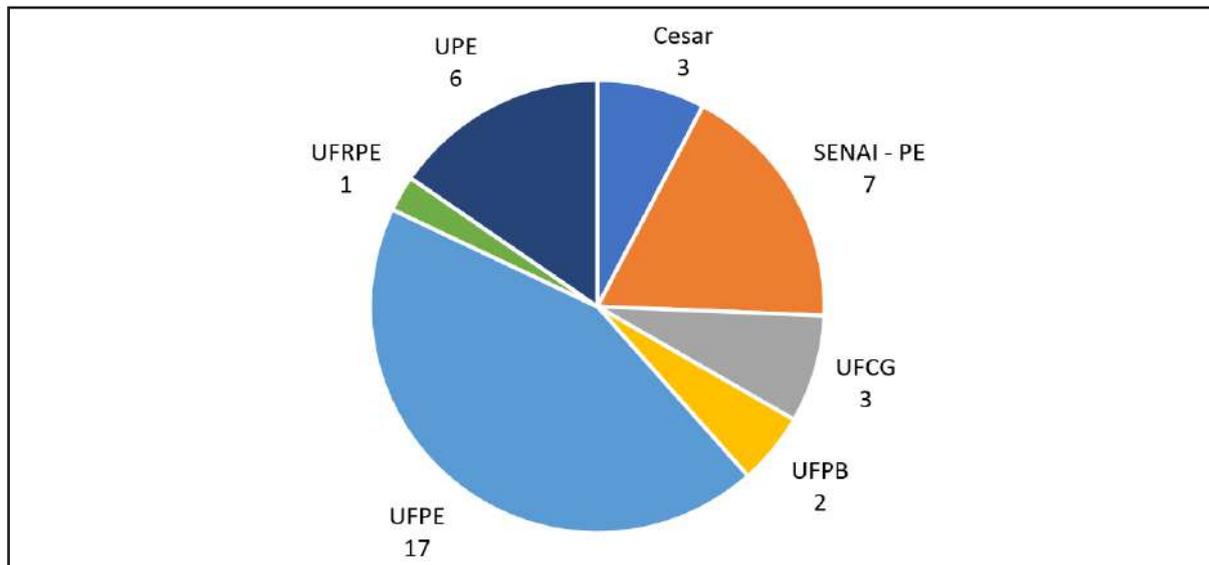
As residências tecnológicas, realizadas em parceria com a UPE e UFPE, possibilitaram a formação de mais de 100 profissionais em Ciências de Dados, *Data Analytics*, Engenharia de Calibração de Módulos de Propulsão, Sistemas de Controle de Propulsão e Desenvolvimento de Software para o Setor Automotivo.

As ações realizadas e em andamento têm o objetivo de promover contribuições significativas para o aprimoramento dos processos industriais, e para a formação de um ambiente mais eficiente e digitalizado na indústria automotiva, estreitando a relação entre a comunidade acadêmica estadual, federal, instituto de pesquisa e o setor produtivo, promovendo a ciência e a tecnologia.

Os Gráficos 32 e 33 demonstram o perfil de aproximadamente 40 projetos desenvolvidos desde a concepção do Polo Automotivo de Goiana. São projetos e iniciativas fruto de parcerias da Stellantis. Os gráficos destacam as Instituições de Pesquisa Parceiras e os Mecanismos de Fomento.

GRÁFICO 32

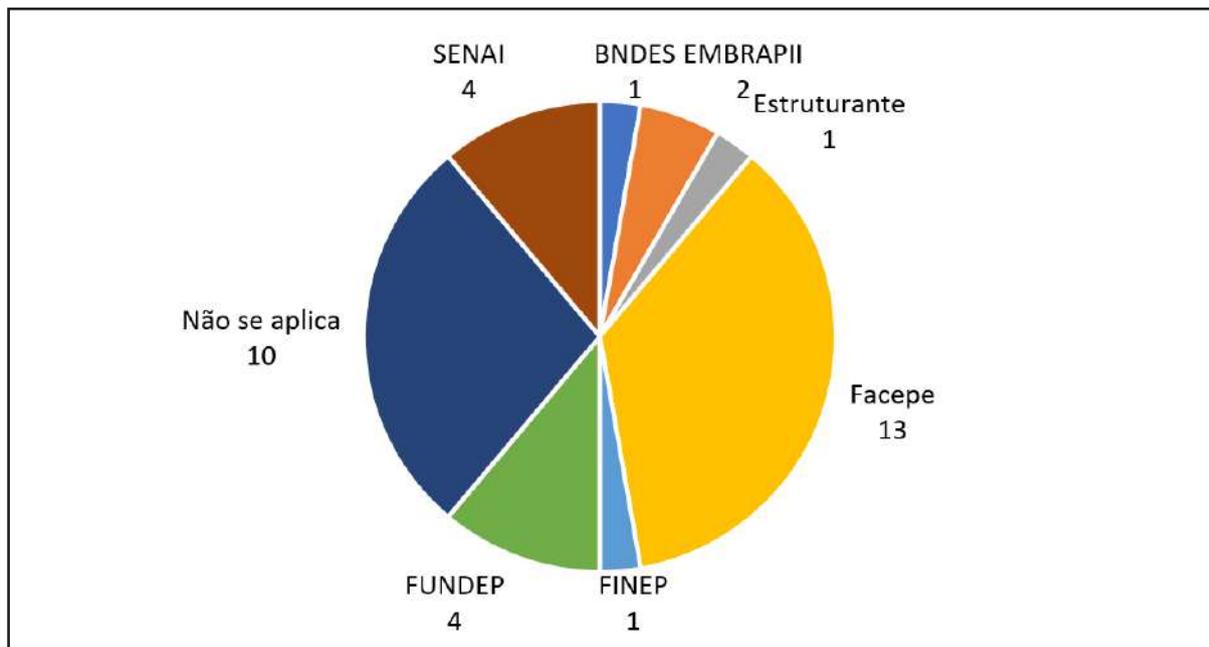
Grupo Stellantis: Percentual de projetos com instituições de pesquisa parceiras - 2015 a 2024



Fonte: Stellantis.

GRÁFICO 33

Grupo Stellantis: Participação percentual das instituições com as quais a Stellantis detém mecanismos de fomento das iniciativas e projetos - 2015 a 2024



Fonte: Stellantis.

3.2 INICIATIVAS NA ÁREA SOCIAL, NA FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS E NO MEIO AMBIENTE (ESG)

A fábrica de Goiana em Pernambuco é a mais ambientalmente sustentável da Stellantis, e a primeira entre as 43 plantas do grupo cujos indicadores ambientais são monitorados em todo o mundo, tornando-se em 2021 o primeiro complexo industrial Carbono Neutro na América Latina.

No campo social, a ampliação do suprimento de baterias Moura para a Stellantis impulsionou a geração de empregos diretos e indiretos em Belo Jardim e na sua área de influência. Esse crescimento gradual sustentou a consolidação dos planos estratégicos da Moura, contribuindo de forma decisiva para o aumento de 120% do PIB de Belo Jardim desde o início do século, consolidando a empresa como motor de desenvolvimento regional.

No que diz respeito à conservação da Mata Atlântica na região, através do Programa de Biodiversidade, já foram plantadas mais de 170 mil mudas, abrangendo um total de 295 espécies, incluindo 27 ameaçadas de extinção.

Em relação a resíduos, vale destacar duas iniciativas de fundamental importância e resultados significativos. O polo é classificado como Aterro Zero, ou seja, todos os resíduos gerados na produção são encaminhados para uma Ilha Ecológica que faz o tratamento necessário do material e sua correta destinação. Através de técnicas de upcycling, a iniciativa Vem Pra Roda, que transforma resíduos do setor automotivo em produtos de moda sustentável, já converteu cerca de 37 toneladas de resíduos em matéria-prima de valor, dando vida a mais de 21 mil produtos, como mochilas, bolsas, sandálias, entre outros itens de moda, utilizando couro de banco, borrachas, cintos de segurança e até airbags como matérias-primas.

A segunda iniciativa está relacionada à estação de tratamento de efluentes localizada dentro do Polo, onde toda a água utilizada na produção industrial é tratada e 99,6% deste volume retorna para a manufatura. Em um mês, cerca de 32 mil m³ de água (equivalente a oito piscinas olímpicas) deixam de ser captados da rede pública de abastecimento.



Uma visão prospectiva do polo automotivo de Goiana: desafios, produção e investimentos

O Polo Automotivo de Goiana, em Pernambuco, representa um marco significativo no desenvolvimento industrial do Nordeste brasileiro. Ao longo dos anos, tem demonstrado um crescimento notável, impulsionado por investimentos estratégicos e parcerias inovadoras. No entanto, para manter essa trajetória ascendente, é crucial analisar os projetos futuros, os desafios de infraestrutura e logística, e o impacto decorrente do fim dos incentivos fiscais.

4.1 PROJETO DE FUTURO: PRODUÇÃO E INVESTIMENTOS

O futuro do Polo Automotivo de Goiana é promissor, com planos ambiciosos de produção e investimentos. A Stellantis, um dos principais atores do polo, planeja alocar a produção de veículos equipados com as tecnologias Bio-Hybrid, que combinam eletrificação com motorização flex. Essa iniciativa não apenas alinha o polo com as tendências globais de descarbonização da mobilidade, mas também mobiliza o ecossistema de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&D) no Brasil.

A capacidade produtiva instalada na planta de Goiana, estimada em 280 mil unidades anuais, será complementada por investimentos significativos. A Stellantis desenvolveu um plano de investimentos recorde para a América do Sul, totalizando R\$ 30 bilhões de 2025 a 2030, tornando-se o maior investimento na história da indústria automotiva brasileira e sul-americana. Os investimentos destinam-se à implantação de 4 novas plataformas Bio-Hybrid; 40 novos modelos de veículos; e 8 powertrains híbridos – conjunto de embreagem, caixa de marchas, eixos de transmissão, diferencial e rodas. Os veículos desenvolvidos com esta nova tecnologia deverão incorporar diferentes arquiteturas de eletrificação, combinando motor elétrico com motor flex (gasolina e etanol) e investimentos que, não só aumentarão a produção, mas também agregarão valor aos produtos, atendendo às necessidades locais, gerando novos empregos e abrindo mercados para exportação, fortalecendo, assim, a posição do polo no mercado automotivo nacional e internacional.

O Software Center, localizado no Porto Digital em Recife, continuará desempenhando um papel crucial no desenvolvimento de software automotivo, enquanto os

laboratórios no Polo e em parceria com universidades do Nordeste focam na eletrônica embarcada e conectividade dos veículos, incluindo os Sistemas Avançados de Assistência ao Motorista (ADAS). Esse ecossistema de inovação tecnológica impulsiona a competitividade e a sustentabilidade da Stellantis.

A prioridade é concentrar os esforços da companhia na região para atrair novas tecnologias e novos fornecedores. Além disso, o valor será destinado para o lançamento de novos produtos que incorporem inovações e que tenham diferenciais crescentes em termos de sustentabilidade ambiental e uso de energias de baixo carbono. Essas iniciativas estão em conformidade com a agenda nacional e internacional de combate às mudanças climáticas e de mudança no patamar tecnológico e dos sistemas de propulsão do Polo Automotivo de Goiana, com repercussões na região Nordeste.

A Stellantis, tem seu foco na mobilidade sustentável e está na vanguarda das pesquisas e ações em prol da sustentabilidade. Assume, assim, o compromisso, expresso no seu plano estratégico, de ter a completa descarbonização do seu ciclo de produção até 2038, com uma redução de 50% já em 2030, meta que a unidade de Goiana deverá perseguir e alcançar.

Assim, entre outras medidas, a fábrica de Goiana deverá gerar sua própria energia, usando painéis fotovoltaicos até 2026. Por sua vez, já a partir de setembro de 2024, a unidade da Stellantis em Goiana passou a fazer o abastecimento de combustível dos veículos por ela fabricados com 100% de etanol produzido em Pernambuco.

O desenvolvimento social e a inovação caminham juntos por meio da promoção de Pesquisa & Desenvolvimento e o estabelecimento de novas parcerias com Universidades da Região Nordeste. Estes são diferenciais que deverão ser ainda mais fortalecidos nos próximos anos.

4.2 DESAFIOS NA INFRAESTRUTURA E NA LOGÍSTICA

Para potencializar seu crescimento, o Polo Automotivo de Goiana precisa superar desafios significativos em infraestrutura e logística. A eficiência no transporte de insumos e produtos acabados é fundamental para a competitividade do polo.

O Porto de Suape, o mais movimentado do Norte e Nordeste, desempenha um papel crucial na exportação de veículos. Conforme destacado anteriormente, a Stellantis, em 2024, respondeu por 76% da movimentação de veículos do porto até outubro, e os automóveis se situam em 5º lugar em volume de exportação (toneladas), correspondendo a 7,75% do total exportado por Suape.

No entanto, para suportar o aumento da produção e a atração de novos fornecedores, é necessário expandir e modernizar a infraestrutura portuária. Diante disso, o porto de Suape constitui-se em importante diferencial competitivo, precisando se fortalecer ainda mais. No caso da cabotagem a expansão potencial é expressiva, sobretudo com a construção em curso do segundo terminal de contêineres.

De fato, Suape também se destaca pela cabotagem — o transporte de cargas entre portos do mesmo país pela costa —, que tem ganhado força no Brasil como alternativa mais econômica e sustentável ao modal rodoviário, além de melhorar a integração multimodal. A localização estratégica de SUAPE permite distribuir cargas e veículos para diferentes mercados consumidores do país com menor custo logístico e menor preço final dos produtos.

O grande desafio ainda pendente é o do acesso rodoviário até Suape. Neste sentido, uma antiga e importante reivindicação, é a da implantação do Arco Metro-

politano que se constitui em investimento estruturador e essencial para reduzir, ainda mais substancialmente, o hiato competitivo ainda existente. Esta iniciativa precisa superar dificuldades no âmbito das indenizações em todo o trajeto e questões ambientais no seu trecho norte. A construção do Arco Metropolitano conjugada com a ampliação do comércio por cabotagem a partir de Suape, permitirá que o escoamento da produção da Stellantis para os mercados brasileiros ocorra cada vez mais pela via marítima em vez de rodoviária, reduzindo os custos logísticos e, por conseguinte, o preço para o consumidor final.

Além disso, a segurança e a eficiência da logística interna do polo também são importantes desafios. A implementação de tecnologias de gestão da cadeia de suprimentos e a otimização dos processos logísticos podem contribuir para reduzir os gargalos e aumentar a produtividade.

4.3 MATURIDADE DO POLO AUTOMOTIVO: REDUZIR O HIATO COMPETITIVO

A plena maturidade do Polo Automotivo de Goiana é, ao mesmo tempo, um objetivo estratégico e um desafio. Os incentivos concedidos para a implantação do empreendimento foram cruciais para atrair investimentos e compensar o hiato competitivo com relação às regiões de maior adensamento industrial do país. Esse hiato inclui custos logísticos elevados, falta de fornecedores locais e a necessidade de capacitação de mão de obra. Os incentivos, porém, serão extintos em 2032, conforme estabelecido pela Reforma Tributária e se não fosse por ela, o seria com respeito aos incentivos estaduais, pela Lei complementar N° 160/2017.

A redução do hiato competitivo depende agora de iniciativas endógenas a Stellantis que aumentem sua

produtividade e de iniciativas exógenas que elevem os investimentos na infraestrutura, logística e na qualidade da força de trabalho em Pernambuco e no Nordeste. Esses investimentos poderão ser financiados também com os recursos advindos da Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR), instituído pela Reforma Tributária para substituir as iniciativas de redução do hiato competitivo, pela via dos incentivos fiscais, pela melhoria sistêmica do capital físico e humano via investimentos financiados por recursos públicos (FNDR).

Para mitigar o impacto adverso do fim dos incentivos, é fundamental concentrar esforços na redução do hiato competitivo. Isso envolve não só atrair novas tecnologias e fornecedores, mas também investir em infraestrutura e logística, e promover a capacitação e qualificação da mão de obra local necessária para setores estratégicos. A Stellantis planeja investir R\$13 bilhões entre 2025 e 2030 para renovar a linha de produtos, desenvolver novas tecnologias, atrair fornecedores e gerar novos empregos, o que contribuirá para o adensamento industrial e a redução do hiato competitivo.

O desenvolvimento de um ecossistema de inovação forte e a criação de parcerias estratégicas com universidades e centros de pesquisa também são essenciais para aumentar a competitividade do polo. Iniciativas como o Software Center no Porto Digital e as parcerias com a UFPE, UPE e SENAI-ISI demonstram o potencial de Pernambuco para se tornar um polo de excelência em tecnologia automotiva.

Relevante, também, a perspectiva de avanço nos programas de capacitação de antigos e novos funcionários, tanto acionando a rede local de qualificação, em colaboração com universidades, quanto com instituições de formação internacionais como a própria rede mundial da Stellantis, através dos centros de treinamento do Grupo, a exemplo da Oakland University e de treinamento no Chrysler Technical Center (CTC).

Projetos envolvendo IIoT (Internet Industrial das Coisas) e inteligência artificial devem ser mais difundidos e aplicados para a otimização de processos e a gestão de operações na manufatura automotiva.

4.4 APOSTA NUM FUTURO PROMISSOR

Apesar dos desafios, o futuro do Polo Automotivo de Goiana continua muito promissor. Os investimentos em novas tecnologias, a expansão da produção e o desenvolvimento de um ecossistema de inovação robusto são fatores que impulsionam o crescimento e a competitividade do polo. A Stellantis, com seus planos de investimento e de desenvolvimento que miram um futuro de expansão e consolidação, demonstra, assim, um inequívoco compromisso com Pernambuco e o Nordeste

Para garantir o sucesso a longo prazo, é crucial que o governo, a indústria e os centros de inovação tecnológica e pesquisa trabalhem juntos para superar os desafios de infraestrutura, logística, inovação, qualificação, segurança e o fim dos incentivos fiscais. O Polo Automotivo de Goiana continuará sendo um dos principais ecossistemas automotivos do Brasil, gerando emprego, renda e desenvolvimento para a Região e o Estado de Pernambuco.

A visão prospectiva é de um futuro sustentável e inovador, com o Polo Automotivo de Goiana liderando a transformação da indústria automotiva no Brasil e contribuindo de forma permanente para o desenvolvimento local e regional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). Dados de Produção e Exportação. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/edicoes-em-excel/>. Acesso em: 18 fev. 2025.

__. Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2024. São Paulo: ANFAVEA, 2025. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/anuarios-2/>. Acesso em: 18 fev. 2025.

BRASIL. Lei Complementar nº 160, de 7 de agosto de 2017. Dispõe sobre a convalidação dos incentivos fiscais concedidos pelos Estados e pelo Distrito Federal. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 8 ago. 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp160.htm. Acesso em: 25 mar. 2025.

CALIFE, Danilo; SILVEIRA NETO, Raul da Mota. More GDP and Revenue, but no Social Development? The Impact of the Automotive Industry on Goiana, Pernambuco. The Impact of the Automotive Industry on Goiana, Pernambuco (July 31, 2024), 2024. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=5154665 Acesso em: 05 mar. 2025.

CEPLAN. Política Industrial: Proposta de uma política industrial para o Estado de Pernambuco. Recife: FIEPE, 2023. Disponível em: <https://fiepe.org.br/wp-content/uploads/2023/01/Politica-Industrial-versao-final-2023.pdf?x61388>. Acesso em: 25 mar. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Contas Regionais. Produto Interno Bruto dos Municípios - 2010 a 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>. Acesso em: 10 mar. 2025.

__. Pesquisa Industrial Anual – PIA. Valor da Transformação Industrial (VTI) – 2011, 2021 e 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9042-pesquisa-industrial-anual.html>. Acesso em: 25 mar. 2025.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO (MEC). Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Índice de Desempenho da Educação Básica - 2010 a 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/inep/pt-br/areas-de-atuacao/pesquisas-estatisticas-e-indicadores/ideb>. Acesso em: 20 mar. 2025.

__. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Taxa de aprovação e taxa de abandono escolar – 2010 a 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/inep/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/indicadores-educacionais/taxas-de-rendimento-escolar>. Acesso em: 20 mar. 2025.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. Secretaria do Tesouro Nacional. SINCOFI – Sistema de Coleta de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro. Brasília, DF: STN, 2025. Disponível em: <https://siconfi.tesouro.gov.br/siconfi/index.jsf>. Acesso em: 26 fev. 2025.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Departamento de Informática do SUS – DATASUS. Óbitos infantis – Pernambuco. Brasília, DF: DATASUS, 2025. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sim/cnv/inf10pe.def>. Acesso em: 25 mar. 2025.

__. Departamento de Informática do SUS – DATASUS. Nascidos vivos – Pernambuco. Brasília, DF: DATASUS, 2025. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sinasc/cnv/nvpe.def>. Acesso em: 25 mar. 2025.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS (MDIC). ComexStat: Estatísticas de Comércio Exterior. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 28 fev. 2025.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE). Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) - 2010 a 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/estatisticas-trabalho/rais>. Acesso em: 10 mar. 2025.

__. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. Novo CAGED. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/estatisticas-trabalho/novo-caged/2025/janeiro/pagina-inicial>. Acesso em: 10 mar. 2025.

MONTEIRO NETO, Aristides; DE OLIVEIRA SILVA, Raphael; SEVERIAN, Danilo. A Indústria na Reconfiguração Territorial Brasileira: novas expressões dos dilemas nacionais no século XXI. Texto para Discussão, 2021.

SECRETARIA DA FAZENDA DE PERNAMBUCO (SEFAZ-PE). ICMS por setor de atividade econômica. Disponível em: <https://www.sefaz.pe.gov.br/Transparencia/Transparencia%20e%20Cidadania%20Fiscal/Receita/Paginas/Arrecada%C3%A7%C3%A3o-por-setor-da-economia.aspx>. Acesso em: 03 mar. 2025.

__. PRODEAUTO - Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo de Pernambuco. Disponível em: <https://www.sefaz.pe.gov.br/Legislacao/Tributaria/Consolidada-Por-Assunto/Paginas/Prodeauto---Programa-de-Desenvolvimento-do-Setor-Automotivo-de-Pernambuco.aspx>. Acesso em: 25 mar. 2025.

SECRETARIA DE DEFESA SOCIAL DE PERNAMBUCO (SDS-PE). Crimes Violentos Letais Intencionais (CVLI) - Estatísticas. Disponível em: <https://www.sds.pe.gov.br/estatisticas>. Acesso em: 17 mar. 2025.



CEPLAN

Consultoria Econômica
e Planejamento

