

DIAGNÓSTICO COMPETITIVO DA LOGÍSTICA DE PERNAMBUCO

Infraestrutura logística, competitividade e a agenda de prioridades para
Pernambuco

Relatório Final



Recife, julho de 2026

Sumário

Apresentação	3
1. INTRODUÇÃO	4
2. A LOGÍSTICA NO RECENTE CONTEXTO DA ECONOMIA PERNAMBUCANA.....	6
2.1. A estrutura produtiva.....	6
2.2. O comércio exterior	9
2.3. O peso da logística	10
3. OS ATIVOS ESTRATÉGICOS DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DE PERAMBUCO	12
3.1. Pernambuco como plataforma logística no Nordeste	12
3.2. Sistema rodoviário	13
3.3. Atividades portuárias	16
3.4. Estruturas aeroportuárias	21
3.5. Urgência da integração ferroviária	26
4. ANÁLISE INTEGRADA DO PANORAMA PERNAMBUCANO DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA 30	
4.1. Organização territorial e importância estratégica dos corredores multimodais.....	30
4.2. O ciclo recente de investimentos e seus impactos sobre a capacidade e a eficiência logística	35
5. SONDAÇÃO DO SETOR DE LOGÍSTICA SOBRE A INFRAESTRUTURA EM PERNAMBUCO	42
5.1. Perfil dos respondentes	43
5.2. Percepção do Segmento.....	45
5.2.1. Avaliação da infraestrutura.....	45
5.2.2. Ranking de gargalos	46
5.2.3. Impacto nos custos e o imposto oculto em R\$	46
5.2.4. Perspectivas e governança	48
5.2.5. NPS — Pernambuco como plataforma logística (Q19)	49
5.3. O que os dados revelam?	49
5.3.1. Gargalos por segmento e porte.....	49
5.3.2. NPS por perfil de empresa.....	49
5.3.3. Custo percebido × intensidade de uso das rodovias	50
5.3.4. Matriz risco × oportunidade: onde priorizar	51
6. O que vem pela frente	53
6.1. A agenda de prioridades	53
6.2. O que o setor pede ao poder público	53
6.3. Plano de Competitividade e Produtividade Regional	54
7. Recomendações Finais e Plano de Competitividade e Produtividade Regional.....	55

Apresentação

O **Diagnóstico Competitivo da Logística de Pernambuco** é uma iniciativa dos organizadores da **Feira Multimodal Nordeste**, com o apoio técnico e parceria da **CEPLAN Consultoria Econômica e Planejamento** para oferecer ao mercado, aos tomadores de decisão corporativos e aos gestores públicos um diagnóstico técnico e integrado sobre a infraestrutura e a competitividade logística do Estado de Pernambuco.

Este relatório consolidado unifica duas dimensões fundamentais de análise: de um lado, a radiografia técnica baseada em **dados e informações secundários oficiais** (CNT, DNIT, ANTT, ANTAQ, MDIC, IBGE, Governo do Estado e veículos de comunicação); de outro, o levantamento de **percepção primária junto a executivos de empresas que operam no segmento de infraestrutura e logística**, e que movimentam a economia pernambucana no dia a dia. A síntese entre os indicadores físicos da malha e a vivência direta dos decisores do setor privado confere a este documento a força de uma agenda estratégica de produtividade regional.

1. INTRODUÇÃO

A infraestrutura de transportes constitui um dos principais fatores estruturantes da competitividade econômica de um território, apresentando papel estratégico na organização espacial da produção e na inserção competitiva de economias regionais. Isso, porque a eficiência logística é um aspecto importante para a redução de custos e aumento da produtividade das empresas, e, dessa forma, fator relevante para a atração de empreendimentos industriais e centros de distribuição.

No Brasil, essa discussão assume relevância ainda maior em razão da forte predominância do transporte rodoviário em sua matriz logística. Ao longo das últimas décadas, consolidou-se no país um sistema de circulação de cargas altamente dependente desse modal de transportes, tornando-o responsável pela maior parte da movimentação de produtos industriais, agrícolas e minerais.

Em 2024, de acordo com dados do Observatório Nacional de Transporte e Logística da Infra S.A. (ONTL), 91% dos investimentos públicos federais em transportes foram destinados às rodovias, enquanto os modais aéreo, ferroviário e aquaviário receberam, respectivamente, 6%, 2% e 1%. Esse padrão assegura recursos para a manutenção do sistema dominante, mas preserva a dependência rodoviária e limita a constituição de redes multimodais mais eficientes.

Embora o modelo rodoviário tenha proporcionado elevada capilaridade territorial e relativa flexibilidade operacional, também contribuiu para elevar os custos logísticos e expor, sobremaneira, a economia às condições de apenas uma infraestrutura viária, a qual depende de investimentos frequentes em manutenção e tem alto impacto na emissão de dióxido carbono, reduzindo a competitividade de diversos segmentos produtivos, especialmente aqueles intensivos em transporte de longa distância ou de grandes volumes.

Essa realidade é particularmente relevante para Pernambuco. Localizado em posição estratégica na Região Nordeste, o Estado desempenha funções de articulação entre diferentes espaços econômicos, conectando áreas produtoras do interior a mercados consumidores do litoral e aos fluxos nacionais e internacionais de comércio. A consolidação do Complexo Industrial Portuário de Suape, a introdução de novos polos industriais, o fortalecimento de centros regionais de comércio e distribuição e a diversificação da estrutura produtiva estadual ampliaram significativamente a importância da logística como fator de desenvolvimento econômico.

Nas últimas duas décadas, Pernambuco experimentou um ciclo expressivo de investimentos produtivos que modificou sua estrutura econômica. Grandes empreendimentos industriais, ampliação da capacidade portuária, expansão das atividades de comércio atacadista e fortalecimento de cadeias produtivas regionais contribuíram para reposicionar o estado no contexto da logística nordestina. Essa transformação, entretanto, eleva a pressão sobre a infraestrutura de transportes, tornando mais evidentes limitações relacionadas à capacidade da malha rodoviária, à integração entre modais, à manutenção das vias e à conectividade entre os principais polos econômicos.

A infraestrutura rodoviária ocupa posição central nesse processo. Apesar da existência de importantes ativos logísticos associados aos modais portuário e aeroportuário e o potencial para o restabelecimento do modal ferroviário, a movimentação de cargas em Pernambuco

continua sendo fortemente dependente das rodovias. Os principais corredores econômicos estaduais, a distribuição regional de mercadorias, o abastecimento urbano, a integração das cadeias industriais e a conexão entre o interior e o litoral têm como eixo estruturador a rede rodoviária federal e estadual. Consequentemente, a eficiência do sistema logístico pernambucano está diretamente condicionada à capacidade operacional, à qualidade e à integração dessa infraestrutura.

Ao mesmo tempo, a logística estadual passa por um momento de inflexão. A retomada de investimentos públicos em infraestrutura, a perspectiva de conclusão de empreendimentos estruturantes, como o trecho Salgueiro–Suape da Ferrovia Transnordestina, os projetos de expansão do Complexo Industrial Portuário de Suape, o crescimento da cabotagem, a implantação de novos condomínios logísticos e a emergência de cadeias produtivas relacionadas à transição energética indicam que Pernambuco poderá ampliar significativamente sua importância como plataforma logística regional ao longo da próxima década. A concretização desse potencial, entretanto, dependerá da capacidade de superar gargalos que limitem a eficiência dos fluxos de transporte e elevem os custos logísticos das empresas.

Sob essa perspectiva, torna-se insuficiente analisar a infraestrutura rodoviária apenas sob o ponto de vista físico, restrito à extensão da malha ou às condições do pavimento. A compreensão do sistema logístico estadual exige abordagem mais ampla, capaz de relacionar infraestrutura, dinâmica econômica, organização territorial, integração modal e competitividade das cadeias produtivas. A logística deve ser entendida como um sistema integrado, no qual rodovias, portos, aeroportos, ferrovias, centros de distribuição e polos produtivos interagem continuamente, condicionando a localização dos investimentos, os fluxos de mercadorias e as oportunidades de desenvolvimento regional.

É justamente essa perspectiva sistêmica que orienta o presente diagnóstico. Mais do que descrever a infraestrutura existente, busca-se compreender como ela se articula com a dinâmica econômica de Pernambuco, identificando os principais ativos logísticos do estado, os gargalos que restringem sua eficiência operacional e as tendências que deverão moldar sua evolução nos próximos anos.

Para isso, foram utilizados dados secundários, estudos técnicos e literatura especializada sobre infraestrutura, logística e desenvolvimento regional, constituindo uma base analítica que é complementada pelos resultados de pesquisa direta junto a empresas do setor de transporte, armazenagem e entrega de cargas constantes no cadastro de participantes da Multimodal Nordeste.

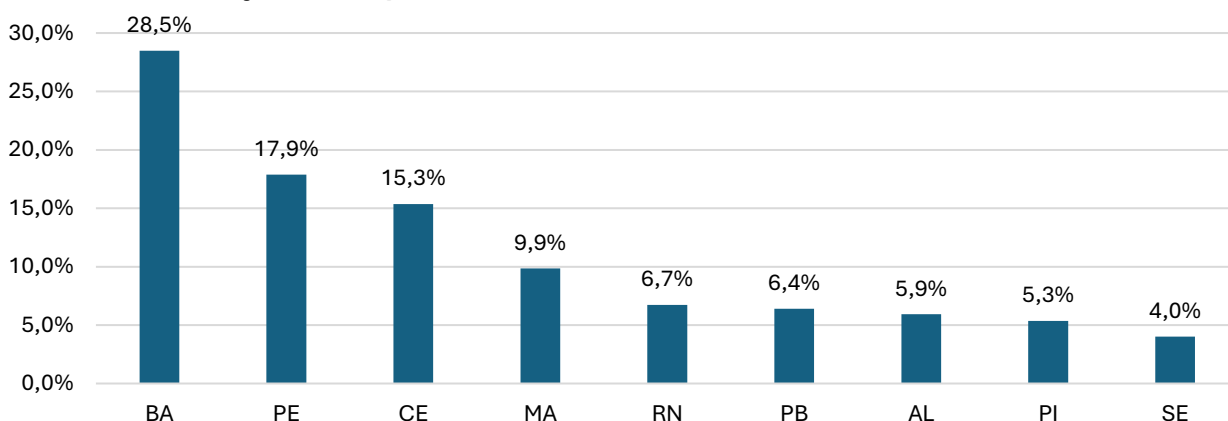
2. A LOGÍSTICA NO RECENTE CONTEXTO DA ECONOMIA PERNAMBUCANA

2.1. A estrutura produtiva

Com um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 270,5 bilhões em 2023, Pernambuco ocupa posição de destaque como segunda maior economia do Nordeste, respondendo por 17,9% do PIB da região (IBGE, 2023).

O estado combina um setor de serviços privados que responde por pouco mais de um terço de sua economia (35,4%), uma base industrial diversificada, responsável por pouco mais que um quinto do PIB (22,5%) – dos quais 15,9% correspondem ao segmento de transformação – e um comércio de bens com peso de 14,5%, além de uma agropecuária com participação relativamente modesta (5,2%), mas com presença importante de produtos voltados aos mercados nacional e internacional.

Nordeste: distribuição do PIB por estado - 2023

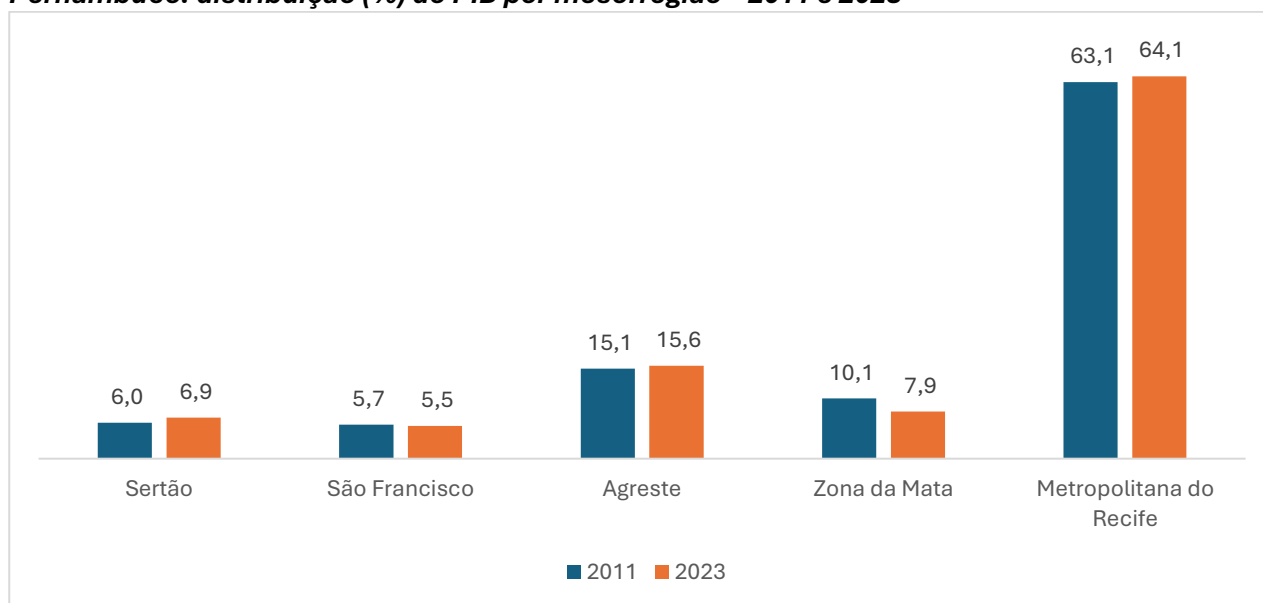


Fonte: Contas Regionais do Brasil (IBGE). Elaboração: CEPLAN.

A estrutura produtiva do Estado ainda apresenta forte concentração de atividades na Região Metropolitana do Recife, que responde pela maior parcela do PIB. Essa concentração resulta do conjunto de atividades industriais, comerciais e de serviços especializados, além da infraestrutura portuária e aeroportuária instalada na região.

Entretanto, observa-se uma leve desconcentração da atividade econômica nas últimas duas décadas, com a tendência de perda gradual de participação do Recife na economia da RMR e formação de polos produtivos em outros municípios, na Mata, no Agreste e no Sertão pernambucano. Enquanto a RMR concentra fluxos associados ao abastecimento urbano, à indústria, ao comércio atacadista e às operações portuárias, outras regiões apresentam demandas específicas relacionadas às suas especializações produtivas.

Pernambuco: distribuição (%) do PIB por mesorregião – 2011 e 2023*



Fonte: PIB dos Municípios (IBGE). Elaboração: CEPLAN.

* Dados preliminares.

Na Zona da Mata, destacam-se duas dinâmicas distintas. Ao Norte, a implantação do polo automotivo em Goiana impulsionou a diversificação industrial, dinamizando o mercado de trabalho, o comércio e os serviços e ampliando a demanda por infraestrutura voltada ao suprimento industrial e ao escoamento da produção de veículos e de indústrias químicas e de alimentos e bebidas. Ao Sul, permanecem relevantes a agroindústria sucroenergética e o turismo litorâneo, especialmente em municípios como Tamandaré, Rio Formoso e Sirinhaém, gerando demandas logísticas tanto para o escoamento da produção quanto para o abastecimento e a mobilidade associados às atividades turísticas.

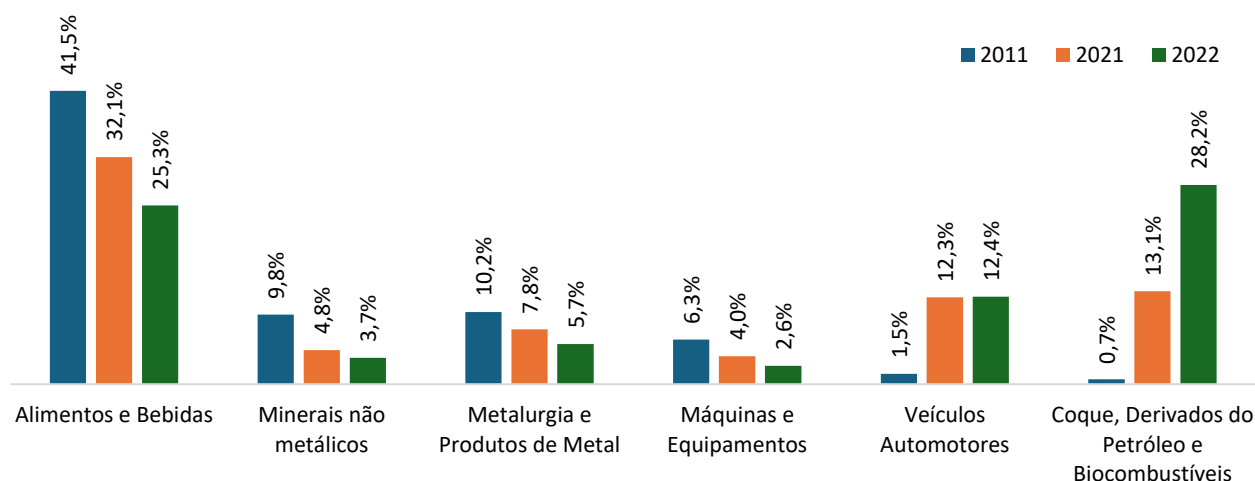
O Agreste consolidou-se como uma das regiões economicamente mais diversificadas do estado. Caruaru exerce papel de principal polo comercial e atacadista do interior, articulando o Polo de Confecções e uma ampla rede de distribuição regional. Belo Jardim destaca-se pela atividade industrial, com potencial crescente na cadeia de tecnologias para armazenamento de energia, enquanto Garanhuns fortalece sua posição como centro regional de comércio, saúde, educação e turismo. Somam-se ainda importantes cadeias agropecuárias, como a avicultura em São Bento do Una e a bacia leiteira do Agreste Meridional, cuja competitividade depende fortemente da eficiência dos corredores rodoviários que conectam a região à Região Metropolitana, ao Sertão e aos mercados consumidores do Nordeste.

No Sertão, a economia apresenta especializações produtivas distribuídas em diferentes polos. Petrolina consolidou-se como referência nacional na fruticultura irrigada e na vitivinicultura, atividades fortemente dependentes da logística de exportação e do Aeroporto Internacional para produtos de maior valor agregado. O Araripe concentra o principal polo gesseiro do país, cujo aumento da competitividade está condicionado à melhoria da eficiência energética e à redução dos custos de transporte de cargas pesadas. Já Serra Talhada fortalece-se como centro regional de comércio, serviços e logística, enquanto Salgueiro reúne condições para assumir papel estratégico como plataforma intermodal após a conclusão da Ferrovia Transnordestina, ampliando sua capacidade de integrar os fluxos do Sertão, do MATOPIBA e do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Setorialmente, a indústria pernambucana apresenta grau relevante de diversificação quando comparada à maior parte dos estados nordestinos, enquanto o setor agropecuário de Pernambuco apresenta características que reforçam a necessidade de uma infraestrutura logística eficiente.

Na Indústria, além dos tradicionais segmentos sucroenergético, alimentício e têxtil, destacam-se a produção dos setores automotivo, petroquímico, farmoquímico, metalúrgico e de materiais elétricos e naval, distribuídas principalmente entre a Região Metropolitana, as Mata Norte e Sul e o Agreste Central. Essa diversidade, ampliada pela introdução de segmentos estratégicos nas últimas duas décadas, denota a complexidade dos fluxos logísticos necessários no estado, uma vez que diferentes cadeias produtivas demandam soluções específicas de transporte, armazenagem e distribuição.

Pernambuco: participação das principais atividades no valor da transformação industrial – 2011, 2021 e 2022



Fonte: Pesquisa Industrial Anual – Empresa (IBGE). Elaboração CEPLAN.

No setor da Agropecuária, sua participação pernambucana na cadeia sucroenergética mantém importância econômica, respondendo por parcela expressiva da produção nordestina de cana-de-açúcar e abastecendo tanto a indústria alimentícia quanto a produção de etanol. Paralelamente, o Vale do São Francisco consolidou-se como um dos principais polos brasileiros de fruticultura irrigada, destacando-se nacionalmente na produção e exportação in natura de manga, uva e goiaba, cuja qualidade é fortemente dependente de soluções logísticas capazes de garantir rapidez, confiabilidade e manutenção da qualidade dos produtos durante o transporte. Outras cadeias relevantes, como a avicultura no Agreste Central, a bacia leiteira do Agreste Meridional, a ovinocaprinocultura do Sertão e a produção de mel no Araripe, complementam uma base agropecuária diversificada e territorialmente distribuída.

Essa configuração econômica de Pernambuco gera uma intensa circulação de mercadorias entre as diferentes regiões do estado, com outros estados e com o mercado internacional. Insumos industriais e agropecuários, combustíveis, cargas containerizadas, frutas frescas, máquinas e equipamentos, gesso e outros materiais metálicos e não metálicos utilizam diariamente a infraestrutura logística estadual, exigindo elevada capacidade de integração entre rodovias, portos, aeroportos, centros de distribuição e, prospectivamente, a ferrovia Transnordestina.

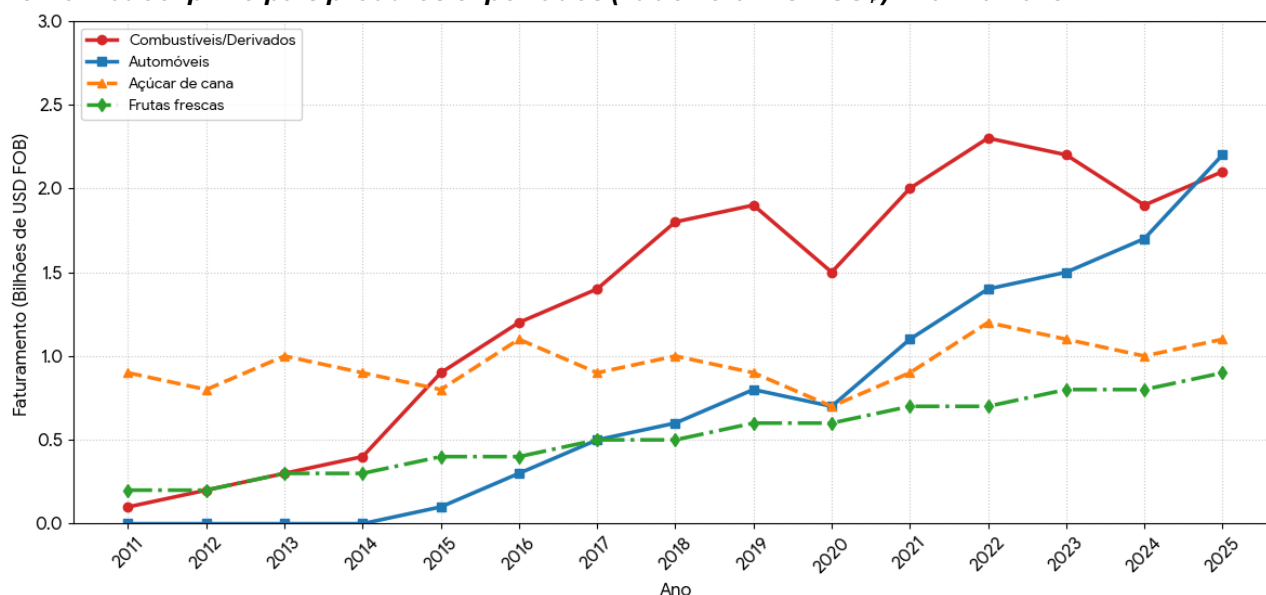
A complexidade desses fluxos reforça a importância dos investimentos em infraestrutura de transporte e logística como instrumento de desenvolvimento, que contribuem para potencializar as vantagens competitivas das diferentes regiões de Pernambuco.

2.2. O comércio exterior

A pauta de comércio exterior pernambucano passou por importante reconfiguração na última década, refletindo a introdução de segmentos estratégicos na estrutura produtiva e revelando tendência a descontração territorial de fluxos de comércio, com consolidação de novos polos industriais.

A evolução das exportações de Pernambuco entre 2011 e 2025 revela uma profunda transformação estrutural, marcada pela transição de uma economia historicamente agroindustrial para um perfil de forte relevância petroquímica e automotiva. Na primeira metade da série, o estado mantinha embarques modestos, ancorados nos ciclos tradicionais do açúcar e na consolidação da fruticultura irrigada do Vale do São Francisco. A virada de chave ocorreu a partir de 2015, quando a entrada em operação da Refinaria Abreu e Lima, no Complexo de Suape, e a inauguração do Polo Automotivo da Stellantis, em Goiana, injetaram bilhões de dólares em produtos de alto valor agregado na pauta externa. Esse movimento atingiu seu ápice histórico em 2022, impulsionado pelo encarecimento global das *commodities* energéticas e pelo fornecimento de óleo combustível marítimo (*bunker*), consolidando uma matriz exportadora moderna onde os setores industrial e de combustíveis passaram a ditar o ritmo do faturamento dolarizado do estado.

Pernambuco: principais produtos exportados (% do Total FOB US\$) - 2011 a 2025

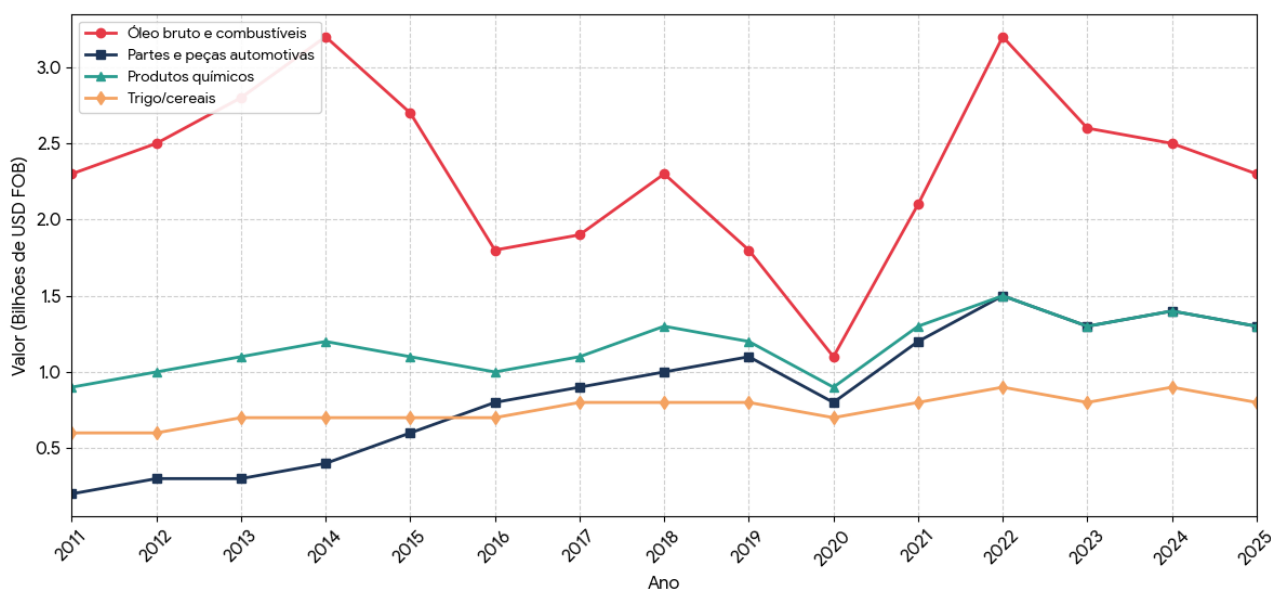


Fonte: Comex Stat (Ministério da Economia). Elaboração: CEPLAN.

Por outro lado, a pauta de importações pernambucana reflete a forte dependência do parque fabril local em relação a insumos, componentes tecnológicos e recursos energéticos externos para sustentar seu próprio crescimento. Historicamente superior ao volume exportado, o fluxo de compras internacionais é liderado de forma isolada pelo petróleo bruto pesado e

combustíveis minerais, trazidos para abastecer o refino e a distribuição regional em Suape. Paralelamente, o avanço da industrialização no interior exigiu a expansão geométrica da importação de partes, peças e motores automotivos complexos, além de compostos químicos fundamentais para os setores petroquímico e farmacêutico da Região Metropolitana. Dessa forma, as importações funcionam como um espelho da própria atividade econômica interna de Pernambuco, registrando picos expressivos de consumo nos momentos de maior aceleração industrial e acomodando-se em patamares mais estáveis nos anos recentes.

Pernambuco: principais produtos importados (% do Total FOB US\$) - 2011 a 2025



Fonte: Comex Stat (Ministério da Economia). Elaboração: CEPLAN.

Em conjunto, essas recentes tendências na pauta do comércio exterior em Pernambuco apontam para um aumento da complexidade logística associado à necessidade de integração das cadeias industriais e agroindustriais mais pujantes do estado, reforçando a importância de uma infraestrutura de transportes cada vez mais eficiente.

2.3. O peso da logística

De acordo com os dados das Contas Regionais do Brasil (IBGE, 2023), com um valor de R\$ 7,2 bilhões, o setor de ‘transportes, armazenagem e entregas’ tem uma participação de aproximadamente 3,1% no Produto Interno Bruto a preços básicos, ou Valor Adicionado Bruto (VAB), do estado de Pernambuco.

Quando se considera apenas o VAB dos serviços mercantis, excetuando o comércio de bens e o setor público, a participação do setor alcança 8,8%. Esses são dados agregados, que consideram entre as atividades de transportes tanto aquelas direcionadas a cargas quanto ao atendimento de passageiros.

Outra maneira de mensurar a relevância do setor, obtendo uma referência mais precisa das atividades estritamente relacionadas ao movimento de cargas, é através dos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

Para esse levantamento, são consideradas as seguintes classes CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas):

- 49116: Transporte ferroviário de carga
- 49302: Transporte rodoviário de carga
- 49400: Transporte dutoviário
- 50114: Transporte marítimo de cabotagem
- 50122: Transporte marítimo de longo curso
- 50211: Transporte por navegação interior de carga
- 50301: Navegação de apoio
- 51200: Transporte aéreo de carga
- 52117: Armazenamento
- 52125: Carga e descarga
- 52214: Concessionárias de rodovias, pontes, túneis e serviços relacionados
- 52290: Atividades auxiliares dos transportes terrestres não especificadas anteriormente
- 52311: Gestão de portos e terminais
- 52320: Atividades de agenciamento marítimo
- 52397: Ativ. auxiliares dos transportes aquaviários não especificadas anteriormente
- 52401: Atividades auxiliares dos transportes aéreos
- 52508: Atividades relacionadas à organização do transporte de carga
- 53105: Atividades de Correio
- 53202: Atividades de malote e de entrega

Considerando esse recorte como referência para o setor, a partir dos dados da RAIS/MTE, Pernambuco apresentava 52,3 mil empregos formais no setor de ‘transportes, armazenagem e entregas’ no ano de 2025. Esse montante representa 2,5% do total de empregos formais do estado. Fazendo um comparativo em nível nacional e regional, o estado de Pernambuco abriga 2,5% dos empregos formais do setor de ‘transportes, armazenagem e entregas’ no país e de 20,8% no Nordeste.

Os dados também permitem mensurar a participação dos números de estabelecimentos formais do setor. Com 3,9 mil estabelecimentos em 2025, o setor compõe 2,7% das unidades empresariais formais do estado. Por sua vez, representa 3,0% das unidades empresariais do setor no Brasil e 17,2% regionalmente.

3. OS ATIVOS ESTRATÉGICOS DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DE PERAMBUCO

3.1. Pernambuco como plataforma logística no Nordeste

Pernambuco ocupa posição singular no mapa logístico brasileiro e reúne condições que o consolidam como uma das principais plataformas de distribuição do Nordeste. A localização da Grande Recife, na porção mais oriental do continente americano, reduz distâncias em relação à Europa e à África, conferindo vantagem potencial às rotas transatlânticas e ao comércio exterior. Destaca-se também a presença de uma extensa rede de corredores rodoviários, operadores logísticos e serviços relacionados, associada à existência do Complexo Industrial Portuário de Suape e do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes.

Ou seja, trata-se de uma vantagem sustentada pela combinação de ativos complementares que ampliam a capacidade estadual de funcionar como centro de distribuição de mercadorias, prestação de serviços logísticos e acesso aos mercados nacional e internacional.

Esses ativos abrangem a infraestrutura de transportes — rodovias, portos, aeroportos e, prospectivamente, uma conexão ferroviária de maior capacidade —, além de uma rede crescente de condomínios logísticos, centros de distribuição, terminais de armazenagem, operadores especializados e serviços de apoio.

A eficiência desse sistema depende menos da capacidade isolada de cada equipamento do que das conexões estabelecidas entre eles. A competitividade do Complexo Industrial Portuário de Suape está diretamente relacionada à qualidade dos acessos rodoviários e, futuramente, à sua integração com a Ferrovia Transnordestina. Os aeroportos ampliam sua capacidade de atendimento quando articulados a corredores terrestres, terminais de cargas e operadores logísticos. Da mesma forma, condomínios logísticos e centros de distribuição somente alcançam plena eficiência quando inseridos em redes capazes de assegurar rapidez, regularidade e previsibilidade às operações. A infraestrutura logística deve, portanto, ser compreendida como um sistema integrado, cuja produtividade resulta da complementaridade entre os modais, os terminais e os serviços associados.

A configuração atual desse sistema em Pernambuco foi fortemente influenciada pelo ciclo de investimentos públicos e privados intensificado a partir de meados dos anos 2000, quando o estado passou a atrair grandes empreendimentos industriais e logísticos e ampliou significativamente a diversidade de sua estrutura produtiva.

Entre 2007 e 2014, Pernambuco concentrou um dos maiores ciclos de investimentos de sua história recente, com projetos anunciados e em implantação da ordem de R\$ 60 bilhões, abrangendo a Refinaria Abreu e Lima (R\$ 34,2 bilhões), a Petroquímica Suape (R\$ 8,3 bilhões), o Polo Automotivo da Fiat/Jeep e seu parque de fornecedores (cerca de R\$ 7 bilhões), os estaleiros Atlântico Sul e Promar (R\$ 2,6 bilhões), a Ferrovia Transnordestina (R\$ 1,8 bilhão, no trecho então previsto para o estado), além de investimentos na Transposição do Rio São Francisco, Hemobrás, BRF e na ampliação da infraestrutura do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Paralelamente, o Governo do Estado investiu aproximadamente R\$ 2 bilhões em infraestrutura portuária entre 2007 e 2013, criando as condições necessárias para a atração de novos

empreendimentos industriais e logísticos. Na década seguinte, embora em ritmo menos intenso, novos aportes passaram a concentrar-se na consolidação dessa base instalada, destacando-se a expansão da Refinaria Abreu e Lima, a modernização e ampliação dos terminais de Suape, a implantação de condomínios logísticos, a requalificação dos aeroportos regionais, a recuperação da malha rodoviária e a retomada das obras da Ferrovia Transnordestina, reforçando a posição de Pernambuco como plataforma logística do Nordeste.

O sistema pernambucano, contudo, ainda apresenta assimetrias relevantes. A concentração dos principais ativos no litoral contrasta com as limitações de acesso e de infraestrutura observadas em parte do interior. A dependência do transporte rodoviário permanece elevada, enquanto a integração ferroviária ainda não se encontra plenamente estabelecida. Persistem também gargalos de conservação e capacidade nas rodovias, limitações operacionais em aeroportos regionais e necessidades de ampliação dos terminais, áreas de armazenagem e conexões de última milha. Essas restrições reduzem a complementaridade entre os ativos e impedem que o estado aproveite integralmente sua posição geográfica e sua base produtiva.

Nesse contexto, a análise dos principais ativos estratégicos da infraestrutura logística estadual é fundamental para compreender tanto as vantagens competitivas quanto os limites da atual configuração de Pernambuco. Mais do que caracterizar individualmente cada equipamento, interessa identificar as funções desempenhadas no sistema, as relações de complementaridade, a contribuição para as diferentes cadeias produtivas e a capacidade de acompanhar as transformações econômicas em curso. Sob essa perspectiva, as seções seguintes examinam o sistema rodoviário, as estruturas portuária e aeroportuária e a urgência da integração ferroviária, destacando seus papéis na organização dos fluxos econômicos e na consolidação de Pernambuco como plataforma logística do Nordeste.

3.2. Sistema rodoviário

A infraestrutura rodoviária constitui o principal elemento de articulação territorial e logística de Pernambuco. Mesmo com a presença de portos, aeroportos e com a perspectiva de integração ferroviária, as rodovias ainda devem manter protagonismo no sistema logístico do estado, permanecendo responsáveis pela capilaridade do transporte de cargas, pela conexão entre os polos produtivos do interior e os mercados consumidores e pela alimentação dos demais modais. Esse protagonismo é legitimado pela forte dispersão de cadeias industriais, agropecuárias, comerciais e minerais do estado, pela Mata, pelo Agreste e pelo Sertão.

De acordo com dados da CNT, estado dispunha, em 2021, de aproximadamente 8.999 km de rodovias pavimentadas, dos quais 2.685 km integravam a rede federal, 5.782 km a rede estadual e 532 km a rede municipal. A extensão revela a importância da malha estadual para a conectividade interna, uma vez que as rodovias sob gestão do Estado complementam os grandes eixos federais e asseguram o acesso dos municípios e das áreas produtoras aos corredores de maior capacidade.

A rede federal estrutura-se em torno de alguns corredores de importância econômica diferenciada:

- A BR-101 organiza os fluxos longitudinais do litoral e conecta Pernambuco aos mercados da Paraíba, Alagoas e demais estados da faixa costeira nordestina. No

território metropolitano, a BR-101 assume simultaneamente funções de corredor interestadual, via urbana e acesso a áreas industriais, logísticas e portuárias de SUAPE, o que produz conflitos entre o tráfego de passagem, os deslocamentos cotidianos e a circulação de veículos pesados.

- A BR-232 funciona como principal corredor de distribuição de mercadorias entre o litoral e o interior. Essa rodovia constitui o principal eixo de integração entre a Região Metropolitana, o Agreste e o Sertão, articulando Recife, Vitória de Santo Antão, Caruaru, Belo Jardim, Arcoverde, Serra Talhada e Salgueiro.
- A BR-104 sustenta grande parte dos fluxos comerciais associados ao Polo de Confeções, conectando o Agreste aos estados da Paraíba e Alagoas, enquanto a BR-408 liga a RMR à Mata Norte, alcançando o polo automotivo.

Em estudo realizado pela CEPLAN nos municípios de Caruaru, Santa Cruz do Capibaribe e Toritama (Fecomércio e Sebrae, 2023) os agentes econômicos, do setor público e do meio empresarial, identificaram as BR-232 e BR-104 como infraestruturas indispensáveis ao desenvolvimento regional, enfatizando que quaisquer limitações na conservação dessas rodovias são fatais para o crescimento econômico local.

Por esse motivo, essas infraestruturas vêm recebendo a atenção para investimentos recentes. Em abril de 2026, foi concluída a duplicação de 13,2 km da BR-104, entre Taquaritinga do Norte, Toritama e Caruaru, após investimento de aproximadamente R\$ 114 milhões. A intervenção melhora a capacidade do corredor, mas não elimina a necessidade de continuidade das adequações em outros trechos que atendem Santa Cruz do Capibaribe e os fluxos regionais do polo de confeções. A BR-232 também aparece como objeto de intervenções nos últimos anos: em 2025, foi anunciada a revitalização de 25,5 km entre o entroncamento com a BR-408 e Vitória de Santo Antão, enquanto DNIT e DER-PE passaram a desenvolver cooperação técnica para a duplicação do trecho entre São Caetano e Belo Jardim, considerado um dos principais gargalos do corredor do Agreste.

Na Região Metropolitana, os desafios adquirem maior complexidade em razão da superposição entre logística de cargas e mobilidade urbana. Jaboatão dos Guararapes ocupa posição estratégica entre Recife e Suape, sendo atravessado pelas BR-101, BR-232 e BR-408 e por rodovias estaduais que conectam áreas industriais, centros de distribuição, aeroporto e, assim, os principais mercados consumidores da RMR. Essa acessibilidade constitui uma vantagem para a atração de operadores logísticos, mas a saturação de trechos urbanos reduz a previsibilidade dos deslocamentos e amplia o custo das operações.

A adequação de capacidade do contorno do Recife e a implantação do Arco Metropolitano são, nesse sentido, vistos como intervenções fundamentais. Em estudos recentes realizados pela CEPLAN, sobre os territórios e entornos dos municípios de Paulista e de Jaboatão dos Guararapes, lideranças econômicas locais apontam que a separação do tráfego rodoviário de passagem dos fluxos urbanos permitiria maior eficiência às operações concentradas em Prazeres e Muribeca, além de melhorar o acesso a Suape. Também são mencionadas como necessárias a ampliação de ligações entre rodovias estaduais e a BR-232, a duplicação de acessos locais e a construção de dispositivos para reduzir conflitos viários.

O Arco Metropolitano possui relevância sistêmica porque poderá estabelecer uma conexão externa entre os eixos norte e sul da RMR, reduzindo a pressão sobre o trecho urbano da BR-101. O projeto prevê a articulação de áreas industriais e logísticas entre o norte metropolitano, a BR-408, a BR-232 e Suape. No território de Paulista e entorno, sua implantação é percebida como condição para aliviar o tráfego da BR-101 e ampliar o potencial de expansão industrial. Em 2026, DNIT e Governo de Pernambuco formalizaram cooperação para o desenvolvimento de estudos e projetos do segmento entre a BR-408 e a BR-232, com aproximadamente 20,2 km.

Embora os grandes corredores federais concentrem os fluxos de longa distância, a eficiência do sistema depende também da qualidade da malha estadual. As PEs conectam áreas produtoras, cidades de menor porte e destinos turísticos às rodovias federais, funcionando como primeiro e último trecho das operações logísticas: Na Mata Norte, vias como as PE-014, PE-015, PE-022, PE-035 e PE-062 asseguram a conexão entre a BR-101, polos industriais e Porto de Suape; no Agreste, as PE-095, PE-145 e PE-160 atendem ao abastecimento de cadeias agropecuárias, atividades industriais e segmentos atacadistas; enquanto, na Mata Sul e no Sertão, trechos sob a responsabilidade estadual são indispensáveis ao escoamento de atividades agrícolas e agroindustriais e da produção gesseira.

O estado de conservação dessa malha constitui, historicamente, uma das principais fragilidades da logística pernambucana. A Pesquisa CNT de Rodovias de 2025 avaliou 3.189 km no estado, tendo 0,0% da extensão classificada como 'ótima', aproximadamente de um terço (29,9%) como 'boa', maior parcela (40,7%) avaliada como regular e os demais trechos foram avaliados ruins (21,3%) ou péssimos (8,1%). Esses resultados são ligeiramente piores em relação à média do Nordeste, onde 30,9% da extensão foi avaliada como ótima ou boa e 23,4% como ruim ou péssima (29,4% no caso pernambucano).

Pernambuco: estado de conservação da malha rodoviária avaliada

Dimensão avaliada	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Ruim+Péssimo
Estado Geral	0,0%	29,9%	40,7%	21,3%	8,1%	29,4%
Pavimento	33,4%	14,6%	30,8%	18,7%	2,5%	21,2%
Sinalização	0,8%	16,8%	53,1%	18,8%	10,5%	29,3%
Geometria da Via	4,2%	26,8%	24,7%	20,9%	23,4%	44,3%

Fonte: Pesquisa Rodoviária 2025/Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

Em Pernambuco, as fragilidades se acentuam principalmente pelos estados de sinalização e geometria, destacando-se que há carência de orientação adequada sobretudo em trechos de mais sinuosos, de curvas perigosas nas estradas.

Em relação aos trechos, ressalta o fato de que a PE-545, entre Exu e Ouricuri, a PE-096, entre Palmares e Barreiros, e a PE-177, entre Quipapá e Garanhuns, têm figurado entre as dez rodovias com pior avaliação no país.

Para recuperar os trechos avaliados em Pernambuco, a CNT estimou a necessidade de R\$ 3,29 bilhões, terceiro maior valor do Nordeste, atrás apenas da Bahia, com R\$ 8,75 bilhões, e do Maranhão, com R\$ 5,32 bilhões. O valor estimado equivale a pouco mais de R\$ 1 milhão por quilômetro avaliado, patamar semelhante ao da Paraíba e inferior apenas aos observados no Rio Grande do Norte e Maranhão entre os estados nordestinos.

Para o transporte de cargas, essas condições se traduzem em redução da velocidade média, maior consumo de combustível, desgaste prematuro de pneus e componentes, aumento do tempo de viagem e maior imprevisibilidade dos prazos de entrega. Os custos adicionais tendem a ser incorporados ao valor do frete, afetando especialmente cadeias de baixo valor por unidade de peso, produtos perecíveis e empresas localizadas a grandes distâncias dos principais mercados.

Nesse sentido, a Confederação também estimou que a qualidade do pavimento ocasionou consumo adicional estimado em 32,4 milhões de litros de diesel, prejuízo de R\$ 191,55 milhões e emissão adicional de 84,22 mil toneladas de gases de efeito estufa. O resultado demonstra que a recuperação rodoviária não deve ser tratada apenas como política de mobilidade, e os efeitos vão além da diminuição dos custos das empresas transportadoras, servindo também ao aumento da eficiência energética e redução de emissões, agregando valor à cadeia logística.

Dada a centralidade do modal rodoviário para o abastecimento de Suape, para os polos do Agreste e do Sertão e para a futura integração com a Transnordestina, a redução dessas deficiências possui impacto direto sobre os custos logísticos, a segurança das operações e a competitividade da economia estadual.

Em outubro de 2024 foi lançado o programa “PE na Estrada”, que previa inicialmente R\$ 5,1 bilhões para implantação, restauração e conservação de cerca de 3,5 mil km de vias. Em março de 2026, foi anunciado que as obras entregues e em execução somavam R\$ 4,6 bilhões, com mais de 1.500 km recuperados, 54 intervenções concluídas e 40 em execução. Entre os investimentos estão trechos da PE-15 e da BR-104, além do segmento sul do Arco Metropolitano.

O Arco Metropolitano é uma histórica demanda da infraestrutura de transporte no estado. A previsão do projeto é de uma rodovia duplicada, com cerca de 95 quilômetros de extensão, ligando o norte e o sul da RMR e cortando municípios como Itapissuma, Araçoiaba, Paudalho, São Lourenço da Mata e Moreno, visando desafogar o contorno urbano da BR-101, superar gargalos de acesso a Suape e dinamizar um perímetro com forte potencial para expansão de atividades industriais.

Os investimentos recentemente anunciados e em execução representam um avanço importante para reverter o passivo acumulado de conservação da malha rodoviária pernambucana. Entretanto, a melhoria das condições de trafegabilidade dependerá da continuidade dessas ações por meio de uma política permanente de gestão da infraestrutura, combinando manutenção preventiva, recuperação periódica, aperfeiçoamento da drenagem, reforço da sinalização e segurança viária e planejamento plurianual orientado pela função logística, intensidade de tráfego e relevância econômica dos corredores.

3.3. Atividades portuárias

A estrutura portuária de Pernambuco está organizada em torno de dois ativos com funções distintas e complementares: o Complexo Industrial Portuário de Suape, principal plataforma estadual para cargas de maior escala, operações containerizadas, graneis líquidos, veículos e integração industrial; e o Porto do Recife, cuja atuação se concentra em graneis sólidos, carga geral, atendimento ao mercado consumidor metropolitano e turismo de cruzeiros.

Enquanto Suape necessita integrar-se de forma mais eficiente ao interior nordestino e às novas fronteiras produtivas, o Porto do Recife precisa superar limitações de calado e modernizar suas instalações para preservar a competitividade em segmentos nos quais apresenta vantagens locais.

A existência de duas instalações com vocações distintas reduz a dependência de um único porto e amplia a resiliência logística de Pernambuco. Em perspectiva, Suape deverá ampliar sua função de hub industrial, energético, containerizado e multimodal, particularmente após a integração com a Transnordestina. O Porto do Recife, por sua vez, deverá consolidar sua especialização em grãos sólidos, cargas diretamente associadas ao mercado metropolitano e turismo de cruzeiros.

Complexo Industrial Portuário de Suape

O Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPP) materializa o potencial estratégico do estado. Com 224 empresas instaladas, mais de 40 mil empregos diretos e indiretos e investimentos privados acumulados superiores a R\$ 74,5 bilhões (Suape, 2025).

SUAPE é o 4º maior porto público do país, constitui o principal ativo da infraestrutura portuária pernambucana e uma das mais importantes plataformas logísticas do Nordeste. Sua relevância decorre da combinação entre porto de águas profundas, retroárea industrial, terminais especializados, infraestrutura de armazenagem e presença de empreendimentos industriais diretamente articulados às operações portuárias.

Diferentemente de instalações cuja função se restringe à movimentação de cargas, Suape opera como um complexo porto-indústria, no qual a infraestrutura marítima atende tanto aos fluxos comerciais externos quanto ao abastecimento e ao escoamento da produção das empresas instaladas em seu território.

O porto organizado ocupa uma área de aproximadamente 3,2 mil hectares. O canal de acesso possui cerca de 5 km de extensão, 300 metros de largura e profundidade de 16,5 metros. No porto interno, existem 1.600 metros de cais e cinco berços em atividade, com profundidade de até 15,5 metros. A infraestrutura permite receber embarcações de grande porte e operar diferentes categorias de cargas, incluindo contêineres, grãos líquidos e sólidos, veículos, cargas de projeto e carga geral.¹

Para se ter ideia de sua relevância, SUAPE movimentou 24,3 milhões de toneladas em 2025, o que representa parcela de 27,9% da movimentação realizada apenas em portos públicos da região Nordeste e 7,4% da movimentação quando se considera tanto portos públicos quanto terminais privados.²

A movimentação de Suape está estruturada, sobretudo, em três grandes grupos de cargas. O primeiro é formado pelos grãos líquidos, especialmente petróleo, derivados, combustíveis, GLP, nafta, produtos químicos, álcoois e óleos vegetais. O segundo corresponde às cargas containerizadas, que incluem produtos industriais, bens de consumo, alimentos, produtos

¹ SUAPE – COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO. Guia portuário. Ipojuca: Suape, [s. d.]. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/73-porto/infraestrutura-portuaria/guia-portuario>. Acesso em: 29 jul. 2026.

² SILVA, Ana Júlia. Portos do Nordeste movimentam 329,7 milhões de toneladas em 2025. Revista Nordeste, 23 fev. 2026. Disponível em: <https://revistane.com.br/2026/02/23/portos-do-nordeste-movimentam-3297-milhoes-de-toneladas-em-2025/>. Acesso em: 29 jul. 2026.

químicos, máquinas e insumos. O terceiro reúne cargas gerais e granéis sólidos, entre os quais veículos, açúcar ensacado, chapas de aço, equipamentos, cargas de projeto, trigo, clínquer, escória e coque de petróleo.

A predominância dos granéis líquidos está diretamente associada ao polo energético instalado no complexo. A Refinaria Abreu e Lima, os terminais de combustíveis, as distribuidoras e a infraestrutura dutoviária transformaram Suape em um centro regional de entrada, processamento, armazenagem e distribuição de petróleo e derivados. O porto dispõe de aproximadamente 700 mil metros cúbicos de capacidade de tancagem, distribuída entre cinco terminais de combustíveis, além de dutos que conectam píeres, terminais e unidades industriais.³

Essa especialização deverá ser reforçada pela expansão da RNEST. Os investimentos anunciados para a conclusão do segundo trem da refinaria e a manutenção da unidade existente poderão elevar sua capacidade de processamento para 260 mil barris diários até 2029. A ampliação tende a aumentar a produção de Diesel S-10, gasolina, GLP, nafta e outros derivados, gerando maior demanda por movimentação portuária, armazenagem, cabotagem e distribuição terrestre. Em setembro de 2025, os granéis líquidos já correspondiam a cerca de 1,4 milhão das 2,2 milhões de toneladas movimentadas por Suape naquele mês, com crescimento particularmente elevado da movimentação de petróleo bruto.⁴

A carga containerizada representa o segundo eixo estruturante da operação portuária. O Tecon Suape possui área de aproximadamente 380 mil m², capacidade estática de 40 mil TEUs e capacidade anual declarada de 680 mil TEUs. Ao seu redor, instalações alfandegadas e operadores logísticos oferecem serviços de armazenagem, consolidação, desconsolidação, transporte e distribuição. Esse conjunto favorece tanto as operações de longo curso quanto a cabotagem, segmento no qual a localização de Pernambuco permite articular fluxos entre o Norte, o Nordeste, o Sudeste e o Sul do país.⁵

A capacidade de contêineres foi significativamente ampliada em 2026 com a entrada em operação de um novo terminal⁶. O empreendimento recebeu investimentos superiores a R\$ 2 bilhões e foi implantado com equipamentos elétricos, automação e operação remota. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, a nova instalação poderá elevar em até 55% a capacidade local de movimentação de contêineres. A expansão permite reduzir riscos de saturação, introduzir concorrência intraportuária e criar condições para atração de novas linhas marítimas, serviços de transbordo e operações de cabotagem.

³ SUAPE – COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO. Terminais na área do porto organizado. Ipojuca: Suape, [s. d.]. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/buscageral/71-porto/infraestutura-portuaria/terminais/terminais-na-area-do-porto-organizado>. Acesso em: 29 jul. 2026.

⁴ PORTOS E NAVIOS. Petrobras prevê investimentos de R\$ 12 bilhões na refinaria em Suape para aumentar produção. Portos e Navios, 2 dez. 2025. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/petrobras-preve-investimentos-de-r-12-bilhoes-na-refinaria-em-suape-para-aumentar-producao>. Acesso em: 29 jul. 2026.

⁵ SUAPE – COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO. Terminais na área do porto organizado. Ipojuca: Suape, [s. d.]. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/operacoes/infraestrutura-portuaria/terminais/terminais-na-area-do-porto-organizado>. Acesso em: 29 jul. 2026.

⁶ BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Porto de Suape tem o primeiro terminal de contêineres 100% eletrificado da América Latina. Brasília, DF, 12 jun. 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2026/06/porto-de-suape-tem-o-primeiro-terminal-de-containeres-100-eletrificado-da-america-latina>. Acesso em: 29 jul. 2026.

Esse aumento da capacidade foi precedido pela dragagem do canal interno, concluída no início de 2026, com investimento de R\$ 217 milhões (R\$ 100 milhões do Governo Federal e contrapartida Estadual de R\$ 117 milhões). A intervenção ampliou a profundidade operacional, de 10 m para 16,2 m, viabilizou a recepção de navios de maior porte e atendeu a uma exigência técnica para o funcionamento do novo terminal de contêineres. O ganho de calado reduz restrições de carregamento, melhora a escala econômica das operações e aproxima Suape dos padrões requeridos pelas embarcações utilizadas nas principais rotas internacionais.

Suape também se diferencia pela movimentação de veículos no sistema roll-on/roll-off. Os pátios públicos destinados a esse segmento possuem capacidade para armazenar milhares de veículos e atender às operações de importação, exportação e cabotagem relacionadas, sobretudo, à indústria automotiva regional. A futura licitação de uma área especializada em carga roll-on/roll-off reforça a perspectiva de consolidação dessa vocação, especialmente diante da presença de montadoras, fornecedores e centros de distribuição no Nordeste.

Esse panorama demonstra que a estrutura atual de Suape possui elevada diversificação operacional. O desafio principal não consiste apenas em ampliar a movimentação, mas em melhorar o fluxo de saída e escoamento na Região Metropolitana e faixa litorânea – para o que é imprescindível a o investimento no Arco Metropolitano e contornos de Recife – e em estender sua hinterlândia do porto, ampliando oportunidades para cadeias produtivas no interior do estado.

Sobre esse aspecto, a ausência de uma conexão ferroviária de alta capacidade limita a captação de grãos agrícolas e minerais produzidos no interior nordestino, além de manter elevado o custo do transporte de insumos e combustíveis destinados às cadeias produtivas mais distantes.

Nesse sentido, a implantação do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina possui importância decisiva para o futuro do porto. A ferrovia poderá conectar Suape aos polos produtivos do Agreste e do Sertão pernambucanos e, por meio de Salgueiro, aos estados do Ceará, Piauí, Paraíba, Rio Grande do Norte, Alagoas e às áreas produtoras do MATOPIBA, ampliando a movimentação portuária.

Estudos que projetam o raio de influência da ferrovia no estado identificam oportunidades para movimentação de grãos, minérios, gipsita e derivados, fertilizantes, combustíveis, insumos para a avicultura, produtos agroindustriais e cargas industriais, tanto no sentido interior-porto quanto no sentido inverso – dinâmica que é fundamental para elevar a taxa de utilização da ferrovia e reduzir os custos médios de transporte. Sua chegada, portanto, tende a ampliar a composição de cargas em Suape, que é fortemente especializado em grãos líquidos e contêineres.

As perspectivas de Suape também estão associadas à transição energética e à *neointustrialização*, já identificadas em seu Plano Diretor mais recente, que enxerga o horizonte 2025-2035. A presença de infraestrutura energética, terminais de líquidos, áreas industriais e acesso marítimo oferece condições para instalação de projetos de hidrogênio de baixo carbono, combustíveis sustentáveis, armazenamento de energia, metalurgia verde e indústrias eletrointensivas.

Todas essas perspectivas, entretanto, deverão estar ancoradas em inovação e investimentos contínuos nos acessos terrestres, na digitalização, na segurança operacional, na gestão

ambiental, no suprimento de *utilities* e na compatibilização da expansão produtiva com o desenvolvimento social no território.

O Plano Diretor SUAPE 2035⁷ procura justamente articular esse desenvolvimento e deve ser tratado não apenas como instrumento de ordenamento do complexo portuário-industrial, mas como referência estratégica para o planejamento econômico e territorial de Pernambuco. Sua efetiva implementação e integração às políticas estaduais serão essenciais para orientar investimentos públicos e privados, conferir maior consistência à captação de recursos federais e inserir os projetos estruturantes de Suape nas prioridades nacionais de infraestrutura, transição energética e neoindustrialização.

Porto do Recife

O Porto do Recife possui escala e perfil operacional distintos de Suape, mas continua exercendo uma função econômica relevante. Sua principal vantagem é a localização junto ao maior mercado consumidor de Pernambuco e no núcleo da Região Metropolitana, com acesso relativamente próximo aos centros atacadistas, indústrias de alimentos e bebidas, moinhos, distribuidoras e redes de varejo. Essa proximidade reduz os deslocamentos terrestres para cargas destinadas ao Recife e ao seu entorno, podendo compensar, em determinados segmentos, as limitações de calado e de expansão física.

O porto dispõe de aproximadamente 2,9 km de cais, distribuídos em 16 berços, áreas de armazenagem coberta e descoberta e plataforma alfandegada de cerca de 114 mil m². Sua estrutura inclui armazéns, pátios e instalações para granéis sólidos e carga geral. A infraestrutura apresenta menor profundidade e capacidade que Suape, sendo mais adequada a navios de porte intermediário e a operações compatíveis com um porto localizado em área urbana consolidada.

O perfil de cargas é dominado por granéis sólidos e carga geral – como açúcar a granel e ensacado, trigo, malte de cevada, milho, fertilizantes, clínquer, bobinas de aço e outros produtos industriais. Essas cargas estão diretamente relacionadas ao abastecimento de cadeias produtivas e mercados consumidores de Pernambuco e dos estados próximos.⁸

Em 2024, de acordo com dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do estado, o Porto do Recife movimentou aproximadamente 1,79 milhão de toneladas, registrando crescimento de 25,1% em relação ao ano anterior, após de crescimento de 21,61% no anterior. Fertilizantes, açúcar a granel e malte de cevada estiveram entre os principais responsáveis por esse desempenho. O desempenho recente do Porto do Recife demonstra que, mesmo diante da concorrência de Suape e de outros portos nordestinos, a instalação mantém capacidade de atrair cargas quando combina proximidade do mercado, disponibilidade de armazenagem e condições comerciais adequadas.⁹

⁷ SUAPE – COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO. Plano Diretor. Ipojuca: Suape, [s. d.]. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/transparencia/plano-diretor>. Acesso em: 29 jul. 2026.

⁸ RECIFE (PE). Prefeitura. Infraestrutura. Recife: Prefeitura do Recife, [s. d.]. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/pagina/infraestrutura>. Acesso em: 29 jul. 2026.

⁹ PERNAMBUCO. Secretaria de Desenvolvimento Econômico. Porto do Recife cresce quase 50% em movimentação entre 2023 e 2024. Recife, 27 dez. 2024. Disponível em: <https://www.sdec.pe.gov.br/blog/1997-porto-do-recife-cresce-quase-50-em-movimentacao-entre-2023-e-2024>. Acesso em: 29 jul. 2026.

Atualmente, a especialização em graneis sólidos constitui uma forma de complementaridade com Suape. Dessa forma, o Porto do Recife atende fluxos tradicionais de cargas que atendem a mercados de maior proximidade, especialmente destinadas ao mercado metropolitano, representando economia no trajeto terrestre.

Por outro lado, a inserção urbana impõe restrições. A disponibilidade de áreas para expansão é limitada, o tráfego de caminhões precisa ser compatibilizado com a mobilidade da cidade e a profundidade dos canais restringe o porte e a capacidade de carregamento das embarcações, limitando a competitividade do Porto em curto e médio prazo.

A dragagem representa, portanto, a principal intervenção estrutural prevista. Em junho de 2026, foi autorizada a execução das obras de aprofundamento dos canais e anunciada a modernização das defensas, dentro de um conjunto de investimentos estimados em mais R\$ 100 milhões. A dragagem deverá permitir calado de até 15 metros e a recepção de navios maiores, reduzindo restrições de carregamento e melhorando a competitividade das operações.

As perspectivas do Porto do Recife devem ser orientadas por uma estratégia de especialização compatível com sua escala e localização. Não parece eficiente replicar a estrutura de Suape ou competir diretamente em contêineres, graneis líquidos e grandes operações industriais. A prioridade deve recair sobre cargas de menor e médio volume destinadas ao mercado metropolitano, graneis agroindustriais, açúcar, fertilizantes, insumos para alimentos e bebidas, carga geral e turismo marítimo.

Também existe espaço para ampliar operações de cabotagem e cargas fracionadas, desde que sejam adotadas soluções capazes de reduzir a circulação desordenada de caminhões e elevar a produtividade dos berços. Sistemas de agendamento, integração de informações, modernização dos armazéns e organização dos acessos podem melhorar a relação entre porto e cidade. A incorporação de tecnologias de controle operacional e ambiental será particularmente importante em razão da proximidade com áreas residenciais, comerciais, turísticas e de preservação histórica.

A complementaridade com Suape deverá ser fortalecida por meio de planejamento conjunto. Suape tende a concentrar os fluxos de grande escala, contêineres, petróleo, derivados, veículos e cargas ligadas à Transnordestina. O Porto do Recife pode especializar-se em graneis sólidos, carga geral, atendimento rápido ao mercado metropolitano e cruzeiros. Em situações de indisponibilidade de berços, picos sazonais ou características específicas das embarcações, os dois portos também podem funcionar como alternativas operacionais dentro do sistema estadual.

3.4. Estruturas aeroportuárias

A infraestrutura aeroportuária de Pernambuco exerce funções que ultrapassam o transporte de passageiros. Além de assegurar a conexão rápida do estado com os principais centros econômicos nacionais e internacionais, o sistema aéreo atende ao turismo, às viagens de negócios, aos serviços de saúde e educação, ao transporte de encomendas expressas e à movimentação de mercadorias de maior valor agregado, menor peso e elevada sensibilidade ao tempo. Em um território longitudinalmente extenso, no qual as distâncias entre a capital e

os principais centros do Sertão podem superar 700 quilômetros por rodovia, a aviação também constitui um instrumento de integração territorial.

O sistema estadual de aeroportos apresenta uma estrutura hierarquizada em Pernambuco, com dois importantes aeroportos internacionais, aeroportos regionais que complementam a capacidade de conexões locais e aeródromos no interior do estado que podem complementar a rede para o transporte de passageiros e pequenos volumes, com investimentos que adequem a capacidade operacional.

Em Recife, o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre funciona como principal porta de entrada aérea e centro de conexões do estado, concentrando a maior parte dos passageiros, das rotas regulares e da carga aérea. Em Petrolina Aeroporto Internacional - Senador Nilo Coelho desempenha papel estratégico para o Vale do São Francisco, tanto para o turismo quanto para a fruticultura irrigada. Em Caruaru, o Aeroporto Oscar Laranjeira possui potencial para atender demandas de cargas de pequeno volume e ao Polo de Confeções. Em Serra Talhada, o Aeroporto Regional do Pajeú ampliou a acessibilidade ao Sertão do Pajeú. Outros aeródromos, como os de Araripina, Garanhuns e Salgueiro, podem complementar essa rede, desde que disponham de infraestrutura operacional e demanda capazes de sustentar ligações regulares.

Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre

O Aeroporto Internacional Gilberto Freyre constitui o principal ativo da infraestrutura aeroportuária estadual e um dos mais importantes centros de conexão do Nordeste. Sua localização, no sul da capital Recife e próxima a Jaboatão dos Guararapes, aos principais centros de distribuição da Região Metropolitana, ao Porto do Recife e ao eixo rodoviário em direção a Suape, permite que o terminal desempenhe simultaneamente funções de transporte de passageiros, logística de cargas, turismo e articulação empresarial.

O aeroporto possui importância logística para cargas de alto valor, baixo peso ou elevada urgência. O Terminal de Cargas Internacional atende a operações de importação, exportação e trânsito aduaneiro, oferecendo suporte à movimentação de medicamentos, equipamentos médicos, produtos eletrônicos, componentes industriais, peças de reposição, alimentos perecíveis e encomendas expressas.

Em 2025, entrou em operação no Recife o primeiro serviço internacional de remessas expressas – *courier* – instalado em um aeroporto das regiões Norte e Nordeste. A nova estrutura permite que pequenas cargas importadas, particularmente mercadorias adquiridas por comércio eletrônico, sejam desembarçadas no próprio terminal, sem a necessidade de passagem prévia por aeroportos do Sudeste. Além de reduzir o tempo de entrega, o serviço

amplia o papel do Recife como centro de distribuição de encomendas para mercados nordestinos.¹⁰

A possibilidade de integrar o terminal de cargas aos centros de distribuição situados em Jaboatão dos Guararapes constitui uma vantagem adicional. O município ocupa posição intermediária entre o aeroporto, Recife e Suape e abriga áreas industriais, condomínios logísticos e operadores próximos às BR-101 e BR-232. Essa configuração permite articular a carga aérea com o transporte rodoviário e distribuir rapidamente mercadorias para a Região Metropolitana e para o interior. O estudo sobre Jaboatão destaca justamente que a conexão entre rodovias, áreas industriais, centros de distribuição, aeroporto e mercados consumidores constitui um dos principais atributos logísticos do território.

O aproveitamento dessa vantagem depende, entretanto, da qualidade dos acessos terrestres. A saturação da BR-101 e das vias urbanas próximas ao aeroporto reduz a previsibilidade do deslocamento de passageiros e cargas. Para operações aéreas urgentes, atrasos no trecho terrestre podem anular parte da vantagem temporal proporcionada pelo modal. A melhoria da mobilidade no entorno, a organização dos fluxos de transporte de passageiros e veículos particulares e a ligação eficiente com os corredores metropolitanos são, portanto, componentes da própria competitividade aeroportuária.

Um conjunto de investimentos anunciados para o Aeroporto Internacional Gilberto Freyre em 2026 procura enfrentar parte desses desafios.¹¹ O pacote de aproximadamente R\$ 640 milhões inclui expansão da infraestrutura, projetos imobiliários e implantação de um terminal intermodal, destinado a concentrar em um único espaço o acesso por ônibus, táxis, veículos por aplicativo e automóveis particulares. Desse total, R\$ 60 milhões estão vinculados ao terminal intermodal. As intervenções deverão melhorar a circulação, ampliar a integração urbana e favorecer o desenvolvimento de atividades comerciais, empresariais e logísticas no entorno do aeroporto.

Em perspectiva, o Aeroporto deve fortalecer sua posição em três dimensões complementares. A primeira é a de hub de passageiros, apoiado na ampliação da malha doméstica e internacional. A segunda é a de terminal de cargas e remessas expressas, atendendo ao comércio eletrônico, à saúde, à indústria e aos serviços especializados. A terceira é a de polo urbano e empresarial, integrado aos centros de distribuição de Jaboatão e aos corredores que conectam o aeroporto a Recife, Suape e ao interior do estado.

¹⁰ AENA BRASIL. Aeroporto do Recife estreia serviço de entregas expressas no Terminal de Cargas, inédito no Nordeste. 21 mar. 2025. Disponível em: https://www.aenabrasil.com.br/sites/Satellite?c=Prensa_FA&cid=1575180391291&p=1575031500600&pagename=Passageiros%2FPrensa_FA%2FDetalleNoticia. Acesso em: 29 jul. 2026.

¹¹ AGÊNCIA INFRA. Terminal no Aeroporto do Recife recebe R\$ 60 milhões em investimentos. Brasília, DF, 15 jan. 2026. Disponível em: <https://agenciainfra.com/blog/terminal-no-aeroporto-do-recife-recebe-r-60-milhoes-em-investimentos/>. Acesso em: 29 jul. 2026.

Aeroporto de Petrolina - Senador Nilo Coelho

O Aeroporto Internacional Senador Nilo Coelho é o principal ativo aeroportuário do interior de Pernambuco e exerce função estratégica para o Vale do São Francisco. Sua área de influência ultrapassa os limites estaduais, abrangendo Petrolina, Juazeiro e municípios produtores situados em Pernambuco e na Bahia.

Sua importância logística decorre principalmente dessa proximidade com polos produtores e exportadores de frutas frescas do país. Manga e uva apresentam valor relevante por unidade de peso, perecibilidade e necessidade de entrega em períodos precisos, características compatíveis com o transporte aéreo. O modal permite alcançar mercados distantes em menor tempo, preservando a qualidade dos produtos e atendendo a janelas comerciais de maior valor, embora o custo mais elevado restrinja sua utilização às cargas mais sensíveis e a operações específicas.

O aeroporto dispõe de terminal de cargas alfandegado, permitindo operações internacionais e procedimentos aduaneiros no próprio território produtor. Essa condição representa uma vantagem para exportadores porque reduz deslocamentos até aeroportos de outras regiões e cria a possibilidade de organizar cadeias logísticas que integrem propriedades rurais, *packing houses*, transporte refrigerado, certificação fitossanitária, armazenagem e embarque aéreo.

Apesar de seu potencial, parcela expressiva das exportações do Vale ainda utiliza o transporte rodoviário até portos marítimos ou aeroportos de outros estados. Isso ocorre porque a viabilidade da carga aérea depende da frequência dos voos, da disponibilidade de aeronaves cargueiras ou de espaço nos porões dos voos de passageiros, das tarifas e da existência de rotas internacionais adequadas. Dessa forma, a infraestrutura física do aeroporto é condição necessária, mas não suficiente: é preciso consolidar volumes, regularidade e acordos comerciais que sustentem operações cargueiras.

A estratégia para Petrolina deve combinar transporte aéreo e marítimo. O modal aéreo é mais adequado às frutas de maior valor, remessas urgentes e mercados que remuneram a entrega rápida; o transporte marítimo refrigerado atende aos volumes maiores e menos sensíveis ao prazo. A integração dessas alternativas amplia a capacidade dos produtores de escolher o modal conforme produto, destino, período da safra e condições de mercado.

Aeroporto de Caruaru - Oscar Laranjeira

O Aeroporto Oscar Laranjeira atende ao maior centro econômico do interior pernambucano, núcleo do Polo de Confecções. Caruaru concentra atividades comerciais, industriais, educacionais e de saúde e exerce forte centralidade sobre municípios como Toritama, Santa Cruz do Capibaribe, Belo Jardim, Gravatá e outras cidades articuladas pelas BR-232 e BR-104.

Estudos realizados no território registraram elevada expectativa do empresariado em relação à consolidação do aeroporto (Fecomércio e Sebrae, 2023). Em 2023, o terminal realizava voos semanais e recebia cargas, enquanto as lideranças locais defendiam a ampliação das

conexões para cidades como São Paulo e Brasília, a operação de aeronaves maiores e o atendimento a viagens comerciais e executivas relacionadas ao Polo de Confeções.

A função logística do aeroporto está vinculada às características da economia regional. O aeroporto facilita o deslocamento de compradores, fornecedores, designers, representantes comerciais e técnicos, reduzindo a dependência do trajeto rodoviário até o Recife. A cadeia de confeções movimenta insumos e mercadorias de relativamente baixo peso e valor agregado relevante, algumas das quais podem utilizar o transporte aéreo em operações urgentes.

Essa função não substitui o transporte rodoviário, responsável pela maior parte do volume movimentado pelo polo, mas oferece uma alternativa para fluxos específicos. O aeroporto pode atuar como infraestrutura complementar aos centros comerciais, distritos industriais e operadores logísticos do Agreste, sobretudo quando conectado de forma eficiente às BR-232 e BR-104.

O potencial do Aeroporto, contudo, mesmo para transporte de passageiros, tem sido limitado pelas dimensões da pista, pela infraestrutura do terminal e pela capacidade de receber aeronaves de maior porte. Para enfrentar essas restrições, foi aprovado um investimento total de R\$ 150 milhões, dividido entre os governos federal e estadual. O projeto prevê a construção de um terminal de passageiros com aproximadamente 6 mil m², a ampliação da pista de 1.800 para 2.250 metros, novo pátio e novas pistas de taxiamento. A expansão permitirá receber aeronaves de maior capacidade e ampliar a oferta de destinos.

As obras de requalificação avançaram em 2026, incluindo terraplenagem, drenagem, cercamento operacional e a ampliação de 450 metros da pista. Quando concluído, o empreendimento poderá reduzir a dependência do Aeroporto do Recife para viagens originadas no Agreste e ampliar a acessibilidade direta da região aos grandes mercados nacionais.

A sustentabilidade econômica do aeroporto dependerá, no entanto, da consolidação de uma demanda regular. A ampliação física precisa ser acompanhada pela atração de companhias aéreas, definição de frequências compatíveis com o mercado, integração com o transporte terrestre e desenvolvimento de serviços de apoio. A proximidade com o Polo de Confeções, o calendário de eventos e a centralidade comercial de Caruaru constituem a base para essa expansão.

Aeroporto Regional do Pajeú – Santa Magalhães (Serra Talhada)

O Aeroporto Santa Magalhães exerce função distinta da observada em Recife, Petrolina e Caruaru. Sua relevância decorre principalmente da capacidade de reduzir o isolamento relativo de uma ampla área do Sertão, conectando Serra Talhada e municípios vizinhos à capital e a outros centros urbanos. O terminal atende a um território que possui forte integração com partes da Paraíba, do Ceará e da Bahia e no qual Serra Talhada atua como centro de comércio, saúde, educação e serviços.

A cidade apresenta elevada capacidade de polarização regional. Estudo territorial coordenado pela CEPLAN (Fecomércio-PE e Sebrae, 2023) identifica Serra Talhada como centro sub-regional e importante polo de atração de pessoas em busca de serviços médicos, ensino superior, comércio, turismo e atividades culturais. A entrada em operação do aeroporto foi considerada um fator capaz de ampliar essa centralidade e dinamizar o turismo de negócios no território.

Do ponto de vista logístico, o transporte de cargas tende a possuir escala menor que em Caruaru e Petrolina, mas pode atender encomendas urgentes, medicamentos, materiais hospitalares, peças de reposição e mercadorias de maior valor agregado. A função principal do aeroporto está menos associada ao transporte massivo de produtos e mais à redução do custo de acessibilidade do território.

Em 2025, o aeroporto foi incluído na primeira fase do Programa AmpliAR¹², sendo arrematado em leilão com compromisso de aproximadamente R\$ 40,5 milhões em investimentos privados. Em abril de 2026, foram assinados os contratos de concessão, iniciando uma nova etapa de modernização e ampliação da infraestrutura.

Os investimentos deverão ampliar a capacidade operacional, a segurança e a qualidade dos serviços. Entretanto, a continuidade dos voos regulares permanece como principal desafio. Em aeroportos regionais, a demanda pode ser insuficiente para sustentar frequências sem estratégias de estímulo, coordenação com companhias aéreas ou modelos de incentivo. A consolidação de Serra Talhada depende, portanto, de articulação entre infraestrutura, oferta de voos, promoção turística e demanda gerada pelos polos médico, educacional, comercial e empresarial.

3.5. Urgência da integração ferroviária

A Ferrovia Transnordestina constitui a maior obra ferroviária em execução no Brasil, com 1.206 km ligando Eliseu Martins (PI) ao Porto do Pecém (CE). O empreendimento possui investimento estimado em cerca de R\$ 15 bilhões, dos quais aproximadamente R\$ 9,8 bilhões já haviam sido executados até março de 2026. A Fase 1 alcançou mais de 80% de execução física, com previsão de conclusão até o final de 2027. Desde o final de 2025, trechos já concluídos vêm sendo utilizados em operações experimentais para o transporte de cargas como milho, sorgo, calcário agrícola e gipsita, antecipando a entrada gradual da ferrovia em operação comercial.

O traçado principal da Fase 1 liga o sul do Piauí ao Porto do Pecém (CE), passando por Salgueiro, mas sem conexão com o Porto de Suape. O ramal Salgueiro–Suape, com

¹² BLOG DO ELIELSON. Silvio Costa Filho e Tomé Franca comemoram investimentos em aeroportos de Garanhuns, Serra Talhada e Araripina. CBN Recife, 17 abr. 2026. Disponível em: <https://www.cbnrecife.com/blogdoelielson/2026/04/17/silvio-costa-filho-e-tome-franca-comemoram-investimentos-em-aeroportos-de-garanhuns-serra-talhada-e-araripina/>. Acesso em: 29 jul. 2026.

aproximadamente 544 km de extensão, foi devolvido pela concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA) à União e passou a ser objeto de um novo modelo de implantação conduzido pelo Governo Federal. A partir de 2025, o empreendimento foi reinserido entre os projetos prioritários do Novo PAC, com recursos federais e participação do Governo de Pernambuco na estruturação técnica e institucional da obra. Em 2026 foram iniciadas as licitações dos primeiros lotes destinados à elaboração dos projetos executivos e à contratação das obras, que deverão ser executadas de forma faseada. A previsão do Ministério dos Transportes é que o corredor ferroviário seja implantado ao longo dos próximos anos, restabelecendo a ligação entre o Sertão pernambucano e o Complexo Industrial Portuário de Suape e permitindo que cargas provenientes do interior do Nordeste, como grãos, minérios, gesso, combustíveis e produtos industrializados, sejam transportadas por ferrovia até o litoral pernambucano. Embora o trecho ainda não esteja operacional, sua retomada representa uma mudança importante de perspectiva para a logística estadual, ao recolocar Suape como potencial terminal ferroviário multimodal e ampliar as condições de integração entre os sistemas rodoviário, ferroviário e portuário.

A implantação do trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina representa uma oportunidade de transformação estrutural da logística estadual, ao permitir a integração entre o Complexo Industrial Portuário de Suape, a malha rodoviária e os principais polos produtivos do interior de Pernambuco e de estados vizinhos. Mais do que incorporar um novo modal de transporte, a ferrovia cria condições para reorganizar os fluxos de cargas de longa distância, reduzindo custos logísticos, ampliando a capacidade operacional do sistema de transportes e fortalecendo a competitividade de cadeias produtivas estratégicas. Os estudos realizados indicam que os maiores benefícios econômicos decorrem justamente da complementaridade entre os modais ferroviário e rodoviário, em que a ferrovia assume o transporte de grandes volumes em longas distâncias, enquanto o transporte rodoviário mantém sua função de distribuição regional e capilaridade.

Essa integração amplia significativamente a área de influência econômica de Suape, permitindo que o porto deixe de atender prioritariamente ao mercado litorâneo para consolidar-se como plataforma logística para o interior do Nordeste. Ao mesmo tempo, amplia a capacidade de Pernambuco de captar cargas provenientes de regiões vizinhas, especialmente do MATOPIBA, fortalecendo a movimentação de grãos, fertilizantes, combustíveis, minérios e outros insumos industriais. Nesse contexto, a viabilidade da ferrovia não depende apenas do escoamento da produção regional, mas também da formação de fluxos de retorno, capazes de abastecer as cadeias produtivas do interior com matérias-primas, combustíveis e bens intermediários, aumentando a eficiência operacional do sistema logístico.

Entre as cadeias produtivas potencialmente beneficiadas, destaca-se o polo gesseiro do Araripe, responsável por aproximadamente 62% da produção brasileira de gipsita e detentor das maiores reservas nacionais do minério. Trata-se de uma atividade fortemente penalizada pelos elevados custos do transporte rodoviário, em razão do grande volume e baixo valor

relativo da carga. A redução dos custos logísticos proporcionada pela ferrovia tende a ampliar a competitividade da cadeia, favorecendo não apenas a comercialização da gipsita, mas também a expansão da produção de derivados de maior valor agregado, como chapas, blocos, *drywall* e gesso agrícola.

Outro segmento diretamente favorecido corresponde à cadeia de proteína animal do Agreste, especialmente a avicultura. Embora o transporte da produção final possa utilizar diferentes modais, um dos principais ganhos econômicos está associado ao abastecimento de milho, farelo de soja e outros insumos provenientes do MATOPIBA, que representam parcela significativa do custo de produção. A utilização da ferrovia para o transporte desses insumos tende a reduzir custos logísticos, fortalecer a competitividade da atividade e ampliar as possibilidades de expansão da produção regional. Situação semelhante pode ocorrer em outras cadeias agroindustriais, como a bacia leiteira do Agreste, a ovinocaprinocultura do Sertão e a agricultura irrigada do Vale do São Francisco, que poderão se beneficiar tanto do recebimento de fertilizantes e insumos quanto da ampliação das alternativas de escoamento da produção.

A integração ferroviária também amplia o potencial logístico da Refinaria Abreu e Lima (RNEST) e do Complexo Industrial Portuário de Suape. Além de fortalecer a distribuição de derivados de petróleo para o interior de Pernambuco e estados vizinhos, a ferrovia amplia a competitividade do porto como plataforma de importação e distribuição de combustíveis, fertilizantes, matérias-primas industriais e graneis sólidos. Da mesma forma, cria condições para ampliar a movimentação de cargas minerais provenientes do Piauí e de grãos oriundos da nova fronteira agrícola do MATOPIBA, consolidando Suape como um dos principais hubs logísticos do Nordeste.

Nesse novo arranjo logístico, Salgueiro tende a assumir posição estratégica como principal plataforma de integração modal do interior pernambucano. A convergência da Ferrovia Transnordestina com importantes eixos rodoviários federais cria condições para instalação de terminais intermodais, centros de distribuição, estruturas de armazenagem e operadores logísticos capazes de redistribuir cargas para Pernambuco e estados vizinhos. Mais do que um ponto de passagem da ferrovia, o município poderá consolidar-se como um grande entroncamento logístico regional, articulando os fluxos provenientes do MATOPIBA, do Sertão nordestino, do polo gesseiro, do Vale do São Francisco e do Agreste com o Complexo Industrial Portuário de Suape.

Em sentido oposto, a não conclusão ou a utilização limitada da Transnordestina implicará a manutenção da elevada dependência do transporte rodoviário para cargas de grande volume e longas distâncias, preservando custos logísticos elevados para cadeias produtivas estratégicas e restringindo o potencial de integração econômica entre o litoral e o interior. Permanecerão limitadas as possibilidades de expansão do polo gesseiro, da cadeia avícola, da distribuição ferroviária de combustíveis produzidos pela RNEST, da movimentação de grãos e fertilizantes e da consolidação de Salgueiro como plataforma logística multimodal. Em

consequência, Pernambuco deixará de capturar parte significativa dos benefícios associados à reorganização dos fluxos logísticos do Nordeste, reduzindo sua capacidade de atrair novos investimentos industriais e de consolidar Suape como principal porta de entrada e saída de cargas da região.

Essa perspectiva evidencia que a Transnordestina apresenta a capacidade de conectar diferentes cadeias produtivas, integrar modais de transporte, ampliar a área de influência de Suape e fortalecer a posição de Pernambuco como plataforma logística do Nordeste, elevando a competitividade da economia estadual e ampliando suas oportunidades de desenvolvimento de longo prazo. Sua viabilidade em Pernambuco, entretanto, dependerá da organização de cargas de ida e de retorno, da instalação de terminais intermodais e da coordenação comercial entre produtores, operadores ferroviários, distribuidores e o Porto de Suape.

4. ANÁLISE INTEGRADA DO PANORAMA PERNAMBUCANO DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA

A análise individual dos modais evidencia que Pernambuco dispõe de ativos logísticos relevantes, alguns deles com capacidade e padrão operacional comparáveis aos de importantes plataformas nacionais. Entretanto, a existência de portos, aeroportos, rodovias, terminais de armazenagem e centros de distribuição não é suficiente, isoladamente, para assegurar elevada eficiência logística. O desempenho do sistema depende da forma como esses componentes se conectam territorial e operacionalmente, da qualidade dos acessos, da disponibilidade de alternativas modais e da capacidade de compatibilizar a expansão da infraestrutura com as transformações da estrutura produtiva.

Sob essa perspectiva, o principal atributo da logística pernambucana é a combinação entre uma posição geográfica favorável, uma economia regionalmente relevante e diversificada, a presença de um complexo portuário-industrial de grande porte e uma rede de cidades que exerce funções de produção, distribuição e prestação de serviços em diferentes partes do território. Pernambuco possui a segunda maior economia do Nordeste, reúne atividades industriais, comerciais, agropecuárias e de serviços com demandas logísticas distintas e abriga uma parcela expressiva dos empregos e estabelecimentos formais do setor regional de transportes, armazenagem e entregas.

A principal fragilidade, por outro lado, reside no descompasso entre a capacidade dos equipamentos de maior porte e a qualidade das conexões que os alimentam. Sua ampla capacidade portuária e industrial, o Aeroporto do Recife consolida funções de conexão regional e de distribuição de encomendas, e novos empreendimentos logísticos se instalam na Região Metropolitana. No entanto, a movimentação entre esses equipamentos, o interior do estado e os mercados de outras unidades da Federação continua fortemente dependente de corredores rodoviários que apresentam problemas de conservação, geometria, capacidade e inserção urbana. A integração ferroviária permanece em implantação, enquanto parte dos aeroportos regionais ainda precisa consolidar demanda e regularidade operacional.

O panorama resultante é o de um sistema que dispõe de importantes nós logísticos, mas cujos corredores de conexão ainda não oferecem, de maneira uniforme, a capacidade, a confiabilidade e a multimodalidade requeridas pela economia estadual. A questão central para Pernambuco, portanto, não consiste apenas em ampliar ativos isolados, mas em convertê-los em uma rede integrada, capaz de reduzir custos, ampliar áreas de influência e assegurar maior previsibilidade aos fluxos produtivos.

4.1. Organização territorial e importância estratégica dos corredores multimodais

A competitividade logística de Pernambuco se organiza em torno de um conjunto de corredores multimodais que conectam as zonas produtivas do interior ao litoral, ao porto e às

redes nacionais de distribuição. A análise por corredor – em vez de por modal isolado – permite identificar onde o sistema opera de forma integrada e onde os elos mais frágeis estão concentrados.

A análise da infraestrutura logística por modal, desenvolvida no capítulo anterior, permite identificar a capacidade, as funções e as limitações específicas das rodovias, dos portos, dos aeroportos e da ferrovia. Para compreender o funcionamento do sistema como um todo, entretanto, é necessário avançar para uma leitura por corredores logísticos, considerando os trajetos efetivamente percorridos pelas cargas entre as áreas de produção, os centros de armazenagem e distribuição, os mercados consumidores e os terminais de exportação.

Um corredor logístico não se restringe a uma rodovia ou a uma linha ferroviária. Ele é constituído pelo conjunto de infraestruturas, terminais, operadores e serviços que viabilizam os fluxos em determinado eixo territorial. Sua eficiência depende da qualidade do elo mais frágil: a ampliação da capacidade de um porto, por exemplo, não produz todos os benefícios esperados quando os acessos terrestres permanecem saturados; da mesma forma, uma ferrovia não gera integração produtiva sem terminais de transbordo, estruturas de armazenagem e conexões rodoviárias capazes de alimentar a operação.

Em Pernambuco, os corredores apresentam graus distintos de multimodalidade. A integração entre rodovias, portos, aeroporto, terminais e centros de distribuição encontra-se mais desenvolvida na faixa litorânea e na Região Metropolitana do Recife. No interior, a circulação permanece predominantemente rodoviária, embora o Aeroporto de Petrolina desempenhe função especializada no Vale do São Francisco e a conclusão do trecho ferroviário Salgueiro–Suape possa alterar estruturalmente a organização dos fluxos de longa distância.

Principais corredores logísticos estruturantes de Pernambuco

Corredor logístico	Abrangência territorial e principais ativos	Base econômica e fluxos predominantes	Integração modal atual	Principais gargalos e agenda estratégica
Corredor Litorâneo Norte-Sul	Goiana, Mata Norte, RMR, Mata Sul e limites com Paraíba e Alagoas. Estruturado principalmente pela BR-101, com conexões pela BR-408, rodovias estaduais, Porto do Recife, Aeroporto do Recife e Suape.	Veículos e componentes automotivos, produtos químicos, alimentos e bebidas, açúcar, combustíveis, contêineres, carga geral, bens de consumo e fluxos turísticos.	Intermediária a elevada , devido à proximidade entre os principais polos industriais, aeroportos, portos e centros de distribuição, embora a transferência entre os modais dependa quase integralmente do transporte rodoviário.	Saturação dos trechos metropolitanos da BR-101; sobreposição entre tráfego urbano, interestadual e de cargas; necessidade de melhoria dos acessos ao polo automotivo, aos portos e às áreas industriais da Mata Norte e Sul.
Corredor Metropolitano-Portuário	Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. Integra Aeroporto do Recife, Porto do Recife, condomínios logísticos de Jaboatão, BR-101, BR-232, PE-60 e Complexo de Suape.	Contêineres, combustíveis e derivados, veículos, insumos industriais, encomendas expressas, medicamentos, equipamentos, bens de consumo e cargas destinadas ao abastecimento da RMR.	Elevada em termos de concentração de ativos, mas operacionalmente incompleta , pois aeroportos, portos e centros logísticos estão territorialmente próximos, porém conectados por vias congestionadas e sem alternativa ferroviária.	Congestionamentos na BR-101 e nos acessos urbanos; limitações de capacidade no eixo Jaboatão-Cabo-Suape; necessidade de implantação do Arco Metropolitano, organização dos fluxos de caminhões e melhoria das conexões de última milha.
Corredor Leste-Oeste Recife-Salgueiro	Recife, Vitória de Santo Antão, Caruaru, Belo Jardim, Arcoverde, Serra Talhada e Salgueiro, tendo a BR-232 como eixo estruturador e conexões com rodovias estaduais, aeroportos regionais e a Transnordestina.	Bens de consumo, alimentos, confecções, combustíveis, equipamentos, insumos agropecuários, produtos industriais, cargas comerciais e abastecimento das cidades do Agreste e do Sertão.	Baixa a intermediária . A BR-232 articula os principais polos do interior, mas a integração com aeroportos é restrita a cargas específicas e a conexão ferroviária ainda depende da conclusão do trecho Salgueiro-Suape.	Pista simples e geometria inadequada em parte do percurso; travessias urbanas; deficiências de conservação e sinalização; necessidade de duplicações, contornos urbanos e integração com futuros terminais ferroviários.

Corredor Produtivo do Agreste	Caruaru, Toritama, Santa Cruz do Capibaribe, Belo Jardim, São Bento do Una, Garanhuns e municípios vizinhos. Articulado pelas BR-104 e BR-423, pelas PE-095, PE-145, PE-160 e pelo Aeroporto de Caruaru.	Confecções, tecidos, calçados, alimentos, aves, leite e derivados, rações, embalagens, materiais elétricos, produtos industriais e distribuição atacadista para mercados nordestinos. Abastecimento de insumos agropecuários.	Predominantemente rodoviária , com potencial de integração ao Aeroporto de Caruaru para passageiros, atividades empresariais e cargas urgentes de menor volume.	Gargalos urbanos, trechos de pista simples, conservação irregular das vias estaduais, necessidade de continuidade das duplicações e implantação de áreas estruturadas de armazenagem, consolidação e distribuição.
Corredor do Vale do São Francisco	Petrolina, Juazeiro e municípios produtores de Pernambuco e da Bahia. Integra áreas irrigadas, packing houses, rede rodoviária regional e Aeroporto Internacional de Petrolina.	Manga, uva, vinhos, outras frutas frescas, insumos agrícolas, fertilizantes, embalagens, equipamentos e produtos destinados ao abastecimento regional.	Intermediária e especializada . O aeroporto permite operações com produtos de maior valor e sensibilidade ao tempo, enquanto os maiores volumes seguem por rodovia até portos marítimos ou centros consumidores.	Distância dos principais portos; baixa regularidade de operações cargueiras; necessidade de consolidação de volumes, transporte refrigerado, rotas aéreas adequadas e maior coordenação entre produtores, exportadores e operadores logísticos.
Corredor Araripe-Salgueiro-Suape	Polo gesseiro do Araripe, Salgueiro, Agreste, RMR e Suape. Atualmente sustentado pelo transporte rodoviário e, prospectivamente, pelo trecho ferroviário Salgueiro-Suape da Transnordestina.	Gipsita, gesso e derivados, grãos, milho, farelo de soja, fertilizantes, combustíveis, insumos para a avicultura, produtos agroindustriais, minérios e cargas industriais.	Baixa no presente e potencialmente elevada no futuro . A integração ferroviária poderá transferir cargas de grande volume e longa distância para a ferrovia, mantendo a rodovia nas funções de coleta e distribuição.	Conclusão dos projetos executivos e das obras ferroviárias; implantação de terminais intermodais; organização de cargas de ida e retorno; conexão das áreas produtoras com Salgueiro e Suape; coordenação entre produtores, operadores e usuários da ferrovia.

Fonte: Elaboração CEPLAN.

A leitura integrada dos corredores evidencia, inicialmente, que o sistema logístico pernambucano possui uma estrutura territorial hierarquizada:

- A faixa litorânea e a Região Metropolitana concentram os principais terminais, operadores, centros de distribuição e equipamentos alfandegados, constituindo o espaço de maior densidade logística do estado. Essa concentração produz vantagens associadas à proximidade entre terminais, mercado consumidor, indústrias e serviços especializados. Ao mesmo tempo, gera uma fragilidade sistêmica: diferentes fluxos dependem de um número reduzido de corredores terrestres.
- O sistema do Agreste apresenta elevada densidade de fluxos, apesar de sua baixa multimodalidade. O Polo de Confecções gera circulação intensa de pequenos e médios lotes, enquanto a avicultura e a bacia leiteira dependem do recebimento regular de insumos e do transporte de produtos perecíveis.
- No Vale do São Francisco, a multimodalidade apresenta caráter mais especializado. O Aeroporto de Petrolina oferece uma alternativa para frutas *premium*, de maior valor agregado, elevada perecibilidade ou sujeitas a janelas comerciais restritas. Os volumes maiores, entretanto, continuam dependendo do transporte rodoviário até os mercados consumidores, portos marítimos ou outros aeroportos.
- O corredor Araripe–Salgueiro–Suape é aquele em que a integração multimodal pode produzir a transformação mais profunda. Atualmente, a produção gesseira e outros fluxos do Sertão dependem de longas viagens rodoviárias, situação particularmente onerosa para cargas pesadas e de menor valor unitário. A implantação do trecho Salgueiro–Suape permitirá que a ferrovia assuma o transporte de grandes volumes em longas distâncias, enquanto os caminhões continuarão responsáveis pela coleta nas áreas produtoras e pela distribuição regional.

Adicionalmente, ressalta-se que a ferrovia também poderá modificar o sentido e a composição dos fluxos. Além de levar gipsita, grãos, minérios e produtos agroindustriais até Suape, poderá transportar, no sentido inverso, combustíveis produzidos pela RNEST, fertilizantes, milho, farelo de soja, matérias-primas e bens intermediários destinados às cadeias produtivas do interior. A formação desses fluxos de retorno será decisiva para aumentar a utilização da ferrovia e reduzir o custo médio das operações.

A análise dos corredores permite concluir que a principal deficiência pernambucana não está na inexistência de ativos estratégicos, mas na desigualdade entre seus níveis de desenvolvimento e na insuficiência das conexões entre eles. Os principais portos e aeroportos apresentam capacidade de expansão e especialização, enquanto parte dos acessos rodoviários, terminais interiores e ligações intermodais ainda opera abaixo das necessidades das cadeias produtivas.

Essa constatação indica que o planejamento dos investimentos deve adotar o corredor como unidade de análise. Em vez de selecionar obras apenas pela condição física de um trecho ou pela jurisdição responsável, as prioridades devem considerar o volume e a natureza das cargas, a importância das cadeias atendidas, a conexão com portos e aeroportos, os efeitos sobre outras infraestruturas e a capacidade de reduzir custos em todo o percurso. Sob essa perspectiva, quatro intervenções apresentam alcance particularmente sistêmico: a recuperação permanente da malha alimentadora; a ampliação de capacidade da BR-232 e

dos corredores do Agreste; a implantação do Arco Metropolitano e a melhoria dos acessos a Suape; e a conclusão da conexão ferroviária Salgueiro–Suape acompanhada de terminais intermodais no interior.

4.2. O ciclo recente de investimentos e seus impactos sobre a capacidade e a eficiência logística

O atual ciclo de investimentos na infraestrutura logística de Pernambuco reúne intervenções de naturezas distintas, que não podem ser avaliadas apenas pela soma dos recursos mobilizados. Parte dos investimentos destina-se a recuperar a capacidade operacional perdida pela deterioração dos ativos, especialmente na malha rodoviária; outra parcela procura ampliar a capacidade física de portos, aeroportos e corredores; e um terceiro grupo apresenta potencial para alterar a própria organização do sistema, mediante a criação de novas conexões territoriais e alternativas modais.

Nesse sentido, é importante distinguir os efeitos sobre a **capacidade logística**, entendida como o volume de cargas, veículos, aeronaves ou embarcações que a infraestrutura consegue processar, daqueles relacionados à **eficiência logística**, associada aos custos, tempos de deslocamento, confiabilidade, regularidade, segurança e consumo energético das operações. A duplicação de uma rodovia ou a instalação de um novo terminal portuário adiciona capacidade; a recuperação do pavimento, a melhoria da sinalização e a modernização dos procedimentos operacionais elevam principalmente a eficiência. Projetos como o Arco Metropolitano e a conexão ferroviária Salgueiro–Suape podem produzir simultaneamente os dois efeitos, além de reorganizar os fluxos no território.

Os investimentos também apresentam diferentes fontes e escalas. O Governo de Pernambuco tem concentrado esforços na recuperação da malha estadual, na implantação de acessos e na estruturação de projetos metropolitanos. O Governo Federal atua principalmente nos corredores rodoviários nacionais, nas dragagens, nos aeroportos e na ferrovia. Os investimentos privados encontram-se mais presentes nos terminais portuários, nas concessões aeroportuárias, nos condomínios logísticos e nos empreendimentos industriais que geram demanda adicional por transporte e armazenagem.

Os valores apresentados no quadro a seguir possuem períodos de referência, abrangências e estágios de execução distintos. Portanto, não devem ser somados como se compusessem uma carteira homogênea. Seu objetivo é evidenciar a direção do atual ciclo de investimentos e os efeitos esperados sobre os principais gargalos do sistema estadual.

Principais investimentos recentes e impactos esperados sobre a infraestrutura logística de Pernambuco

Investimento ou projeto	Valor, período e estágio	Gargalo ou necessidade atendida	Impacto esperado sobre a capacidade logística	Impacto esperado sobre a eficiência e a competitividade	Condicionantes para realização dos benefícios
Programa PE na Estrada	Programa lançado em 2024, com previsão inicial de R\$ 5,1 bilhões. Em março de 2026, as obras entregues ou em execução somavam R\$ 4,6 bilhões, com mais de 1.500 km recuperados, 54 intervenções concluídas e 40 em andamento.	Passivo de conservação da malha estadual, deficiência de pavimento, sinalização, drenagem e acessos às áreas produtoras.	Recuperação da capacidade operacional de trechos que apresentavam restrições de velocidade, segurança e trafegabilidade; melhoria da alimentação dos corredores federais.	Redução do tempo de viagem, do consumo de combustível, do desgaste de veículos e da imprevisibilidade das entregas; melhoria da segurança e da conectividade de primeira e última milha.	Continuidade da manutenção preventiva; priorização por função econômica e volume de tráfego; melhoria permanente da sinalização, geometria e drenagem.
Duplicação da BR-104 no eixo Caruaru–Toritama	Conclusão, em abril de 2026, de 13,2 km, com investimento aproximado de R\$ 114 milhões.	Saturação e conflitos viários em um dos principais corredores do Polo de Confecções do Agreste.	Aumento da capacidade de circulação no trecho duplicado, com maior fluidez para veículos de carga, ônibus e automóveis.	Redução de tempos de deslocamento e maior previsibilidade para o transporte de confecções, insumos, alimentos e mercadorias distribuídas para outros estados do Nordeste.	Continuidade das adequações em direção a Santa Cruz do Capibaribe e nos trechos urbanos ainda congestionados; integração com a malha estadual alimentadora.
Revitalização e ampliação da BR-232	Revitalização anunciada em 2025 para 25,5 km, entre o entroncamento com a BR-408 e Vitória de Santo Antão. Cooperação técnica entre DNIT e DER-PE para estudar a duplicação entre São Caetano e Belo Jardim. Valor total ainda não consolidado.	Deficiências de conservação e capacidade no principal corredor entre a RMR, o Agreste e o Sertão.	Recuperação da capacidade operacional no trecho metropolitano e, prospectivamente, ampliação da capacidade entre o Agreste Central e Belo Jardim.	Maior confiabilidade no abastecimento do interior e no escoamento de confecções, alimentos, produtos industriais, combustíveis e insumos agropecuários; redução da vulnerabilidade do principal eixo leste-oeste do estado.	Execução das duplicações e contornos necessários; tratamento das travessias urbanas; manutenção contínua e articulação com futuros terminais ferroviários.

Arco Metropolitano	Projeto de aproximadamente 95 km. Em 2026, DNIT e Governo de Pernambuco formalizaram cooperação para estudos e projetos do segmento de cerca de 20,2 km entre a BR-408 e a BR-232. Valor global ainda não consolidado.	Superposição entre tráfego urbano, circulação interestadual, transporte de cargas e acessos às áreas industriais e portuárias da RMR.	Criação de uma rota alternativa ao trecho urbano da BR-101, ampliando a capacidade de circulação entre os eixos norte, oeste e sul da Região Metropolitana.	Redução de congestionamentos e de tempos de acesso a Suape; maior previsibilidade para o transporte de veículos, contêineres, combustíveis e cargas industriais; abertura de novas áreas para empreendimentos logísticos.	Implantação dos diferentes segmentos como corredor contínuo; conexões adequadas com BR-101, BR-408, BR-232 e acessos a Suape; controle da ocupação urbana em seu entorno.
Dragagem e novo terminal de contêineres de Suape	Novo terminal implantado com investimentos superiores a R\$ 2 bilhões, com entrada em operação em 2026. Dragagem do canal interno concluída com investimento de R\$ 217 milhões, sendo R\$ 100 milhões federais e R\$ 117 milhões estaduais.	Risco de saturação da movimentação containerizada, limitações de calado e necessidade de receber navios de maior porte.	Potencial de ampliação de até 55% da capacidade local de movimentação de contêineres, aumento da profundidade operacional e maior capacidade de atendimento a embarcações de grande porte.	Ganhos de escala, redução de restrições ao carregamento, aumento da concorrência intraportuária e maior possibilidade de atração de linhas de cabotagem, longo curso e transbordo.	Melhoria dos acessos terrestres; integração ferroviária; expansão coordenada das áreas de armazenagem, retroárea e sistemas de agendamento de caminhões.
Expansão da Refinaria Abreu e Lima e do polo energético de Suape	Investimentos destinados à conclusão do segundo trem e à expansão da capacidade de processamento para aproximadamente 260 mil barris diários até 2029.	Necessidade de ampliar a produção nacional de derivados e aproveitar a infraestrutura energética e portuária instalada em Suape.	Aumento da demanda por movimentação de petróleo, derivados, tancagem, cabotagem, dutos e distribuição terrestre.	Maior densidade de cargas e possibilidade de formação de fluxos regulares para o interior do Nordeste, melhorando a utilização dos ativos portuários e logísticos.	Ampliação dos acessos terrestres, capacidade de armazenagem e distribuição; integração futura com a Transnordestina; gestão dos impactos ambientais e operacionais.

Dragagem e modernização do Porto do Recife	Obras autorizadas em junho de 2026, incluindo aprofundamento dos canais e modernização das defensas, em um conjunto de investimentos estimado em mais de R\$ 100 milhões.	Limitações de calado, porte das embarcações e competitividade das operações de graneis sólidos e carga geral.	Possibilidade de receber navios maiores e operar com maior carregamento, ampliando a capacidade efetiva dos berços.	Redução de restrições operacionais e preservação da competitividade em trigo, açúcar, malte, fertilizantes, milho, carga geral e outras cargas destinadas ao mercado metropolitano.	Modernização dos armazéns e procedimentos; melhoria da produtividade dos berços; organização do acesso de caminhões e compatibilização com a mobilidade urbana.
Modernização do Aeroporto Internacional do Recife	Pacote anunciado em 2026 de aproximadamente R\$ 640 milhões, incluindo R\$ 60 milhões para implantação de terminal intermodal.	Necessidade de ampliar a integração terrestre, organizar os fluxos de passageiros e fortalecer as funções urbanas, empresariais e logísticas do aeroporto.	Ampliação da capacidade de atendimento, da infraestrutura associada e da integração entre o terminal e diferentes meios de transporte terrestre.	Maior eficiência no acesso ao aeroporto e melhores condições para a movimentação de encomendas expressas, medicamentos, componentes industriais, perecíveis e mercadorias do comércio eletrônico.	Melhoria da BR-101 e das vias do entorno; integração com os centros de distribuição de Jaboatão; expansão de rotas e serviços de carga.
Ampliação do Aeroporto de Caruaru	Investimento total de R\$ 150 milhões, dividido entre os governos federal e estadual. Inclui novo terminal de aproximadamente 6 mil m ² , ampliação da pista de 1.800 para 2.250 metros, novo pátio e pistas de taxiamento. Obras em andamento em 2026.	Limitações da pista, do terminal e da capacidade de receber aeronaves de maior porte.	Ampliação da capacidade operacional, possibilidade de receber aeronaves maiores e expansão potencial do número de destinos e frequências.	Redução da dependência do Aeroporto do Recife para viagens originadas no Agreste; melhoria da acessibilidade empresarial e possibilidade de atender cargas urgentes e de maior valor agregado do Polo de Confecções.	Consolidação da demanda regular; atração de companhias aéreas; integração com BR-232 e BR-104; desenvolvimento de serviços logísticos no entorno.

Modernização do Aeroporto de Serra Talhada	Compromisso de aproximadamente R\$ 40,5 milhões em investimentos privados, no âmbito da concessão formalizada em 2026.	Limitações operacionais e necessidade de elevar a segurança e a qualidade da infraestrutura aeroportuária do Sertão do Pajeú.	Ampliação da capacidade operacional e das condições de atendimento a passageiros e pequenos volumes de carga.	Redução do isolamento relativo do território e melhoria do acesso a serviços de saúde, educação, turismo e atividades empresariais; atendimento a cargas urgentes, medicamentos e peças de reposição.	Manutenção de voos regulares; articulação com companhias aéreas; consolidação da demanda regional e integração terrestre.
Ferrovia Transnordestina e trecho Salgueiro–Suape	Fase 1 da Transnordestina estimada em R\$ 15 bilhões, com aproximadamente R\$ 9,8 bilhões executados até março de 2026 e mais de 80% de avanço físico. O trecho Salgueiro–Suape, com cerca de 544 km, teve licitações iniciadas em 2026 para projetos executivos e execução faseada; o valor global deverá ser consolidado a partir das contratações.	Ausência de alternativa ferroviária para cargas de grande volume e longa distância entre o interior e Suape.	Criação de capacidade adicional para transporte de grãos, minérios, gipsita, fertilizantes, combustíveis e produtos industriais; ampliação da área de influência de Suape e redução da pressão sobre as rodovias.	Redução do custo por tonelada-quilômetro, maior eficiência energética, aumento da previsibilidade e formação de fluxos de ida e retorno; fortalecimento de Salgueiro como plataforma intermodal.	Conclusão dos projetos e obras; implantação de terminais intermodais; organização de cargas; definição de modelo operacional e coordenação entre produtores, operadores ferroviários, distribuidores e Suape.

Fonte: Elaboração CEPLAN.

A leitura conjunta dos investimentos evidencia que Pernambuco está avançando simultaneamente em três frentes: recuperação da eficiência da infraestrutura existente, ampliação da capacidade de ativos consolidados e implantação de conexões capazes de modificar a organização territorial dos fluxos. Essas frentes, entretanto, apresentam diferentes ritmos de maturação e distintos graus de impacto sobre o sistema.

A primeira frente corresponde à recuperação da eficiência rodoviária. O PE na Estrada e as intervenções na BR-104 e na BR-232 enfrentam um passivo que afeta diretamente a velocidade, o consumo de combustível, o desgaste dos veículos e a regularidade das entregas.

A segunda frente é formada pelos investimentos que adicionam capacidade aos grandes terminais logísticos. Suape constitui o exemplo mais evidente. A dragagem do canal e a entrada em operação do novo terminal de contêineres ampliam a capacidade marítima, reduzem restrições ao porte dos navios e criam condições para crescimento da cabotagem e do longo curso. O Porto do Recife, em escala distinta, procura preservar sua competitividade mediante a ampliação do calado e a modernização de sua infraestrutura.

No sistema aeroportuário, os investimentos no Recife, em Caruaru e em Serra Talhada também elevam a capacidade operacional e ampliam as possibilidades de integração regional. Seus impactos sobre a logística de cargas, entretanto, serão diferenciados. No Recife, existe potencial mais imediato para encomendas expressas, comércio eletrônico, medicamentos, componentes e produtos urgentes. Em Caruaru e Serra Talhada, o principal efeito inicial tende a ocorrer sobre a acessibilidade empresarial e territorial, com a carga aérea concentrada em pequenos volumes e operações específicas.

A expansão dos terminais cria, contudo, um risco de assimetria entre os nós logísticos e os corredores que os alimentam. Suape poderá aumentar significativamente sua movimentação de contêineres, combustíveis e cargas industriais, mas a utilização dessa capacidade continuará condicionada aos acessos rodoviários metropolitanos e, no médio prazo, à conexão ferroviária. De forma semelhante, os ganhos do Aeroporto do Recife podem ser parcialmente neutralizados se a saturação da BR-101 e das vias do entorno reduzir a previsibilidade do trecho terrestre.

O Arco Metropolitano possui, por isso, importância superior à de uma intervenção rodoviária convencional. Ao criar uma conexão externa entre a Mata Norte, a BR-408, a BR-232 e Suape, o projeto poderá redistribuir fluxos que atualmente convergem para o trecho urbano da BR-101. Seu efeito esperado envolve aumento da capacidade, redução de congestionamentos, maior confiabilidade dos acessos portuários e abertura de novas áreas para atividades industriais e logísticas. Esses benefícios, entretanto, dependem da implantação do corredor de forma contínua, e não apenas de segmentos desconectados.

A terceira frente compreende os investimentos com potencial para alterar a arquitetura modal do sistema. A conclusão do trecho Salgueiro–Suape da Transnordestina representa o principal projeto dessa natureza. Enquanto a recuperação rodoviária melhora o funcionamento da matriz atual, a ferrovia poderá modificar a distribuição das cargas entre os modais, transferindo para os trilhos parte do transporte de grande volume e longa distância.

O impacto esperado é especialmente relevante para o polo gesseiro do Araripe, para o recebimento de grãos e insumos pela avicultura e pela bacia leiteira do Agreste, para a distribuição de combustíveis da RNEST e para a movimentação de fertilizantes, minérios e

produtos agroindustriais. A ferrovia também poderá ampliar a hinterlândia de Suape, permitindo ao porto captar cargas do interior nordestino e do MATOPIBA.

Os benefícios ferroviários, entretanto, não decorrerão apenas da construção da linha. A capacidade física precisa ser acompanhada por terminais intermodais, estruturas de armazenagem, equipamentos de transbordo e contratos capazes de assegurar volumes regulares. A formação de cargas de retorno será igualmente importante: além de transportar produtos do interior para Suape, a ferrovia precisará distribuir combustíveis, fertilizantes, insumos e bens intermediários no sentido inverso. Sem esse equilíbrio, a capacidade instalada poderá apresentar baixa utilização e custos elevados.

O quadro dos investimentos revela, portanto, uma complementaridade necessária entre as diferentes fontes. Os recursos estaduais tendem a produzir maior impacto sobre a capilaridade territorial e as conexões de primeira e última milha. Os investimentos federais são determinantes nos corredores de longa distância e nas infraestruturas de maior escala. Por sua vez, o capital privado adiciona capacidade e tecnologia aos terminais e aos empreendimentos que geram demanda logística. O principal risco não está apenas na eventual insuficiência de recursos, mas na falta de sincronização entre os projetos.

5. SONDAAGEM DO SETOR DE LOGÍSTICA SOBRE A INFRAESTRUTURA EM PERNAMBUCO

Três mensagens para a decisão:

A leitura dos dados primários pode ser condensada em três mensagens de negócio:

Eixo	Mensagem-chave	Dados de suporte
1. O diagnóstico financeiro	A infraestrutura funciona como um imposto oculto que drena o caixa das empresas.	72% relatam perdas; 52% queimam caixa com combustível extra; congestionamento lidera (4,12/5,0); custo estimado de R\$ 1,1–3,4 bi/ano.
2. O risco de negócio	O estado arrisca perder a atração de investimento industrial.	Indústria (NPS –31) e média empresa (–19) são detratoras ativas, ainda que 77% pretendam investir na região.
3. A agenda do setor	O investimento deve focar no básico estruturante e no gargalo metropolitano.	75% exigem conservação das rodovias; foco em recuperação de BRs, Arco Metropolitano e Transnordestina.

Nota metodológica

Esse capítulo apoia-se em uma pesquisa aplicada ao setor logístico de Pernambuco, com 60 respondentes válidos e coleta concluída em julho de 2026. O questionário reúne 21 questões, combinando perguntas fechadas, escalas *Likert* de 1 a 5 e campos abertos de texto, organizadas em blocos de perfil, avaliação de infraestrutura, impacto em custos, perspectivas, governança e recomendação (NPS).

Natureza e alcance do estudo. Trata-se de uma sondagem estratégica (qualitativa) com tomadores de decisão do setor — não de um levantamento amostral probabilístico. O valor do material está em captar, de forma estruturada, a leitura de quem decide onde e como investir em logística no estado. Por essa razão, os resultados descrevem a percepção do conjunto de respondentes e devem ser lidos como um retrato qualificado do setor, não como estimativa populacional.

Concentração geográfica e agrupamentos. A base concentra-se no eixo Recife–Suape (43% na Região Metropolitana e 18% em Suape/Litoral Sul), com menor presença de Agreste e Sertão. Por isso, segmentos e regiões com poucos casos (por exemplo, setor público, com um único respondente) foram consolidados em grupos maiores para as leituras cruzadas. Catorze

respondentes têm sede fora de PE, mas declararam operar no estado e foram mantidos na base.

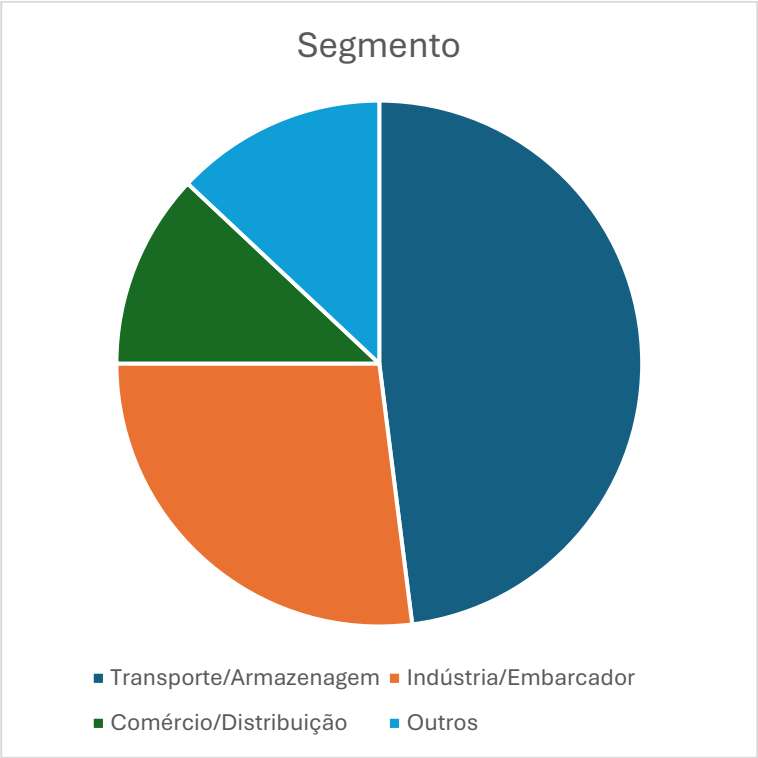
Quadro 1: Parâmetros da pesquisa de campo

Parâmetro	Valor
Respondentes válidos	60
Variáveis analisadas	63 (incluindo derivadas)
Questões	21
Janela de coleta	8 a 21 de julho de 2026
Tipo de estudo	Sondagem estratégica, não-probabilística (adesão)
Sedes fora de PE (operando no estado)	14

5.1. Perfil dos respondentes

O perfil da base é dominado por quem move a carga: transportadoras e operadores logísticos, somados aos operadores de armazéns, respondem por 48% dos casos. A Indústria/Embarcador aparece com 27% e o Comércio/Distribuição com 12% — os três grupos cobrem a cadeia do gerador ao distribuidor final.

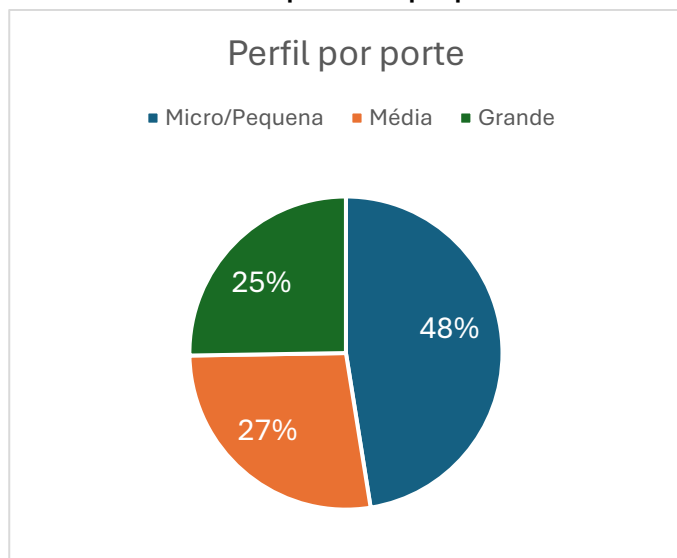
Gráfico 1 – Perfil do respondente por segmento



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

Em porte, a base é equilibrada entre micro/pequenas (47%), médias (26,7%) e grandes (26,3%), o que permite contrastar realidades operacionais distintas.

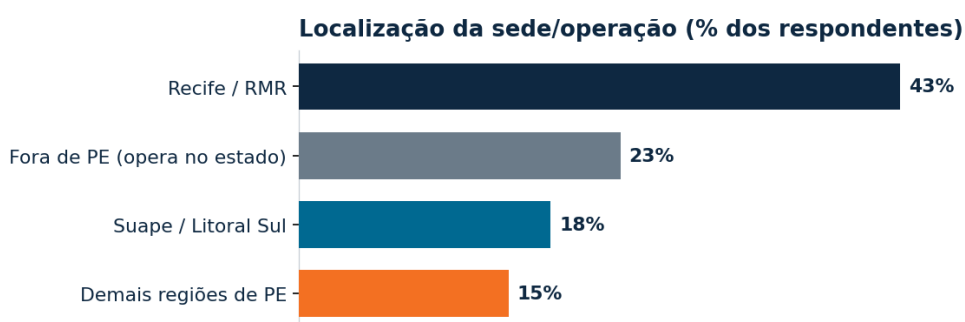
Gráfico 2 – Perfil do respondente por porte



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

Maturidade e território. É um setor experiente: 70% atuam há mais de dez anos. A operação é fortemente ancorada na Região Metropolitana do Recife e no polo de Suape, o que reforça a leitura do eixo metropolitano como coração logístico do estado — e como seu principal ponto de tensão.

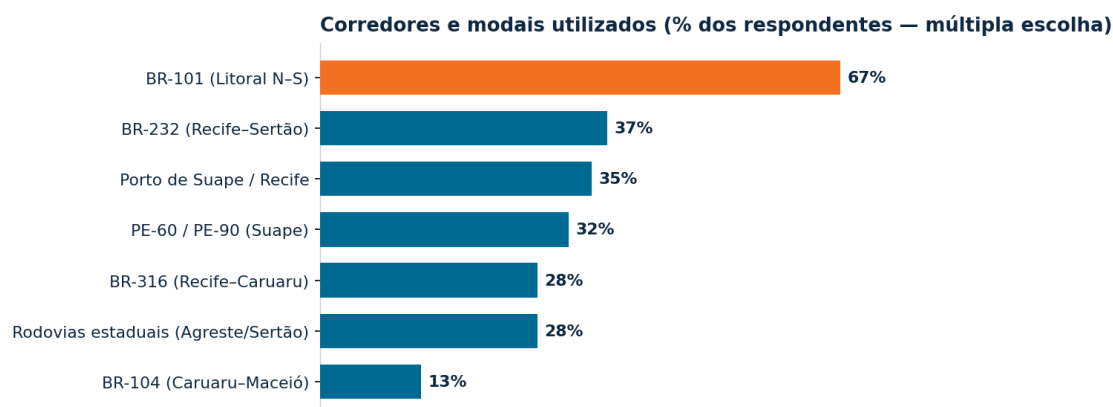
Gráfico 3 – Perfil do respondente por localização



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

A matriz é rodoviária na prática. A BR-101 é o corredor mais utilizado, citado por 67% dos respondentes — tornando-se, isoladamente, o maior ponto de vulnerabilidade do sistema. O modal marítimo (Suape/Recife) aparece em 35% das respostas e a carga aérea em menos de 2%. O sistema é multimodal no papel, mas depende quase inteiramente da estrutura rodoviária.

Gráfico 4 – Perfil do respondente por corredores e modais utilizados



Q6 — corredores e modais utilizados (múltipla escolha, até três por respondente).

Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

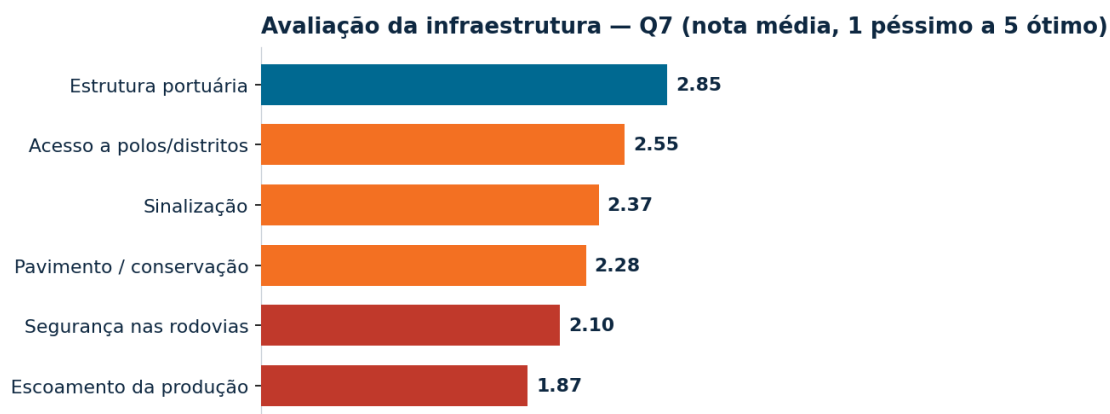
5.2. Percepção do Segmento

A leitura descritiva organiza a percepção do segmento sob os seguintes aspectos: i) como avalia a infraestrutura, ii) o que mais pesa na operação, iii) quanto isso custa, iv) como enxerga o futuro e a governança pública, e se v) recomendaria Pernambuco como plataforma logística.

5.2.1. Avaliação da infraestrutura

A reprovação é generalizada. Em uma escala de 1 (péssimo) a 5 (ótimo), nenhum dos seis itens atinge o ponto médio de nota 3,0. O escoamento da produção é o item mais crítico (1,87), seguido da segurança nas rodovias (2,10). Pavimento e sinalização ficam na faixa de 2,3; e mesmo a estrutura portuária — a mais bem avaliada — não ultrapassa 2,85.

O padrão indica um problema sistêmico: **a insatisfação não se concentra em um elo, ela percorre toda a cadeia física.**

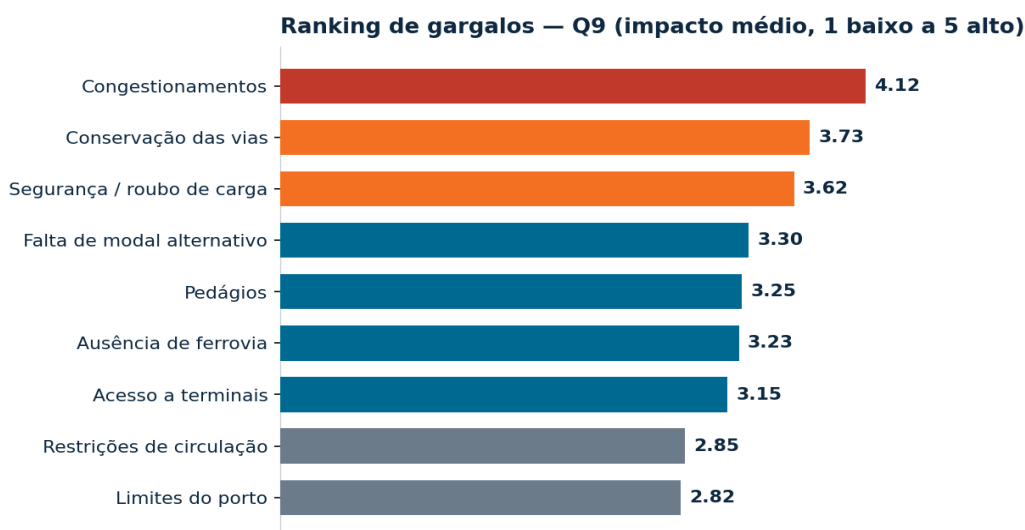


Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

Evolução recente: Por outro lado, há reconhecimento de avanços, embora tímidos: 52% dizem que a infraestrutura melhorou, mas quase sempre “um pouco”. Vinte por cento percebem piora e 22% a veem estagnada. O saldo é de expectativa contida — melhora marginal, não transformação.

5.2.2. Ranking de gargalos

Perguntado sobre o impacto de cada gargalo (1 = baixo, 5 = alto), o setor coloca o congestionamento no topo (4,12), à frente da conservação das vias (3,73) e da segurança/roubo de carga (3,62). O bloco intermediário reúne falta de modal alternativo, pedágios e ausência de ferrovia, todos acima de 3,2 — sinalizando que a dependência rodoviária e o custo de circular pesam de forma consistente.



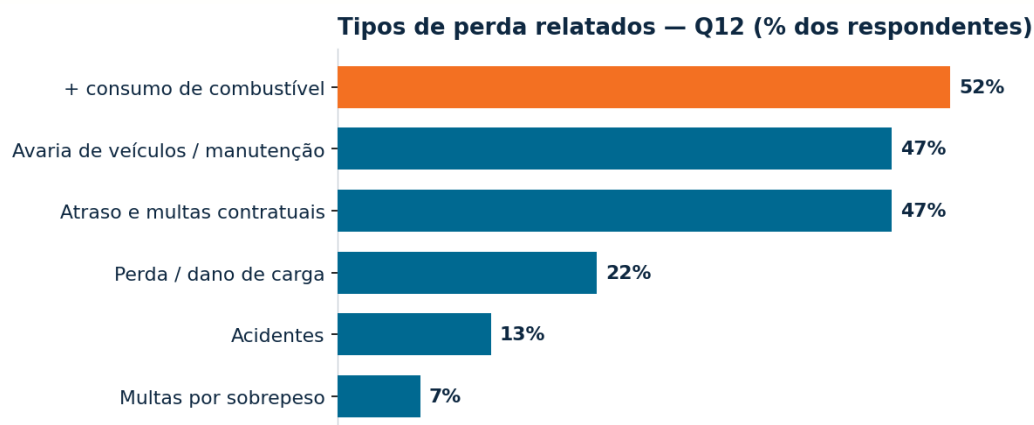
Q9 — impacto médio percebido por gargalo, do maior para o menor.

Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

5.2.3. Impacto nos custos e o imposto oculto em R\$

O gargalo se converte em preço. Cerca de 64% dos respondentes estimam um sobrepreço logístico de pelo menos 5% atribuível à infraestrutura, e 28% apontam sobrepreço acima de 20%. As perdas são a regra, não a exceção: 72% relataram algum prejuízo relacionado à infraestrutura.

Como esperado, a conta aparece com mais frequência no aumento do consumo de combustível, na avaria de veículos e no atraso de entregas com multas contratuais.



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

Tabela 2.1: Percepção de sobrepreço dado a infraestrutura atual

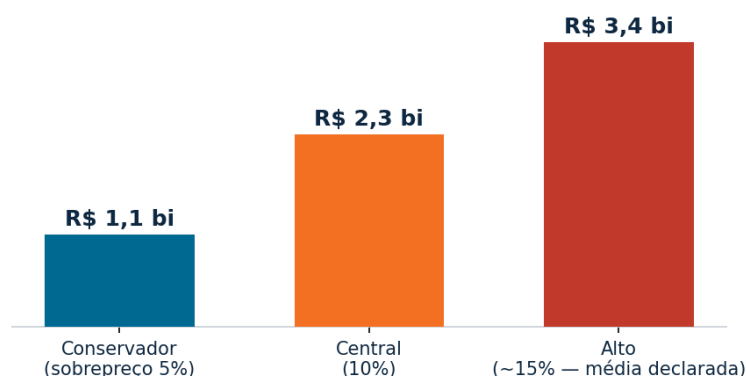
Indicador de custo	Resultado
Estimam sobrepreço $\geq$ 5% (Q10)	$\approx$ 64% dos respondentes
Estimam sobrepreço > 20% (Q10)	28% dos respondentes
Relataram perdas por infraestrutura (Q11)	72% dos respondentes
Perda mais citada (Q12)	Aumento de consumo de combustível (52%)

Fonte: Pesquisa própria. Elaboração: Ceplan Consultoria.

O imposto oculto — quanto custa em reais

Para dimensionar a ordem de grandeza dessa percepção qualitativa, foi realizado um exercício para tentar estimar o custo monetário desses gargalos. A estratégia parte do custo de transporte de cargas do estado, estimado aplicando-se a fatia de transporte no custo logístico nacional (8,5% do PIB, ILOS 2025) ao PIB de Pernambuco (R\$ 270,5 bilhões, IBGE 2023) — o que resulta em cerca de R\$ 23 bilhões por ano. Sobre essa base, aplica-se o sobrepreço que a própria sondagem revela.

Custo anual da ineficiência logística em Pernambuco (R\$ bilhões/ano)



Base: custo de transporte de cargas em PE $\approx$ R\$ 23 bi/ano (8,5% do PIB estadual, ILOS 2025 $\times$ PIB IBGE 2023).

Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

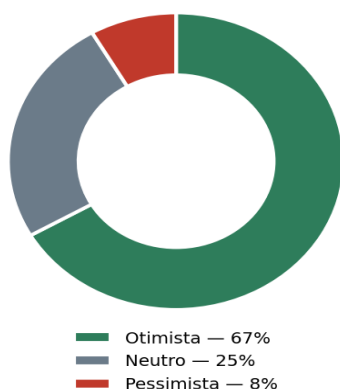
Mesmo no cenário conservador (sobrepço de 5% apenas sobre o transporte), a ineficiência logística custa cerca de R\$ 1,1 bilhão por ano ao setor produtivo pernambucano; no cenário central (10%), R\$ 2,3 bilhões; e, aplicando a média ponderada declarada pelos respondentes (~15%), R\$ 3,4 bilhões anuais.

Apesar de uma estimativa deliberadamente conservadora, pois utilizou-se apenas o componente de transporte (exclui estoque e armazenagem, que somam outros 7 pontos do PIB em custo logístico) e o PIB oficial de 2023. A leitura é clara: **cada ano de adiamento das obras estruturantes equivale a bilhões de reais queimados em eficiência.**

5.2.4. Perspectivas e governança

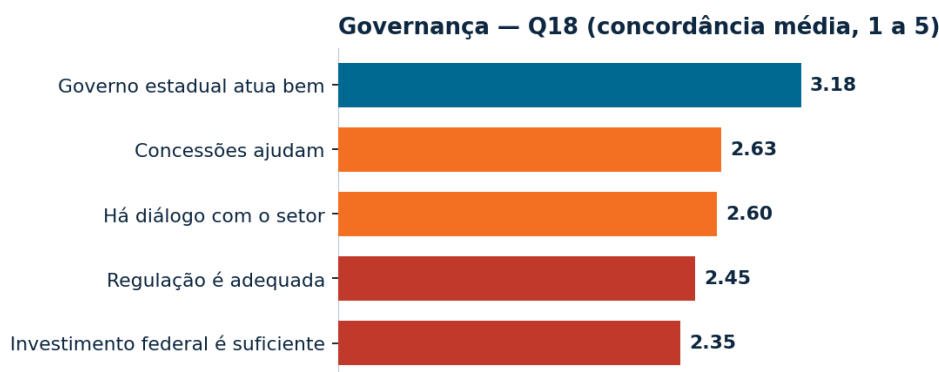
A perspectiva para os próximos anos é majoritariamente otimista (67%), contudo, novamente, em tom moderado — predomina o “levemente otimista”. Em paralelo, 40% classificam a burocracia do setor como alta ou muito alta, um atrito que convive com o otimismo declarado.

Perspectiva para os próximos anos — Q16



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

Confiança desigual entre os atores públicos (Q18). Na escala de concordância de 1 a 5, o único item acima do ponto neutro é a atuação do governo estadual (3,18). Concessões, diálogo e regulação ficam abaixo de 2,7, e o investimento federal é o item de pior avaliação (2,35) — a União é vista como o elo mais frágil da governança logística do estado.

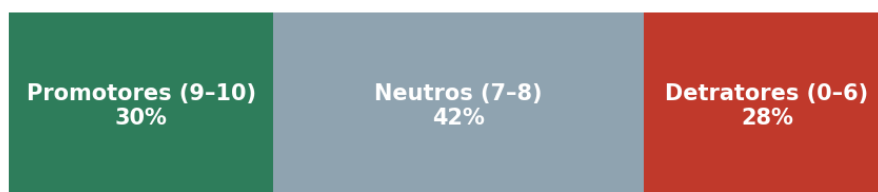


Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

5.2.5. NPS — Pernambuco como plataforma logística (Q19)

A síntese reputacional é um Net Promoter Score (NPS) de apenas +1,7: 30% de promotores, 42% de neutros e 28% de detratores. É um empate técnico entre quem recomenda e quem não recomenda o estado. A leitura é a de um potencial ainda não convertido em reputação consolidada. Na próxima seção detalha-se com mais profundidade.

Distribuição do NPS — Q19 (NPS da base = +1,7)



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

5.3. O que os dados revelam?

Cruzar as respostas por perfil expõe o que a média esconde: o gargalo é sentido de forma diferente conforme o segmento e o porte, e a insatisfação se concentra exatamente em quem mais importa para a atração de carga e investimento.

5.3.1. Gargalos por segmento e porte

O ramo de Comércio/Distribuição é quem mais sofre: registra notas altas de impacto em praticamente todos os gargalos — a ponta final da cadeia absorve o custo acumulado do sistema. A Indústria sente relativamente menos a segurança (3,25), mas o congestionamento é crítico (4,25). Por porte, a média empresa é a mais penalizada pelo pedágio (3,75), por ter menos escala para diluir custos fixos.

Tabela 2.2: Avaliação por ramo de atividade dentro do segmento

Impacto médio (1–5)	Congestionamentos	Conservação	Segurança
Comércio/Distribuição	4,29	4,43	4,29
Indústria/Embarcador	4,25	3,75	3,25
Transporte/Armazenagem	3,90	3,62	3,69

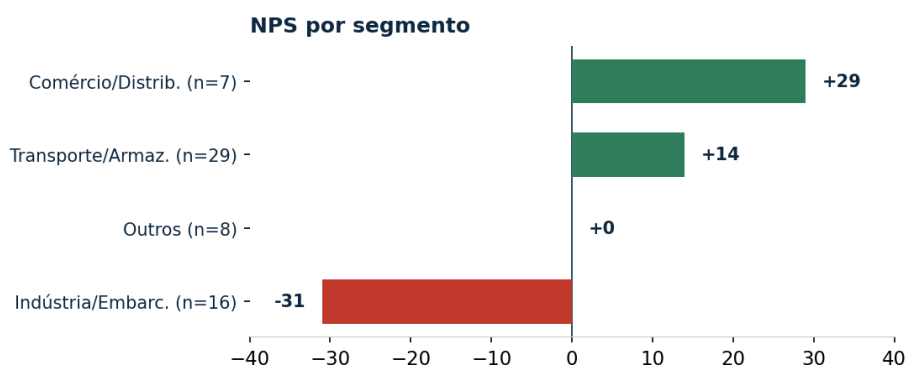
Fonte: Pesquisa própria. Elaboração: Ceplan Consultoria.

Q9 por segmento (categorias consolidadas). Leituras indicativas; n por grupo informado na seção de NPS.

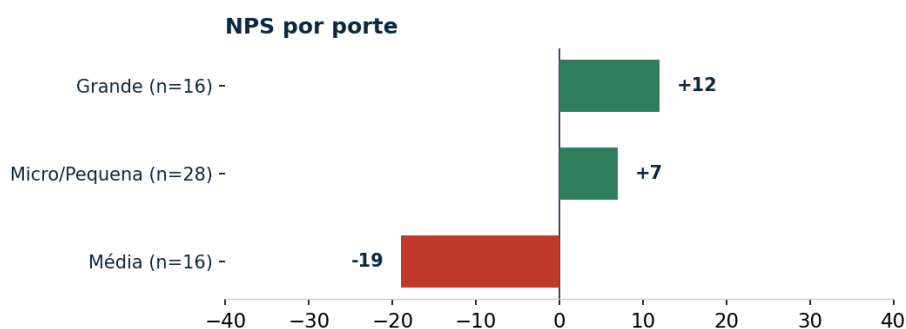
5.3.2. NPS por perfil de empresa

Aqui está o achado mais estratégico do relatório. O NPS positivo do Comércio (+29) e do Transporte (+14) é anulado pela Indústria/Embarcador (–31). Por porte, grandes (+12) e micro/pequenas (+7) contrastam com a média empresa (–19). Em outras palavras: quem gera

a carga e quem tem porte intermediário são os detratores. Sem infraestrutura e segurança, é justamente esse público — o que decide onde instalar operação — que sinaliza menor disposição a recomendar o estado.



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

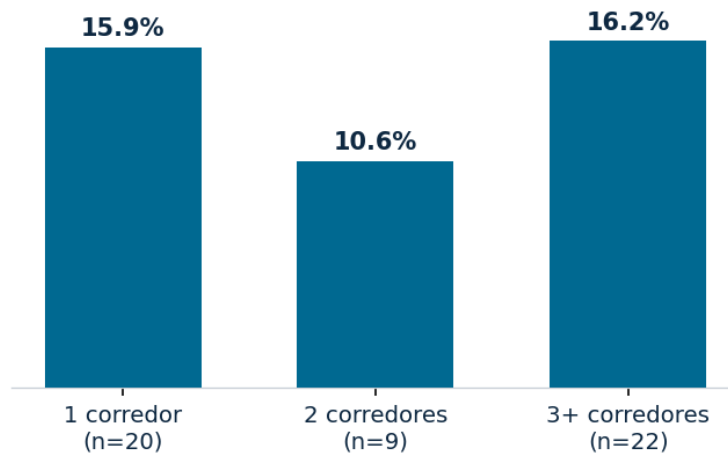


Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

5.3.3. Custo percebido × intensidade de uso das rodovias

Não há relação linear entre o número de corredores rodoviários usados e o sobrepreço percebido (correlação $\approx -0,08$). Ou seja, agentes que utilizam mais rodovias não relatam custo maior — o que reforça que o sobrepreço vem da qualidade da via, não da quantidade de vias percorridas. O problema é estrutural, não de exposição.

Sobrepção médio × uso de rodovias

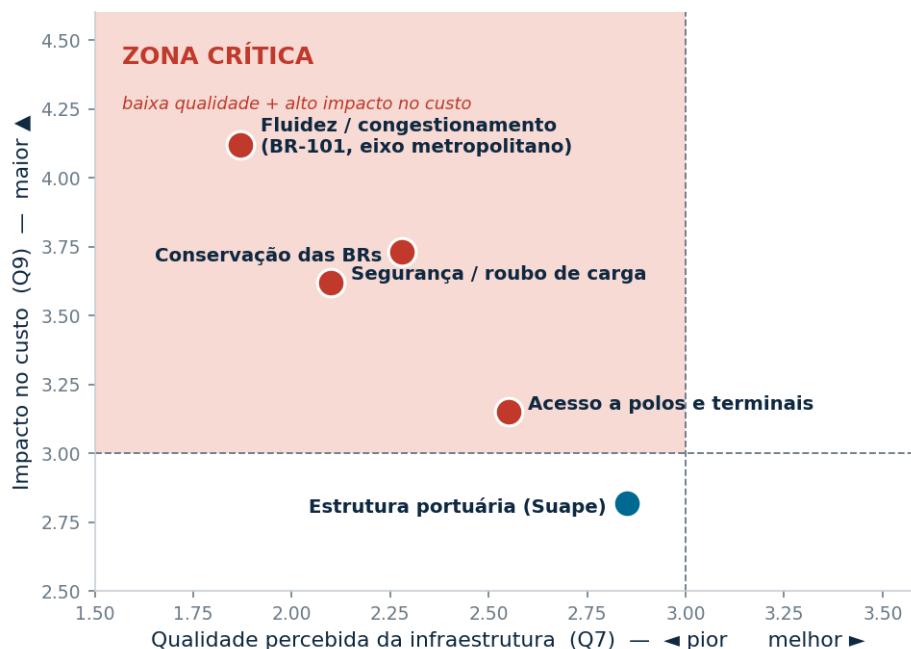


Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

5.3.4. Matriz risco × oportunidade: onde priorizar

Sobrepondo as duas leituras — a qualidade percebida de cada frente de infraestrutura (Q7) e o impacto que ela gera no custo (Q9) — obtém-se um mapa de priorização. O quadrante superior esquerdo, de baixa qualidade e alto impacto, é a zona crítica: onde o retorno de um investimento é maior, porque se ataca simultaneamente o pior desempenho e o maior custo.

Matriz risco × oportunidade — onde priorizar o investimento



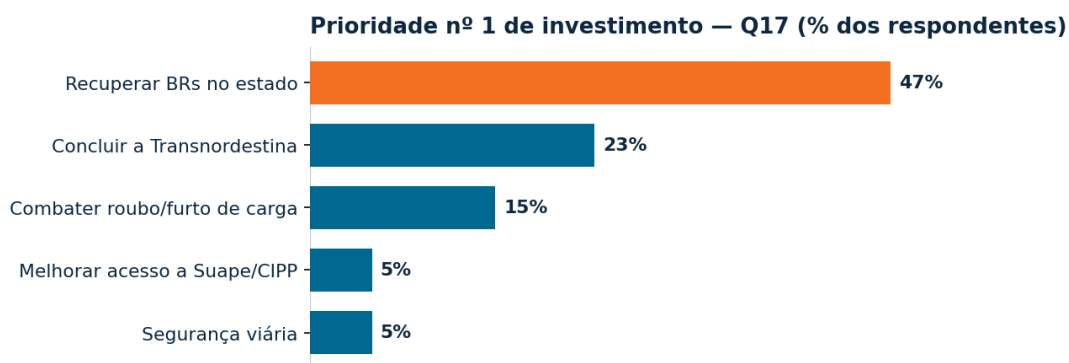
Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

O eixo metropolitano concentra o risco. Fluidez/congestionamento (BR-101 e o eixo metropolitano), conservação das BRs e segurança viária caem todos na zona crítica — combinam a pior avaliação de qualidade com o maior impacto no custo. É exatamente o conjunto que o **Arco Metropolitano de Recife e a recuperação das BRs endereçam**. A estrutura portuária de Suape, por contraste, aparece fora da zona crítica: é o ativo mais bem avaliado e de menor impacto relativo, o que sugere priorizar o acesso rodoviário ao porto antes do porto em si.

6. O que vem pela frente

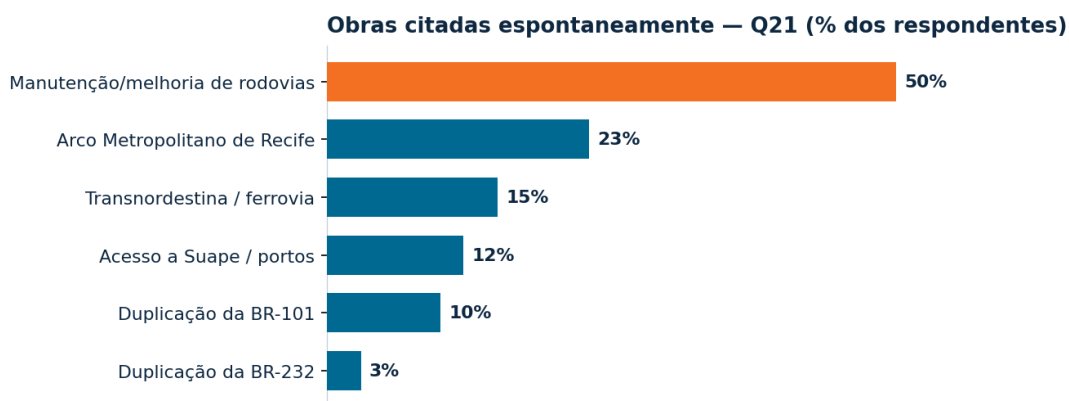
6.1. A agenda de prioridades

Há forte convergência entre o que o setor marca em perguntas fechadas e o que escreve espontaneamente. Na prioridade número um de investimento (Q17), a recuperação das BRs no estado lidera com folga (47%), seguida da conclusão da Transnordestina (23%) e do combate ao roubo de carga (15%).



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

Quando o campo é aberto (Q21), o mesmo eixo reaparece: melhoria das rodovias é o tema dominante (50% das menções), com o Arco Metropolitano de Recife (23%) e a Transnordestina (15%) logo atrás.



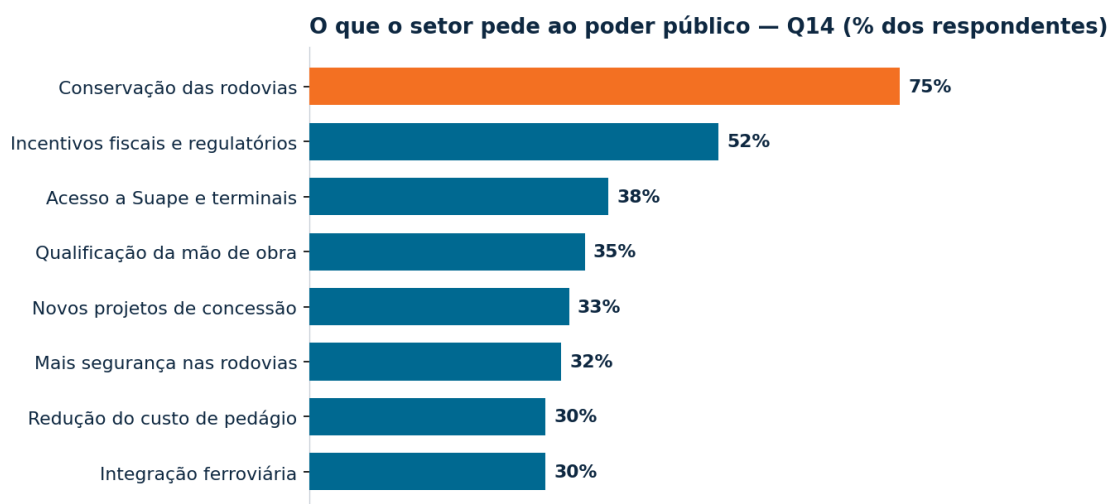
Q17 (prioridade fechada) e Q21 (obra citada em texto livre) apontam a mesma agenda.

Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

6.2. O que o setor pede ao poder público

Perguntado sobre os fatores que fariam a empresa ampliar operações em Pernambuco (Q14), o setor é inequívoco: **75% colocam a conservação das rodovias como fator número um**. Em seguida vêm incentivos fiscais e regulatórios (52%) e a melhoria do acesso a Suape e terminais

(38%). A pauta mistura obra física e ambiente de negócios — não basta asfaltar; é preciso também reduzir custo de circular e destravar o acesso portuário.



Fonte: Dados próprios. Elaboração: Ceplan Consultoria.

6.3. Plano de Competitividade e Produtividade Regional

Pernambuco tem localização, porto e vontade de investir. O que falta é a via que sustenta tudo isso. As quatro diretrizes a seguir não são um pedido de socorro: são um plano de competitividade — as intervenções que o próprio setor identifica como as de maior retorno para a produtividade regional, sustentadas pelos dados desta sondagem.

Diretriz 1 — Recuperar antes de expandir. A infraestrutura é reprovada em toda a linha (nenhum item $\geq 3,0$). Conservar as BRs e as vias estaduais é o pré-requisito de qualquer agenda de crescimento, e é a prioridade número um do setor (75%). **Retorno: reduz diretamente o sobrepreço estimado em R\$ 1,1–3,4 bi/ano.**

Diretriz 2 — Destravar o eixo Recife–Suape. O congestionamento é o gargalo de maior impacto (4,12) e o vértice da zona crítica. **Concluir o Arco Metropolitano de Recife** e qualificar os acessos a Suape retira a carga pesada do centro urbano e libera o principal corredor do estado, a BR-101. **Retorno: ataca o maior driver de custo da matriz.**

Diretriz 3 — Diversificar a matriz. O sistema é rodoviário na prática. Concluir o trecho estadual da **Transnordestina é a segunda prioridade do setor** e a principal alavanca estrutural para reduzir custo e a dependência de um único modal. **Retorno: competitividade de longo prazo para exportação e cargas de baixo valor agregado.**

Diretriz 4 — Reter quem gera a carga. Indústria (NPS -31) e média empresa (-19) são os detratores ativos. **Sem infraestrutura e segurança, o capital que hoje quer investir (77%) tende a migrar na margem.** **Retorno: preservar a base industrial é preservar a arrecadação e o emprego do estado.**

7. Recomendações Finais e Plano de Competitividade e Produtividade Regional

A partir da integração sinérgica entre os dados secundários oficiais de infraestrutura e o diagnóstico primário de percepção dos líderes do setor, a CEPLAN consolida um Plano de Competitividade e Produtividade Regional organizado em quatro diretrizes estratégicas e pragmáticas para a gestão pública e investimentos privados:

- I. **Recuperar Antes de Expandir (Preservação do Ativo Existente):** A infraestrutura viária do estado encontra-se reprovada em todas as dimensões físicas (nenhum item $\geq 3,0$). Garantir a manutenção pesada e a recuperação funcional das BRs (BR-101, BR-232, BR-316, BR-423) e das PEs estruturantes é o pré-requisito absoluto de qualquer plano de desenvolvimento. Esta ação ataca diretamente a principal fonte do imposto oculto (estimado em R\$ 1,1 a R\$ 3,4 bi/ano).
- II. **Destravar o Eixo Metropolitano e os Acessos ao CIPP (Fluidez Carga-Porto):** O congestionamento urbano-industrial é a maior dor operacional (nota 4,12) e ocupa o centro da Zona Crítica. A viabilização do Arco Metropolitano de Recife e a ampliação das rodovias PE-60 e PE-90 são urgentes para retirar o tráfego pesado de passagem do centro urbano e garantir fluidez de acesso ao Porto de Suape.
- III. **Diversificar a Matriz e Reassumir a Agenda Ferroviária:** A matriz estadual opera com dependência excessiva do modal rodoviário (67% dependem da BR-101). A repactuação federativa e a captação de modelo de concessão/PPP para a conclusão do Ramal Salgueiro–Suape da Transnordestina são vitais para conectar o porto aos grãos e minérios do interior, dotando Pernambuco de multimodalidade real de longa distância.
- IV. **Criar um Plano Ativo de Retenção do Gerador de Carga:** A Indústria/Embarcador (NPS -31) e a Média Empresa (NPS -19) são os maiores detratores da plataforma logística estadual. Recomenda-se a criação de um Comitê Permanente de Competitividade Logística reunindo a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, DER-PE, Suape e entidades da Indústria e Transporte, focado em mitigar burocracia (40% de insatisfação), reforçar a segurança contra roubo de carga nas BRs e alinhar o cronograma de expansão industrial aos investimentos em infraestrutura terrestre.

Equipe Principal

CEPLAN — Consultoria Econômica e Planejamento

Consultoria com 30 anos de atuação e especializada em apoiar organizações na elaboração de planejamento e gestão estratégica, análise de conjuntura, cenários e projeções de variáveis econômicas, planejamento e desenvolvimento territorial e regional e urbano, avaliação de impacto de políticas públicas, análises setoriais e de econômicas, e estudos de impactos de investimento.

Júlio Becher - Coordenação

Sócio da CEPLAN Consultoria | Economista | Doutor em Economia pela UFPE

Ademilson Saraiva

Sócio da CEPLAN Consultoria | Economista | Especialista em Pesquisa Econômica.

Paulo Guimarães

Sócio e CEO da CEPLAN Consultoria | Economista | Doutorando em Gestão Pública na Universidade de Lisboa
