






DEZEMBRO DE 2025

BOLETIM DE LOGÍSTICA

CENTROS DE INTEGRAÇÃO DE LOGÍSTICA (CILS): PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E OPORTUNIDADES NO BRASIL



 [infrasaoficial](#)
 [infra.oficial](#)
 [infra-oficial](#)
 [infrasa.oficial](#)

 observatório@infrasa.gov.br
 institucional@infrasa.gov.br
 www.ontl.infrasa.gov.br
 www.infrasa.gov.br



DEZEMBRO DE 2025

BOLETIM DE LOGÍSTICA

CENTROS DE INTEGRAÇÃO DE LOGÍSTICA (CILS): PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E OPORTUNIDADES NO BRASIL

EQUIPE

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Luiz Inácio Lula da Silva

INFRA S.A.

DIRETOR-PRESIDENTE

Jorge Luiz Macedo Bastos

DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

Elisabeth Alves da Silva Braga

DIRETOR DE EMPREENDIMENTOS

André Luis Ludolfo da Silva

DIRETOR DE PLANEJAMENTO

Cristiano Della Giustina

DIRETOR DE MERCADO E INOVAÇÃO

Marcelo Vinaud Prado

Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL

Infra S.A.

Endereço: SAUS, Quadra 01, Bloco G, Lotes 3 e 5, Asa Sul, Brasília - DF - 70.070-010

E-mail: ontl@infrasa.gov.br / institucional@infrasa.gov.br

Site: www.infrasa.gov.br / www.ontl.infrasa.gov.br

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

José Renan Vasconcelos Calheiros Filho

SUPERINTENDENTE DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO

Lilian de Alencar Pinto Campos

GERENTE DE INOVAÇÃO

Sirléa de Fátima Ferreira Leal Moura

COLABORADORES

Gabriela Camilotti Saint Martin

Nícolas Guimarães Ohofugi

Venina de Souza Oliveira

Adriana Vanessa Mendes Moreira- Diagramação



INTRODUÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO

O uso racional da infraestrutura e da malha de transportes, aliado aos equipamentos logísticos e aos sistemas de apoio à operação, constitui medida fundamental para a redução de custos na operação do escoamento de cargas e mobilidade das pessoas. Todavia, o elevado custo logístico nacional tem se mostrado, nos últimos anos, um importante entrave à competitividade, reforçando a necessidade de investimentos estruturantes e de políticas integradas de transporte.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços¹, os dispêndios logísticos no Brasil somaram cerca de R\$ 226 bilhões em 2021, refletindo a urgência de soluções que promovam maior eficiência e integração entre os modos de transporte. A matriz de transportes brasileira, apesar de extensa e diversificada, apresenta conexões limitadas e desiguais entre os diferentes modos de transporte, comprometendo a intermodalidade e a competitividade territorial.

Nesse contexto, o principal esforço federativo atual é direcionado à consolidação do Planejamento Integrado de Transportes (PIT)², que abrange o desenvolvimento do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050. Este novo ciclo de planejamento, que sucede ao PNL 2035³, dá continuidade à visão de longo prazo e foca no desenvolvimento de propostas sistêmicas e integradas entre os diferentes modos de transporte, refletidas no desdobramento e na atualização contínua dos Planos Setoriais de Transportes⁴ (Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário, Portuário e Aéreo).

Em um olhar mais minucioso sobre a logística terrestre, a metodologia dos Planos Setoriais segue em constante revisão no âmbito do PNL 2050, buscando aprimoramentos na metodologia e nos indicadores que compõem as modelagens. Um desafio central mantido é a necessidade de expandir a acessibilidade logística, o que deve ser alcançado com o adensamento e a melhoria das infraestruturas auxiliares e a implantação de Centros de Integração Logística (CILs).

¹ Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Resultados da Consulta Pública do Custo-Brasil. 202. Disponível em: https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/setembro/mdic-define-oito-eixos-de-atuacao-para-reduzir-custo-brasil/resultados_cp_custo-brasil.pdf

² Planejamento Integrado de Transportes – PIT. Disponível em: <https://pit.infrasa.gov.br/o-que-e-o-pit/>.

³ Plano Nacional de Logística e Transportes - PNL 2035. Disponível em: (<https://ontl.infrasa.gov.br/planejamento-integrado-de-transportes/plano-nacional-de-logistica/plano-nacional-de-logistica-2035/>)

⁴ Planos setoriais dos modos de transportes rodoviário, ferroviário, portuário e hidroviário. Disponível em: <https://ontl.infrasa.gov.br/planejamento-integrado-de-transportes/planos-setoriais/>.



Além do avanço metodológico proporcionado pelo PIT, outros marcos recentes reforçam a expansão da integração logística no país. O principal marco é o Novo PAC, que priorizou eixos ferroviários estruturantes como a retomada da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), visando elevar a participação da matriz de transportes de cargas do modo ferroviário. Em paralelo, o transporte rodoviário foi estruturado com uma agenda de 15 leilões de concessões em 2025. O estímulo ao transporte pela navegação de cabotagem, foi reforçado pela regulamentação do programa BR do Mar, em 2025, inserindo esse modo de transporte no centro da agenda ESG (Ambiental, Social e Governança) brasileira.

Complementarmente, o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), lançado em 2023, reforça o papel da infraestrutura logística como vetor de desenvolvimento. No eixo Transporte Eficiente e Sustentável, destinado a rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias, o programa prevê 755 empreendimentos — entre obras públicas e concessões à iniciativa privada —, totalizando cerca de R\$ 330,90 bilhões em investimentos, dos quais cerca de 72% são de origem privada.

Esses avanços ocorrem em paralelo à transformação do mercado logístico nacional. O crescimento do *e-commerce* impulsionou a demanda por condomínios logísticos, centros de distribuição e plataformas integradas, elevando a taxa de ocupação de galpões e reduzindo a vacância dos empreendimentos. Segundo a ABRALOG⁵ e a SiILA⁶, empresas como Amazon, Mercado Livre e Magalu lideram a expansão desse mercado, estimulando investimentos privados em infraestrutura de armazenagem e transporte.

Paralelamente, alguns estados vêm desenvolvendo Planos Estaduais de Logística e Transporte (PELTs)⁷ alinhados às diretrizes nacionais, voltados à integração intermodal. Esses movimentos reforçam o papel dos governos locais na articulação territorial e na atração de investimentos.

⁵ ABRALOG. E-commerce garante crescimento do setor de condomínios logísticos. 2021. Disponível em: <https://www.abralog.com.br/noticias/e-commerce-garante-crescimento-do-setor-de-condominios-logisticos/>

⁶ SiILA - Sistema de Informação Imobiliária Latino-Americana. E-commerce dobra a ocupação dentro de condomínios logísticos. 2022. Disponível em: <https://siila.com.br/noticias/e-commerce-dobra-ocupacao-condominios-logisticos/405/lang/pt-br>

⁷ Planos Estaduais de Logística e Transporte. <https://ontl.infrasa.gov.br/planejamento-integrado-de-transportes/planos-estaduais-de-logistica-e-transporte/>.



Nesse contexto, os CILs despontam como instrumentos estratégicos para a transformação da rede logística brasileira⁸. Mais do que estruturas físicas de transbordo e armazenagem, os Centros de Integração Logística representam nós de integração operacional, conectando rodovias, ferrovias, portos e terminais aéreos, além de promoverem a centralização de serviços aduaneiros, industriais e tecnológicos. Sua implantação em pontos nodais do território contribui para a redução de custos logísticos, o uso racional da infraestrutura existente, a atração de investimentos privados e o aumento da eficiência territorial.

Portanto, a consolidação de uma política nacional voltada aos CILs é um passo essencial para que o Brasil avance rumo a uma logística mais integrada, sustentável e competitiva, alinhada aos princípios do planejamento multimodal e à visão estratégica estabelecida pelo PNL 2035.

Nesse contexto, a presente publicação se torna fundamental ao demonstrar a relevância dos CILs como nós operacionais estratégicos, consolidando os conceitos, a experiência internacional e o arcabouço regulatório. Ao detalhar a infraestrutura logística existente no Brasil e mapear as estruturas em planejamento, este estudo busca ser uma ferramenta para subsidiar a transformação da rede logística nacional em um sistema mais competitivo, eficiente e, finalmente, capaz de reduzir o Custo Brasil.

⁸ SiiLA. Mais de 2,8 milhões de m² de área logística está projetada para 2024. Conheça os principais empreendimentos. 2024. Disponível em: <https://siila.com.br/noticias/mais-de-2-8-milhoes-m2-area-logistica-projetada-2024-conheca-principais-empreendimentos/6768/lang/pt-br>,

CONCEITOS FUNDAMENTAIS DE LOGÍSTICA E INTEGRAÇÃO

Um dos conceitos centrais a serem estabelecidos é o de logística, conforme discutido na literatura. De modo abrangente, a logística compreende a área de conhecimento como o estudo do processo de transporte ou, ainda, ao estoque e armazenamento de produtos, englobando, desde o suprimento à produção e a entrega do produto ao cliente/consumidor, dentre outras atividades. O valor da logística reside em facilitar o fluxo de operações, agregando aos beneficiários atributos como tempo, qualidade e informações ⁹.

A estrutura de integração logística surge como uma solução para a economia contemporânea, que exige rapidez e flexibilidade no atendimento das demandas de infraestrutura de transporte ¹⁰. O principal objetivo dessas estruturas é garantir custos baixos e eficiência na movimentação de mercadorias.

As estruturas logísticas constituem elementos centrais dessa integração, organizadas de acordo com suas funções, nível de intermodalidade e agregação de valor. Diferentes conceitos são empregados para tratar do assunto, destacam-se os Centros de Integração Logística (CILs), as Plataformas Logísticas, os Terminais Intermodais, os Condomínios Logísticos, os Centros de Distribuição (CDs), os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA), as Estações Aduaneiras de Interior (EADI) e os portos secos.

Essas estruturas diferenciam-se pelo grau de integração entre os modos de transporte, pelo escopo de serviços oferecidos e pela natureza dos operadores envolvidos. De forma geral, quanto maior a conectividade multimodal e a oferta de serviços especializados, maior o potencial de geração de eficiência territorial e competitividade logística.

⁹ Mendes, G. S. Condomínios Logísticos e Fatores Competitivos da Logística Atual. Editora Intersaberes. 1ª Edição. ISBN 978-6589818793.

¹⁰ Ministério dos Transportes. Centro de Integração Logística: Desenvolvimento de Metodologia para Implementação de Centro de Integração Logística. 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-7-tomo-i-pdf>

CONCEITOS FUNDAMENTAIS DE LOGÍSTICA E INTEGRAÇÃO

2.1 Definição e Caracterização de Estruturas Logísticas

Entre os diversos conceitos empregados, os modelos a seguir são destacados pela sua relevância e complexidade.

2.1.1 Plataformas logísticas

As plataformas logísticas são consideradas uma solução eficaz para o transporte de cargas, oferecendo uma vasta gama de serviços que podem ser segregados em quatro grupos principais:



Serviços imobiliários (*Real Estate*):

abrangem aluguel e venda de armazéns, manutenção predial, planejamento de equipamentos e controle de entradas e saídas.



Serviços logísticos tradicionais:

armazenagem, movimentação de mercadorias, gerenciamento de ciclos de recebimentos/despachos e gerenciamento de cargas por rastreamento.



Serviços de terminais intermodais:

integram a armazenagem e o transporte em mais de um modo (como movimentação e reparo de contêineres e gerenciamento de recebimento/despacho entre rodovia e ferrovia).



Planejamento e desenvolvimento:

apoio ao planejamento territorial, desenvolvimento da intermodalidade e análise de demanda de transportes.

As plataformas logísticas também podem ser classificadas quanto aos modos de transporte:



Unimodais: interface com apenas um modo, como Centros de Distribuição Urbana.



Intermodais/multimodais: envolvem mais de um modo, como rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e dutoviário.

CONCEITOS FUNDAMENTAIS DE LOGÍSTICA E INTEGRAÇÃO

Quanto à agregação de valor, podem ser de Trânsito (predominam operações de triagem, com pouca estocagem), de Armazenagem ou de Agregação de Valor ao Produto (como rotulagem, embalagem, montagem).

As estruturas de Centros de Integração Logística e Plataformas Logísticas são as mais sofisticadas e aderentes ao direcionamento estratégico do Plano Nacional de Logística (PNL 2035), que visa a redução de custos pela priorização do transporte multi e intermodal.

Convém destacar que cada uma dessas estruturas logísticas varia em escala, função e nível de integração. Entender essa hierarquia é essencial para planejar a infraestrutura adequada para cada necessidade regional e de mercado.

Tabela 1: Critérios de classificação de plataformas logísticas

Tipologia	Centro de Distribuição (CD)	Centro de Integração Logística (CIL)	Plataforma Logística
Função e tamanho	Foco no armazenamento e distribuição.	Demanda > 10 milhões ton./ano.	Demanda > 30 milhões ton./ano ou elevada participação de produtos de alto valor agregado.
Características principais	Geralmente unimodal (rodoviário) e atende a um mercado local/regional.	Integração de duas ou mais modalidades de transporte e possibilidade de serviços aduaneiros.	CLI avançado, focado em agregação de valor, maior competitividade comercial e infraestrutura tecnológica para integração de informações (preferencialmente incluindo um aeroporto).



Fonte: Plano Estratégico de Logística de Transportes (PELT) Minas Gerais (2008). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

CONCEITOS FUNDAMENTAIS DE LOGÍSTICA E INTEGRAÇÃO

2.1.2 Outras tipologias

O panorama conceitual abrange outras estruturas importantes para a cadeia de suprimentos:



Terminal gateway: localiza-se próximo ao ponto de exportação/importação, atuando como a "porta de entrada/saída" para as mercadorias. É sempre classificado como intermodal e realiza funções como consolidação, desconsolidação e serviços aduaneiros, mas exclui atividades de agregação de valor devido ao alto custo operacional.



Condomínios logísticos: empreendimentos amplos, com maior infraestrutura que um Centro de Distribuição (CD). São focados em armazenagem, distribuição, consolidação de cargas e transbordo, destacando-se pelo compartilhamento de serviços entre diversos usuários (operadores logísticos, transportadoras, varejistas). O e-commerce tem sido um impulsionador relevante para o crescimento deste mercado.



Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA): recinto alfandegado que permite a instalação de linha de produção industrial, operando sob regime de Entrepasto Aduaneiro, possibilitando a suspensão de impostos (Estaduais ou Federais) para insumos.



Terminal doméstico (ou terminal interior): principalmente voltado ao abastecimento do mercado interno (nacional e regional), localizado perto do produtor ou consumidor. Pode ser unimodal ou intermodal.



Portos secos (EADI - Estações Aduaneiras de Interior): recintos alfandegados de uso público, instalados em zona secundária (interior do país) ou ponto de fronteira. Realizam o despacho aduaneiro e regimes especiais, facilitando o acesso a esses serviços no interior do país.



City Logistics (CL): tipologia que busca soluções para o transporte de cargas dentro dos centros urbanos, diferenciando-se dos Freight Villages (FVs), que se localizam fora desses centros.



Smart Logistics (Logística 4.0): envolve a aplicação de tecnologia (como Big Data e Internet das Coisas - IoT) para a gestão otimizada da operação e dos ativos. Exige sistemas de infraestrutura baseados em IoT, uso de robôs e automação, e sistemas de gerenciamento de armazém (WMS - Warehouse Management System) para otimizar as operações.

O conceito de plataforma logística, que deu origem a muitas das estruturas atuais, surgiu na França, em meados do Século XX, com o intuito de aprimorar a infraestrutura e mitigar o tráfego de cargas nas rodovias¹¹.

As principais plataformas logísticas históricas e atuais estão concentradas na Europa - Sogaris-Rungis (periferia de Paris), Porto de Rotterdam (Holanda), Porto de Barcelona (Espanha) e Porto de Le Havre (França). Ainda dentro do continente europeu, a Alemanha é citada como detentora de um dos sistemas logísticos mais abrangentes, composto por mais de 150 terminais, incluindo 35 plataformas intermodais do tipo GVZ (Güterverkehrszentren). A implantação dessas plataformas demonstrou um impacto socioeconômico positivo, resultando em mais eficiência, qualidade de serviço, redução de custos e gargalos, geração de milhares de empregos e um aumento de até 40% na produtividade das empresas usuárias na Alemanha.

No Estados Unidos, as plataformas logísticas estão intimamente ligadas ao desenvolvimento econômico, sendo responsáveis pela geração de milhares de empregos e de novos negócios nas regiões em que estão instaladas. Merecem destaque as plataformas que darão apoio aos portos de Los Angeles, de Long Beach e de Nova York/Jersey. Por fim, na Ásia, nos portos de Cingapura, Hong Kong e Dubai, estão algumas das principais plataformas logísticas do mundo.

Já se tratando de instalações logísticas voltadas para o comércio eletrônico, a expansão da infraestrutura imobiliária da Amazon, nos Estados Unidos, evidencia o crescimento da área construída e o avanço da rede logística para atender à demanda crescente, inclusive com os projetos para os próximos anos.

Para a análise de *benchmarking* internacional foram consideradas diferentes nomenclaturas, como *freight valley*, *inland port*, intermodal terminal e outras, e modelos de gestão, público, privado ou Parceria Público-Privada (PPP), buscando exemplos com aderência à realidade brasileira.

¹¹ Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro. Plano Estratégico de Logística e cargas do Estado do Rio de Janeiro - Sumário Executivo - PELC/RJ 2045.

3.1 Plataformas Logísticas Integradas (*Freight Villages*)

3.1.1 GVZ Bremen – Alemanha

O Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen, inaugurado em meados da década de 1980, é reconhecido como o primeiro centro de distribuição de carga da Alemanha, ocupando aproximadamente 500 hectares e empregando diretamente cerca de 8.700 pessoas em mais de 160 empresas. Sua infraestrutura se destaca pela robusta intermodalidade, oferecendo acesso rodoviário, ferroviário e aquaviário, além de estar situado em proximidade com o Aeroporto de Bremen. Notavelmente, o GVZ Bremen é o único terminal de transporte rododiferroviário integrado da Alemanha que opera sob o modelo de Parceria Público-Privada (PPP).

O empreendimento é complementado pela presença do porto de Bremen, a apenas 6 quilômetros, que atua como alternativa modal e possui a maior infraestrutura de armazenagem vertical da Europa¹². Diante da limitação de espaço físico, o governo local desenvolveu o Programa de Desenvolvimento Comercial para 2030¹³, que visa garantir o crescimento logístico de longo prazo por meio de abordagens inovadoras como o conceito de armazenamento inteligente, o melhor aproveitamento de imóveis existentes, a criação de propriedades logísticas de múltiplos pavimentos que conectam produção e armazenamento, e o investimento em *brownfields*¹⁴.

¹² Bremen Invest. The Cargo Distribution Centre (GVZ) in Bremen: a logistics hub with a bright future. Disponível em: <https://www.wfb-bremen.de/en/page/bremen-invest/investing-in-bremen-cargo-distribution-centre-gvz-logistics-hub>.

¹³ Bremen Bremerhaven Innovativ Aus Tradition. Disponível em: <https://www.bremen-innovativ.de/gep2030/>.

¹⁴ *Brownfields* são áreas de instalações industriais ou comerciais abandonadas, geralmente com indícios de contaminação do solo e com difícil remediação.

¹⁵ WFB. GVZ Bremen. Disponível em: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/grundstuecke-und-immobilien/gewerbeflaechen-bremen/gvz-bremen/>.

Figura 1: GVZ Bremen – Alemanha



Fonte: WFB¹⁵

3.1.2 Plataforma logística de Zaragoza (Plaza) – Espanha

A Plaza, localizada em Zaragoza, Espanha, é notável por ser a maior instalação logística do continente europeu, abrangendo uma área de mais de 13 milhões de metros quadrados. Sua intermodalidade integrada é um fator de destaque, pois concentra em seu território um terminal ferroviário, um aeroporto (para passageiros e cargas) e conexões com as principais vias rodoviárias do país. O complexo ainda mantém uma infraestrutura de reserva substancial, com mais de 2,2 milhões de metros quadrados destinados à expansão rodoviária e 112 mil metros quadrados para expansão ferroviária¹⁶.

Além da conectividade, a Plaza oferece diferenciais cruciais para a instalação de empresas, como sistema próprio de abastecimento de água, emissário, sistema de aproveitamento de água para irrigação, estação de bombeamento, lagoa de regulação e subestação de energia elétrica. Essa gestão integrada de recursos atrai empresas nacionais e internacionais de variados setores, incluindo fabricantes de peças automotivas, desenvolvedores de software e fornecedores de materiais de escritório. Devido à crescente demanda de multinacionais por grandes áreas (acima de 15 hectares), o governo de Aragão tem buscado ativamente a ampliação da plataforma logística¹⁷.

¹⁶ Plaza Logística. Características. Disponível em: <https://www.plazalogistica.com/quienes-somos/datos-tecnicos/>.

¹⁷ El Confidencial. Aragón desatasca suelo logístico a gran velocidad para no morir de éxito. 2023. Disponível em: https://www.elconfidencial.com/espana/aragon/2023-11-06/aragon-suelo-logistico-gran-velocidad-morir-exito_3765549/.

¹⁸ Plaza Logística. Imagens. Disponível em: <https://www.plazalogistica.com/quienes-somos/galeria-de-imagenes-y-videos/imagenes/>.

Figura 2: Plataforma Logística de Zaragoza



Fonte: Plaza Logística¹⁸

3.1.3 Budapest Intermodal Logistics Centre (BILK) – Hungria

O Centro Logístico Intermodal de Budapeste (BILK) é um polo de relevância continental, dispendo de mais de 207.000 metros quadrados de área construída que incluem escritórios e armazéns de múltiplos padrões, tais como instalações refrigeradas, climatizadas e estruturas de *cross-docking*¹⁹. O complexo foi construído com tecnologias avançadas e assegura elevados padrões operacionais com sistemas automáticos de detecção e combate a incêndio, além de segurança e monitoramento 24 horas.

O BILK possui conexões diretas rodoviárias e ferroviárias e está estrategicamente posicionado a menos de 20 quilômetros tanto do Aeroporto Internacional Liszt Ferenc quanto do Porto de Csepel, que utiliza o Rio Danúbio para articular o transporte hidroviário aos principais corredores de navegação da Europa Central²⁰. Desde sua inauguração em 2001, o empreendimento tem registrado expansão contínua, atendendo líderes globais dos setores logístico, automotivo e e-commerce. O BILK está bem localizado para absorver o crescimento projetado no mercado de centros logísticos na Hungria, que será impulsionado pela maior demanda por armazenagem, modernização ferroviária e expansão rodoviária, especialmente nos setores farmacêutico e automobilístico.

Figura 3: Budapest Intermodal Logistics Centre



Fonte: BILK ²¹

¹⁹ Sistema que visa eliminar ou reduzir ao máximo a etapa de estocagem. O objetivo é o produto permanecer em movimento, desde a sua saída da fábrica até o cliente final.

²⁰ BILK. Disponível em: <http://bilk.hu/en/home/#>.

²¹ BILK. Galeria de fotos. Disponível em: <https://bilk.hu/en/rolunk/picture-gallery/>.

3.2 Portos Secos e *Hubs* de Comércio Interno (*Inland Ports*)

3.2.1 Will County Inland Port – Estados Unidos da América

Localizado a cerca de 80 km de Chicago, o Will County Inland Port é reconhecido como o maior porto seco da América do Norte, movimentando aproximadamente 3,5 milhões de contêineres por ano. Seu principal diferencial competitivo reside na diversidade e robustez de suas conexões multimodais, sendo servido por rodovias federais, estaduais e locais, incluindo a Interestadual 80, um eixo estruturante para o transporte de longa distância. No transporte ferroviário, integra uma malha de mais de 850 km de linhas, com três instalações intermodais e cinco ferrovias de classe I.

A essa infraestrutura somam-se 2.300 quilômetros de oleodutos, dois aeroportos regionais e acesso a hidrovias que conectam a região ao Golfo do México²². O desempenho operacional do complexo é significativamente apoiado pelas condições socioeconômicas de Will County, que funciona como um vetor de desenvolvimento, oferecendo instituições de ensino, programas de qualificação profissional e uma força de trabalho local capacitada, o que o torna atrativo para residência e instalação industrial²³.

²² Will County Center For Economic Development. Ativos de Transporte. Disponível em: <https://willcountyced.com/site-selection/transportation-assets/>.

²³ Will County Center For Economic Development. Informações de Localização. Disponível em: <https://willcountyced.com/business-assistance/location-information/>.

Figura 4: Will County Inland Port



Fonte: Will County Center for Economic Development (CED)

3.2.2 Interporto Verona (Quadrante Europa) – Itália

O Interporto Verona, conhecido como Quadrante Europa, integra o Consórcio ZAI, que administra zonas industriais e logísticas que, juntas, somam cerca de 10 milhões de metros quadrados. O Quadrante Europa ocupa 2,5 milhões de metros quadrados, com planos de expansão para 4,2 milhões de metros quadrados, e se localiza no encontro de importantes corredores rodoviários e ferroviários, possuindo conexão direta com o Aeroporto Verona-Villafranca, o que garante elevada acessibilidade multimodal.

O complexo abriga mais de 100 empresas, empregando mais de 10 mil trabalhadores diretos e indiretos. Definido como um "Centro Logístico Integrado" multifuncional, ele oferece serviços avançados de tecnologia da informação, como transmissão de dados, telefonia corporativa, sistemas de suporte de vídeo e acesso a bases de dados internacionais²⁴. O interporto é considerado um dos principais portos secos da Itália e é fundamental para o sistema logístico de abastecimento do país, registrando um turnover de cerca de 27 milhões de toneladas.

Figura 5: Interporto Quadrante Europa



Fonte: Terminali Italia (2024)²⁵

²⁴ Interporto Quadrante Europa. Disponível em: <https://quadranteeuropa.it/en/interporto/interporto-quadrante-europa>

²⁵ Terminali Italia. Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Verona Quadrante Europa. Disponível em: <https://www.terminaliitalia.it/en/the-terminals/verona-quadrante-europa.html>.

3.2.3 CentrePort Canada – Winnipeg, Canadá

O CentrePort Canada é reconhecido como o maior porto seco trimodal da América do Norte, situado entre Winnipeg e Rosser, próximo à fronteira com os Estados Unidos. Com 20.000 acres destinados a operações, ele garante acesso a mercados globais e a uma população consumidora de 100 milhões de pessoas a menos de 24 horas de transporte rodoviário. Sua intermodalidade integra acessos rodoviário, ferroviário e aéreo, além de manter proximidade estratégica com o Porto de Churchill, que conecta o interior canadense às rotas marítimas do Ártico e do Atlântico.

O complexo opera dentro de uma *Foreign Trade Zone* (FTZ), o que lhe permite oferecer incentivos como redução tributária, tarifas de energia mais competitivas e processos acelerados de licenciamento e desenvolvimento²⁶. A estratégia de desenvolvimento do CentrePort baseia-se na criação de uma comunidade logística integrada, fomentando construções sustentáveis, preservando áreas ambientais, implementando transporte de baixo impacto e estabelecendo zonas residenciais planejadas, em articulação com instituições de ensino para o fornecimento de mão de obra qualificada. A cidade de Winnipeg fortalece o porto por ser um grande centro de fabricação de transportes (aeronaves, veículos, equipamentos agrícolas) e uma potência agrícola, energética e ambiental.

²⁶ CentrePort Canada. Disponível em: <https://centreportcanada.ca/about-centreport/>. Acesso em: março/2024

²⁷ Ministério dos Transportes. Centro de Integração Logística: Desenvolvimento de Metodologia para Implementação de Centro de Integração Logística. 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-2-tomo-i-pdf>. Acesso em: março/2024

Mapa 1. Posição estratégica do CentrePort Canadá



Fonte: Ministério dos Transportes (2016)²⁷

3.2.3 Terminal Intermodal de Zilina – Eslováquia

O Terminal Intermodal de Zilina, na Eslováquia, é um terminal público de movimentação de contêineres construído com apoio de Fundos Estruturais da União Europeia e operado desde 2017 por meio de concessão privada de 30 anos (TIP Zilina). Sua localização geoestratégica, próxima às fronteiras com Polônia e República Tcheca, facilita o escoamento transfronteiriço por meio de portos marítimos, corredores rodoviários e ferroviários. Ocupa mais de 151 mil metros quadrados, com 11 mil metros quadrados dedicados ao empilhamento, e oferece serviços especializados como manipulação de cargas com inspeção visual, controle aduaneiro, refrigeração, aquecimento de contêineres, além de reparos e manutenção. Um aspecto crucial de sua vantagem competitiva é o fato de ser um terminal público com infraestrutura acessível a qualquer empresa interessada, sob regime tarifário padronizado e transparente, o que reduz barreiras de entrada e amplia sua atratividade para fluxos logísticos²⁸.

Figura 6: Terminal Intermodal de Zilina



Fonte: Terminal Zilina²⁹.

²⁸ As tarifas cobradas estão disponíveis em: <https://www.terminalzilina.sk/en/pricelist-general-terms-and-conditions>.

²⁹ Terminal Zilina. Disponível em: <https://www.terminalzilina.sk/en/terminal>

3.3 Hubs de Comércio e Terminais Específicos

3.3.1 Yiwu Inland Port – China

O Yiwu Inland Port é gerido pelo International Land Port Group, uma empresa estatal de logística que atua em toda a cadeia de logística comercial, englobando terminais rodoviários, ferroviários, aeroportuários, centros de integração logísticos, centros de supervisão expressa e portos secos internacionais. O terminal rodoviário doméstico, inaugurado em 2019, possui cerca de 690 mil metros quadrados e está estrategicamente localizado a 5 minutos da via expressa e a 15 minutos do terminal ferroviário.

Embora atenda predominantemente o comércio interno, abastecendo mais de 300 cidades chinesas, o terminal também realiza funções de transferência, consolidação e distribuição de carga internacional. Os Centros Logísticos de Qingkou e Futian (com 66 mil m² e 35 mil m²), além das funções tradicionais de manipulação de cargas, operam como complexos de serviços integrados, fornecendo escritórios, supermercados, restaurantes e serviços administrativos. O empreendimento se beneficia da especialização da cidade de Yiwu, reconhecida como o maior mercado atacadista de pequenas *commodities* do mundo, gerando um fluxo logístico intenso focado em eletrônicos e itens de consumo cotidiano³⁰.

Figura 7: Centro de Logística do Terminal de Yiwu



Fonte: International Land Port Group.

³⁰ Agência Brasil. Yiwu, a cidade que abastece o mundo com os produtos “made in China”. 2017. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2017-09/yiwu-cidade-que-abastece-o-mundo-com-os-produtos-made-china>.

3.3.2 Port of Singapore – Cingapura

Apesar de sua pequena extensão territorial (cerca de 719 km²), Cingapura consolidou-se como um dos principais centros logísticos e portuários globais, sendo o segundo maior porto de contêineres do mundo, com movimentação anual superior a 30 milhões de TEUs. Sua centralidade geoestratégica, no cruzamento das principais rotas marítimas entre o Oceano Índico e o Pacífico, é fundamental para o seu sucesso. A cidade-estado opera como uma economia de entreposto, importando petróleo bruto para refino na Ilha de Jurong e exportando produtos de maior valor agregado, dependendo fortemente do porto para a importação de matérias-primas e a exportação de bens manufaturados³¹.

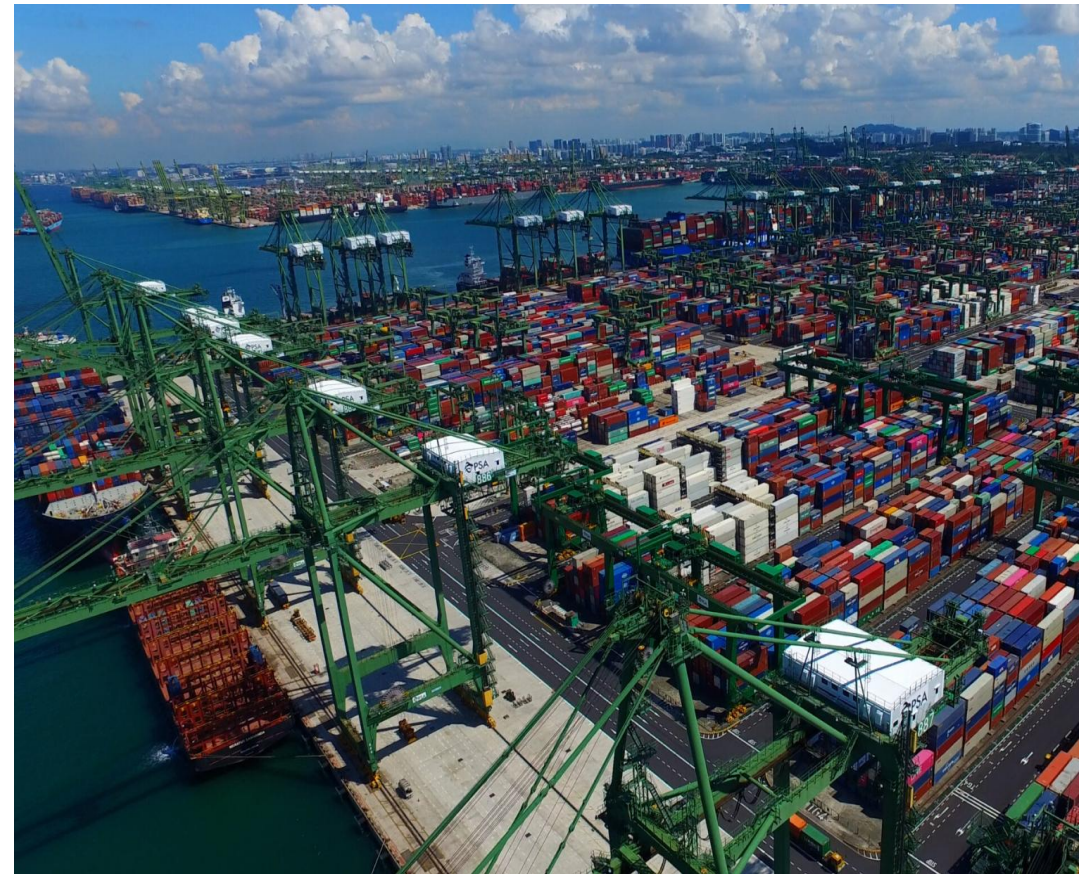
O *cluster* marítimo de Cingapura é vital para o país, representando cerca de 7% do PIB e empregando mais de 170 mil trabalhadores. Sua competitividade global é mantida pela altíssima produtividade portuária e integração tecnológica, como a utilização de pontes rolantes controladas remotamente, onde um único operador pode manusear até seis guindastes simultaneamente, reduzindo custos e tempos de ciclo. Em 2023, o porto movimentou 94,8 milhões de toneladas, mantendo uma posição estratégica no comércio internacional devido à forte conectividade e especialização logística³².

³¹ Xiao, Z.; Lam, J.S.L. A systems framework for the sustainable development of a Port City: A case study of Singapore's policies. *Research in Transportation Business & Management*. 2017. Vol. 22. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.10.003>

³² PSA International PTE Ltd. Results for the year ended 2023. 2024. Disponível em: <https://www.singaporepsa.com/wp-content/uploads/2024/03/240322-PSA-Group-Financial-Results-FY2023.pdf>.

³³ PSA Singapore. PSA container throughput performance for 2022. 2023. Disponível em: <https://www.singaporepsa.com/2023/01/16/psa-container-throughput-performance-for-2022/>.

Figura 8: Porto de Cingapura



Fonte: PSA Singapore (2023)³³

3.4 Modelos de gestão nas plataformas logísticas internacionais e aderência a realidade brasileira

MODELO INTERNACIONAL (LOCAL)	TIPOLOGIA PRINCIPAL	MODELO DE GESTÃO TÍPICO	ADERÊNCIA À REALIDADE BRASILEIRA
Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) (Espanha)	Megaplataforma Logística Integrada	PPP	Modelo para complexos logísticos de grande escala e potencial de expansão. Relevante para áreas que demandam máxima integração e agregação de valor, que combinados com um modelo de governança eficaz entre o público e o privado, pode criar plataformas logísticas que se tornam polo de atração de investimentos e competitividade internacional.
GVZ Bremen (Alemanha)	Centro Logístico de Cargas (Güterverkehrszentrum)	PPP	Aplica-se a regiões com alta demanda industrial e limitação de espaço. O modelo de PPP é um contrato de concessão eficiente para Plataformas Logísticas Intermodais.
Interporto Verona (Quadrante Europa) (Itália)	Centro de Integração Logística/ Porto Seco	Misto / PPP	Solução viável ao Brasil para desafogar portos marítimos por meio da expansão ferroviária, especialmente no Oeste Paulista (região de Campinas e Santos).
Will County Inland Port (EUA)	Porto Seco (<i>Inland Port</i>)	Predominantemente Privado com Suporte Público	Modelo aderente ao Centro-Oeste brasileiro (após conclusão da Ferrovia Norte-Sul). O modelo é um exemplo da implementação de CILs no interior do país, funcionando como grandes centros de consolidação de carga, aliviando a pressão sobre os eixos rodoviários.

Elaboração: ONTL/Infra S.A.

MODELO INTERNACIONAL (LOCAL)	TIPOLOGIA PRINCIPAL	MODELO DE GESTÃO TÍPICO	ADERÊNCIA À REALIDADE BRASILEIRA
CentrePort Canada (Canadá)	Porto Seco Trimodal	Misto / PPP	O conceito de centralidade e diversificação de modais e indústrias é similar ao potencial da região central de Minas Gerais, que possui a maior malha rodoviária do país e grandes áreas disponíveis (<i>greenfield</i>).
Terminal Intermodal de Zilina (Eslováquia)	Terminal Intermodal Público	Público, operado sob Concessão privada (30 anos).	Estratégia de investimentos com PPP para a infraestrutura pública é aderente ao Brasil, especialmente nas áreas impactadas pela Malha Sul (proximidade com Argentina e Paraguai) e pontos estratégicos como Macaé-RJ ou Duque de Caxias-RJ.
Yiwu Inland Port (China)	Hub de Comércio Interno/Logística Urbana	Modelo com forte influência Estatal/ Público (International Land Port Group).	Solução ideal para absorver as demandas crescentes do <i>e-commerce</i> nacional brasileiro, dado seu foco na logística urbana e no comércio, oferecendo infraestrutura necessária para a rápida consolidação e distribuição de mercadorias, integrando pequenos e médios produtores à economia digital.
Port of Singapore (Cingapura)	Terminal Marítimo de Alta Produtividade	Misto / PPP (Modelo <i>Landlord Port</i>)	Estrutura similar ao Porto de Santos. Demonstra a necessidade de promover alta tecnologia e eficiência e sugere esforços para desenvolver outros portos, como Itaquí (MA), para reduzir a pressão no complexo Sudeste

Elaboração: ONTL/Infra S.A.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

O planejamento da infraestrutura de transportes no Brasil é regido pela Política Nacional de Transportes – PNT³⁴, instituída pela Portaria nº 235³⁵ de 28 março de 2018, e tem o propósito de estabelecer, consolidar e legitimar princípios, objetivos, diretrizes fundamentais e instrumentos para o Setor de Transportes do Governo Federal, a fim de nortear o projeto político-social setorial à luz dos valores fundamentais do Estado nacional. Dessa forma, o conteúdo do Livro de Estado e do Caderno das Estratégias Governamentais, elementos constituintes da PNT, visa balizar as práticas inerentes ao Setor de Transportes brasileiro, além de se configurar como modelo para as diretrizes políticas das Unidades da Federação e dos Municípios no que se refere aos seus sistemas viários e serviços logísticos associados.

Nesse contexto, o Governo Federal estabeleceu o Planejamento Integrado de Transportes – PIT³⁶, regulamentado pela Portaria nº 123/2020³⁷, o qual se trata de um dos instrumentos de implementação da Política Nacional de Transportes. O PIT é composto por um sistema encadeado de planos: em nível estratégico, pelo Plano Nacional de Logística³⁸; e em nível tático, pelos Planos Setoriais e Planos Gerais.

Figura 9: Níveis de planejamento do transporte nacional



Fonte: INFRA S/A (2024)

³⁴ Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. Política Nacional de Transportes. Resumo Executivo. Livro de Estado e Caderno das Estratégias Governamentais. 2018. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/resumo_executivo_pnt_portugues.pdf.

³⁵ Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. Diário Oficial da União. Portaria Nº 235, de 28 de março de 2018. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/8416257/do1-2018-03-29-portaria-n-235-de-28-de-marco-de-2018-8416253.

³⁶ Ministério dos Transportes. Planejamento Integrado de Transportes - PIT. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/planejamento-integrado-de-transportes#:~:text=O%20Planejamento%20Integrado%20de%20Transportes,do%20ent%C3%A3o%20Minist%C3%A9rio%20da%20Infraestrutura>.

³⁷ Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. Diário Oficial da União. Portaria 123 de 21 de agosto de 2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-123-de-21-de-agosto-de-2020-273770905>.

³⁸ INFRA S/A. Observatório Nacional de Transporte e Logística. Plano Nacional de Logística 2035. 2024. Disponível em: <https://ontl.infrasa.gov.br/planejamento/>.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Por conseguinte, como materialização da malha viária nacional, o Plano Nacional de Logística mais atual (PNL 2035), utiliza o Sistema Nacional de Viação - SNV, instituído pela Lei nº 12.379/2011, visa estabelecer as orientações quanto à infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

A infraestrutura de transporte nacional em 2024 caracteriza-se pela assimetria na alocação de investimentos, pela consolidação do modelo de concessões e pela persistência de desafios estruturais, especialmente na rede ferroviária e na expansão da capacidade de armazenagem.

Ainda sobre a infraestrutura viária nacional³⁹, verifica-se uma concentração na região da costa brasileira, predominando nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste para os modos terrestres, enquanto as hidrovias se concentram majoritariamente na região Norte. Destaca-se também o predomínio do uso do transporte rodoviário sobre os demais modos. A seguir é apresentado um mapa multimodal da infraestrutura de transportes no Brasil.

Mapa 2: Infraestrutura de transportes multimodal brasileira



Elaboração: ONTL/Infra S.A.

³⁹ INFRA S/A. Observatório Nacional de Transporte e Logística. Painel do anuário estatístico. Infraestrutura em operação. Disponível em: <https://ontl.infra.gov.br/paineis-analiticos/painel-do-anuario-estatistico/infraestrutura-em-operacao/por-modo-de-transporte/>

4.1 Estruturas Logísticas Existentes no Brasil

A identificação dos Centros de Integração Logística existentes no Brasil requer uma abordagem que considere as tipologias de infraestrutura que cumprem a função de integração multimodal, movimentação de cargas e agregação de valor, conforme o conceito de Plataformas Logísticas ou Centros Logísticos Integrados.

As estruturas logísticas mais aderentes ao conceito de CIL e que estão ativamente em operação no território nacional incluem principalmente os Portos Secos (também conhecidos como Estações Aduaneiras de Interior - EADI), os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA) e as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs).

Objetivando apresentar as principais estruturas de logística integrada e de transporte existentes no território nacional, foram utilizados como referência os registros de Recintos Aduaneiros disponibilizados pela Receita Federal (RFB)⁴⁰, assim como a infraestrutura de armazenamento de grãos disponibilizada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) e o Inventário imobiliário das infraestruturas logísticas existentes no país.

4.1.1 Portos secos

Os portos secos no Brasil são estruturas essenciais para a logística do comércio exterior, regulamentados pela Instrução Normativa (IN) nº 2.111/2022. Esta norma define o porto seco como “*recinto alfandegado de uso público, instalado em zona secundária ou ponto de fronteira alfandegado, operando sob controle aduaneiro.*”

Em sua essência, o porto seco é um terminal alfandegado de uso público situado no interior do país, funcionando como uma extensão terrestre do porto marítimo. Sua principal função é desburocratizar e agilizar o desembarque aduaneiro, permitindo que o importador ou exportador realize todos os trâmites fiscais e de fiscalização (como pagamento de impostos) longe do litoral. Assim, a mercadoria chega ao porto marítimo para embarque ou desembarque com a documentação já resolvida. Nesses locais, podem ser executadas diversas operações, incluindo a movimentação, armazenagem, industrialização, manutenção e o despacho aduaneiro de bens e mercadorias.

A regulamentação prevê uma exceção quanto ao regime de operação: caso o porto seco esteja instalado em imóvel da União, o regime de concessão deve ser adotado. Por fim, a Instrução Normativa veda a movimentação e armazenagem de mercadorias que não estejam sob controle aduaneiro e impede a instalação dessas estruturas nas chamadas zonas primárias⁴¹. A seguir são apresentadas as localizações dos portos secos registrados no país.

⁴⁰ Receita Federal. Recintos Aduaneiros. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros>.

⁴¹ Zona primária - compreendendo as faixas internas de portos e aeroportos, recintos alfandegados e locais habilitados nas fronteiras terrestres, bem como outras áreas nos quais se efetuem operações de carga e descarga de mercadoria, ou embarque e desembarque de passageiros, procedentes do exterior ou a ele destinados.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Tabela 2: Portos secos registrados na Receita Federal do Brasil

Região	UF	Cidade	Municípios que fazem parte da área geográfica	Administrador
Centro-Oeste	DF	Brasília	Brasília	LOGSERVE - Logística Armazenamento e Serviços Ltda.
	MS	Corumbá	Corumbá	Porto Seco AGESA Armazéns Gerais Alfandegados de MS Ltda.
	GO	Anápolis	Anápolis	Porto Seco Centro-Oeste S/A
	MT	Cuiabá	Cuiabá	Porto Seco Transmino Transportes Ltda.
Norte	AM	Manaus	Manaus	Porto Seco Graman - Aurora da Amazônia Terminais e Serviços Ltda.
Nordeste	PE	Ipojuca	Suape	Supplog Porto Seco de Ipojuca Ltda
Sudeste	MG	Juiz de Fora	Juiz de Fora	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.
		Uberaba	Uberaba	Porto Seco do Triângulo Ltda
	RJ	Mesquita	Mesquita	Transportes Marítimos e Multimodais São Geraldo Ltda.
		Resende	Resende	Terminal Logístico do Vale do Paraíba
	SP	Barueri	Barueri/SP	Multilog Brasil S/A
	SP	São Bernardo do Campo	São Bernardo do Campo/SP	AGESBEC - Arm. Gerais e Entrepósitos S.Bernardo do Campo S/A *NÃO LICITADO
	SP	São Bernardo do Campo	São Bernardo do Campo/SP	Lachmann Terminais Ltda
	SP	Bauru	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Bauru	Brado Logística S/A
	SP	Sorocaba	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Sorocaba	Aurora Terminais e Serviços Ltda.
	SP	Taubaté	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Taubaté	EADI Taubaté Ltda.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Região	UF	Cidade	Municípios que fazem parte da área geográfica	Administrador
Sul	PR	Cascavel	Cascavel	Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná/IAPAR – EMATER – IDR/Paraná
	PR	Foz do Iguaçu	Foz do Iguaçu	Multilog Brasil S/A
	PR	Curitiba	Região Metropolitana de Curitiba	Multilog Brasil S/A
	SC	Dionísio Cerqueira	Dionísio Cerqueira	Multilog Brasil S/A
	SC	São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	Porto Seco Rocha Terminais de Carga Ltda
	RS	Caxias do Sul	Caxias do Sul	EADI - Porto Seco Transportes Ltda.
	RS	Novo Hamburgo	Novo Hamburgo	Multi Armazéns Ltda.
	RS	Uruguaiana	Uruguaiana	Multilog Brasil S/A
	RS	Jaguarão	Jaguarão	Multilog Brasil S/A
	RS	Santana do Livramento	Santana do Livramento	Multilog Brasil S/A
	RS	Canoas	Porto Alegre, Canoas, Cachoeirinha, Gravataí, Eldorado do Sul, Guaíba e Viamão	Banrisul Armazéns Gerais

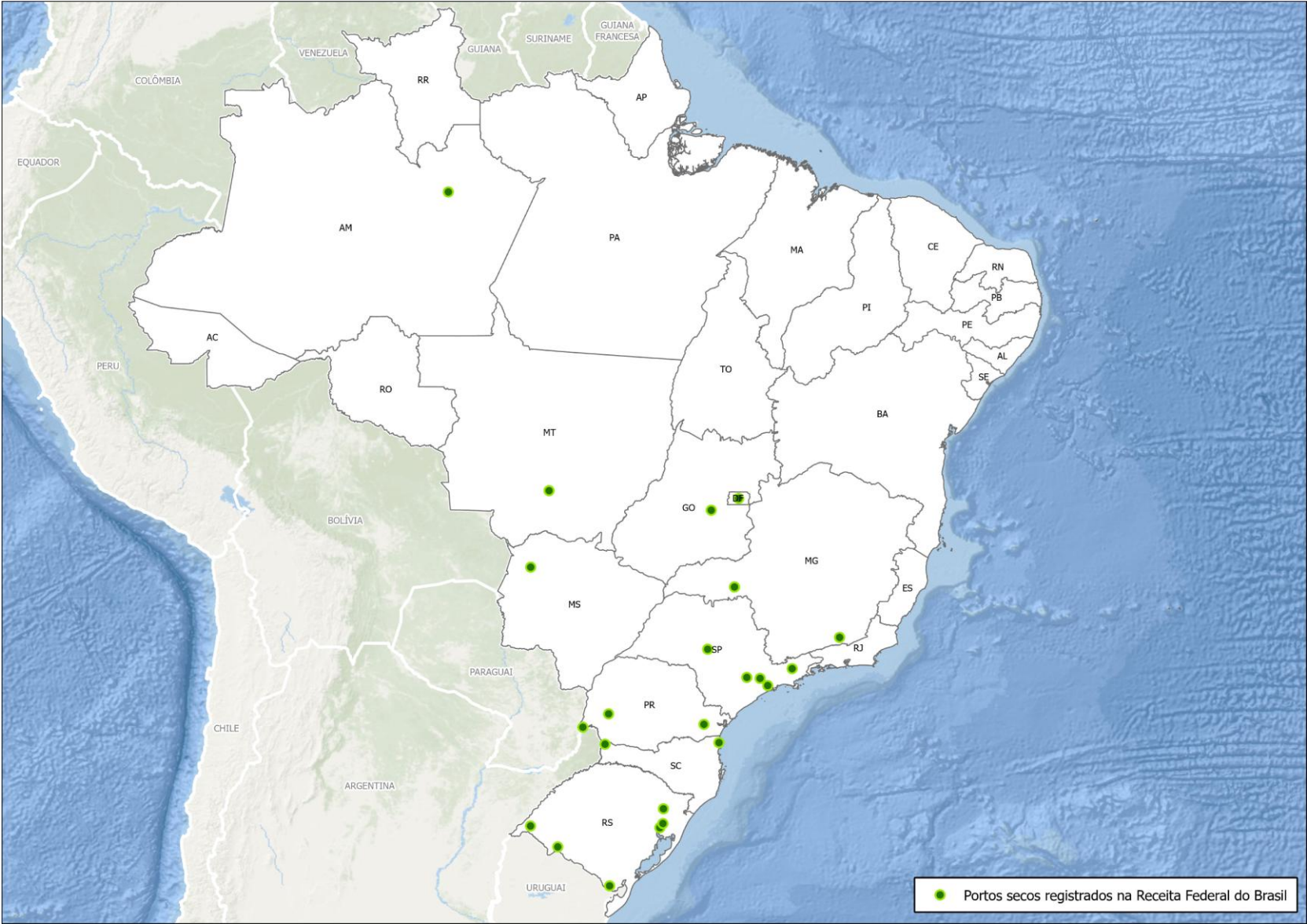
Fonte: Receita Federal (Atualizado em 17/03/2025).

Nota-se que os portos secos estão mais concentrados nas regiões Sul e Sudeste do país. Os motivos para tal preferência são diversos. A proximidade com os portos marítimos, especialmente os portos de Santos (SP), Paranaguá (PR), Vitória (ES) e Rio de Janeiro (RJ), e a consequente facilidade de acesso a mercados internacionais contribuem para essa alocação. A concentração de mercado consumidor nessas regiões, que juntas representam mais de 56% da população brasileira⁴², e suas variadas indústrias e centros de produção também contribuem para este fenômeno.

⁴² IBGE - Estimativas da População. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html>

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Mapa 3: Portos secos registrados no país



Fonte: Receita Federal (Atualizado em 17/03/2025)

4.1.2 Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros - CLIA

Os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAs) foram inicialmente concebidos como um novo modelo de recinto de zona secundária por meio de duas Medidas Provisórias (MPs) – a MP nº 320/2006, e posteriormente a MP nº 612/ 2013. Ambas as normas estabeleciam que os CLIAs seriam criados sob o regime de licenciamento seguido de alfandegamento, e ainda permitiam a conversão de portos secos, que operavam sob o regime de permissão, para o novo modelo de CLIA sem interrupção de atividades. No entanto, nenhuma das Medidas Provisórias foi convertida em lei no prazo de vigência, o que resultou na perda de sua eficácia. Apesar da caducidade das MPs, alguns pedidos de novos recintos ou de conversão que foram apresentados durante a vigência das medidas obtiveram o licenciamento e o alfandegamento necessários, permitindo que esses CLIAs continuem em operação como recintos alfandegados até os dias atuais. Contudo, atualmente não é mais possível o licenciamento e o alfandegamento de novos CLIAs⁴³.

Os recintos existentes são regidos pela Portaria RFB nº 711/2013, que condiciona o licenciamento para a exploração de um CLIA à pessoa jurídica ser proprietária ou detentora da posse direta do imóvel. Além disso, a Portaria impõe requisitos financeiros, exigindo um patrimônio líquido igual ou superior a dois milhões de reais, e urbanísticos, como a apresentação de projeto previamente aprovado pela autoridade municipal quando o CLIA estiver situado em área urbana.

Por fim, a mesma Portaria estabelece vedações importantes, proibindo a concessão de licenças para CLIAs localizados em municípios onde já exista um porto seco com contrato vigente, e em municípios ou regiões metropolitanas que não possuam uma unidade da Receita Federal.

A seguir são apresentados os CLIAs existentes no país. De maneira similar ao que se observou sobre os portos secos, nota-se que os CLIAs também estão concentrados nas regiões Sul e Sudeste do país, principalmente nas regiões próximas aos portos. A instalação dessas estruturas nos portos permite uma conexão direta com as mercadorias importadas e exportadas, facilitando, portanto, o transporte e a logística das operações.

⁴³ <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/alfandegamento/local-ou-recinto-que-pode-ser-alfandegado/recintos-em-zona-secundaria-ou-em-ponto-de-fronteira-mediante-contrato-de-concessao-ou-permissao-porto-seco-ou-mediante-licenciamento-CLIA/centros-logisticos-industriais-aduaneiros-CLIAs>.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Tabela 3: Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros registrados no país

Região	UF	Cidade	Administrador
Nordeste	BA	Salvador	Cia. Empório de Armazéns Gerais Alfandegados Ltda.
	BA	Simões Filho	Columbia do Nordeste S.A.
	MG	Uberlândia	Suplog Porto Seco do Cerrado Ltda
Sudeste	MG	Betim	Usifast Logística Industrial S.A.
	MG	Varginha	Armazéns Gerais . Agrícola Ltda.
	MG	Pouso Alegre	Armazéns Gerais Sul das Gerais Ltda
	RJ	Rio de Janeiro	ZL - Log Logística Ltda.
	RJ	Rio de Janeiro	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda
	ES	Cariacica	Cotia Armazéns Gerais S.A.
	ES	Cariacica	Silotec - Cia. de Transportes e Armaz. Gerais S.A.
	ES	Cariacica	Tegma Logística Integrada S.A.
	SP	Campinas	Multilog Brasil S.A.
	SP	Campinas	Libraport Campinas S.A.
	SP	Guarujá	Santos Brasil Logística S.A.
	SP	Guarujá	Localfrio S.A Armazéns Gerais Frigoríficos
	SP	Santos	Multilog Brasil S.A.
	SP	Santos	Santos Brasil Logística S.A.
	SP	Santos	Deicmar S.A.
	SP	Santos	Eudmarco S.A. Serviços e Comércio Internacional
	SP	Santo André	EADI Santo André Terminal de Cargas Ltda.
	SP	São Paulo	CNAGA - Cia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados
	SP	São Paulo	Multilog Brasil S.A.
	SP	São Paulo	EMBRAGEN - Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepósitos Ltda
	SP	Susano	CRAGEA - Cia. Regional de Armazéns Gerais e Entrepósitos Aduaneiros
	SP	São Sebastião	CNAGA - Cia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados
	SP	Jacareí	Universal Armazéns Gerais Alfandegados Ltda.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

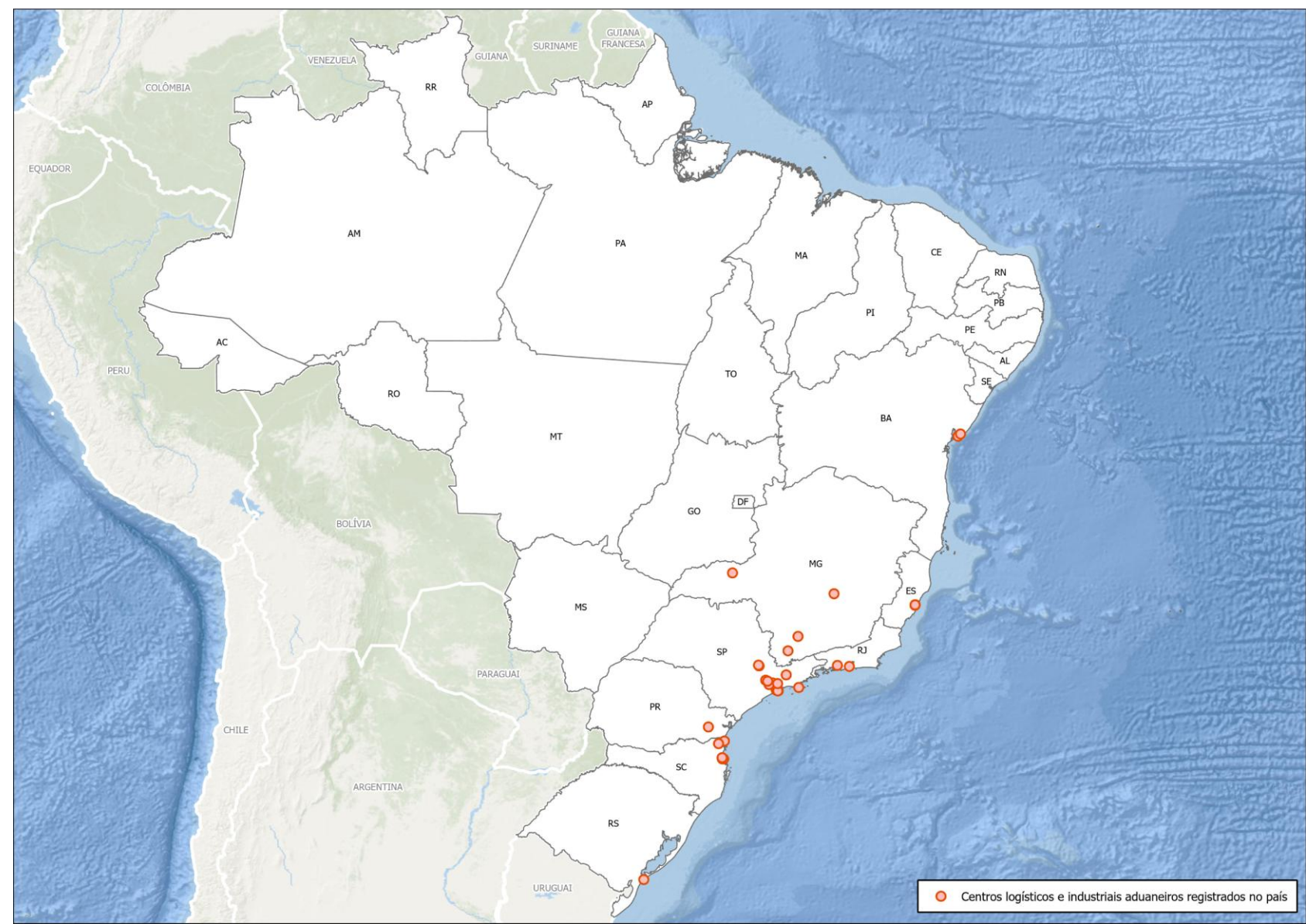
Região	UF	Cidade	Administrador
Sul	PR	Curitiba	Multilog Sul Armazéns Gerais Ltda.
	SC	Itajaí	Forte Distribuição e Logística do Brasil Ltda
	SC	Itajaí	Localfrio S.A. Armazéns Gerais Frigorífico
	SC	Itajaí	Multilog S.A.
	SC	Itajaí	Conexão Marítima - Serviços Logísticos S.A.
	SC	São Francisco do Sul	Centro logístico Integrado Fastcargo S.A.
	SC	Joinville	Multilog S.A.
	RS	Rio Grande	Transcontinental Logística S.A.

Fonte: Receita Federal (Atualizado em agosto de 2025).

Da tabela também é possível depreender a relevância do estado de São Paulo, visto que abriga 15 das 34 estruturas desse tipo em operação no país, reforçando a vocação do estado para os mercados da indústria e do comércio do Brasil, com sua posição geográfica central. Reforça, também, a relevância dos CLIAs, que se mostram um importante elo na cadeia de suprimentos do estado e do país.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Mapa 4: Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros registrados no país



Fonte: Receita Federal do Brasil

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

4.1.3 Portos organizados

Os portos organizados são bens públicos construídos e aparelhados para atender as necessidades de navegação, movimentação de cargas e passageiros e armazenagem de mercadorias, conforme define a Lei nº 12.815/2013⁴⁴. Estão localizados em complexos portuários, juntamente com os Terminais de Uso Privado (TUPs), e representam estruturas fundamentais para o comércio brasileiro, principalmente com o mercado exterior. Existem atualmente 35 portos públicos organizados no país. Nessa categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. A seguir são listados os portos organizados existentes no país e o regime de delegação dessas infraestruturas.

Tabela 4: Portos Públicos organizados do país

Região	UF	Porto Organizado	Cidade	Autoridade Portuária	Exploração
Nordeste	AL	Maceió	Maceió	CODERN	Estatual federal
	BA	Aratu	Candeias	CODEBA	Estatual federal
	BA	Ilhéus	Ilhéus	CODEBA	Estatual federal
	BA	Salvador	Salvador	CODEBA	Estatual federal
	CE	Fortaleza	Fortaleza	CDC	Estatual federal
	MA	Itaqui	São Luís	EMAP	Delegação estadual
	PB	Cabedelo	Cabedelo	Docas-PB	Delegação estadual
	PE	Recife	Recife	Porto do Recife S.A.	Delegação estadual
	PE	Suape	Ipojuca	SUAPE	Delegação estadual
	RN	Areia Branca	Areia Branca	CODERN	Estatual federal
	RN	Natal	Natal	CODERN	Estatual federal

⁴⁴ Casa Civil. Lei 12.815/2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Região	UF	Porto Organizado	Cidade	Autoridade Portuária	Exploração
Norte	PA	Belém	Belém	CDP	Estatal federal
	PA	Santarém	Santarém	CDP	Estatal federal
	PA	Vila do Conde	Barcarena	CDP	Estatal federal
	AP	Santana	Santana	CDSA	Delegação municipal
	AM	Manaus	Manaus	SNPH	Delegação estadual
	RO	Porto Velho	Porto Velho	SOPH-RO	Delegação estadual
Sudeste	RJ	Angra dos Reis	Angra dos Reis	PortosRio	Estatal federal
	RJ	Niterói	Niterói	PortosRio	Estatal federal
	RJ	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	PortosRio	Estatal federal
	RJ	Itaguaí	Itaguaí	PortosRio	Estatal federal
	RJ	Forno	Arraial do Cabo	PortosRio	Estatal federal
	SP	Santos	Santos	APS	Estatal federal
	SP	São Sebastião	São Sebastião	CDSS	Delegação estadual
	ES	Barra do Riacho	Aracruz	Vports	Concessão
Sul	ES	Vitória	Vitória	Vports	Concessão
	PR	Antonina	Antonina	APPA	Delegação estadual
	PR	Paranaguá	Paranaguá	APPA	Delegação estadual
	RS	Pelotas	Pelotas	Portos RS	Delegação estadual
	RS	Porto Alegre	Porto Alegre	Portos RS	Delegação estadual
	RS	Rio Grande	Rio Grande	Portos RS	Delegação estadual
	SC	Itajaí	Itajaí	SPI	Delegação municipal
	SC	Laguna	Laguna	SCPAR	Delegação estadual
	SC	São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	SCPAR	Delegação estadual
	SC	Imbituba	Imbituba	SCPAR	Delegação estadual

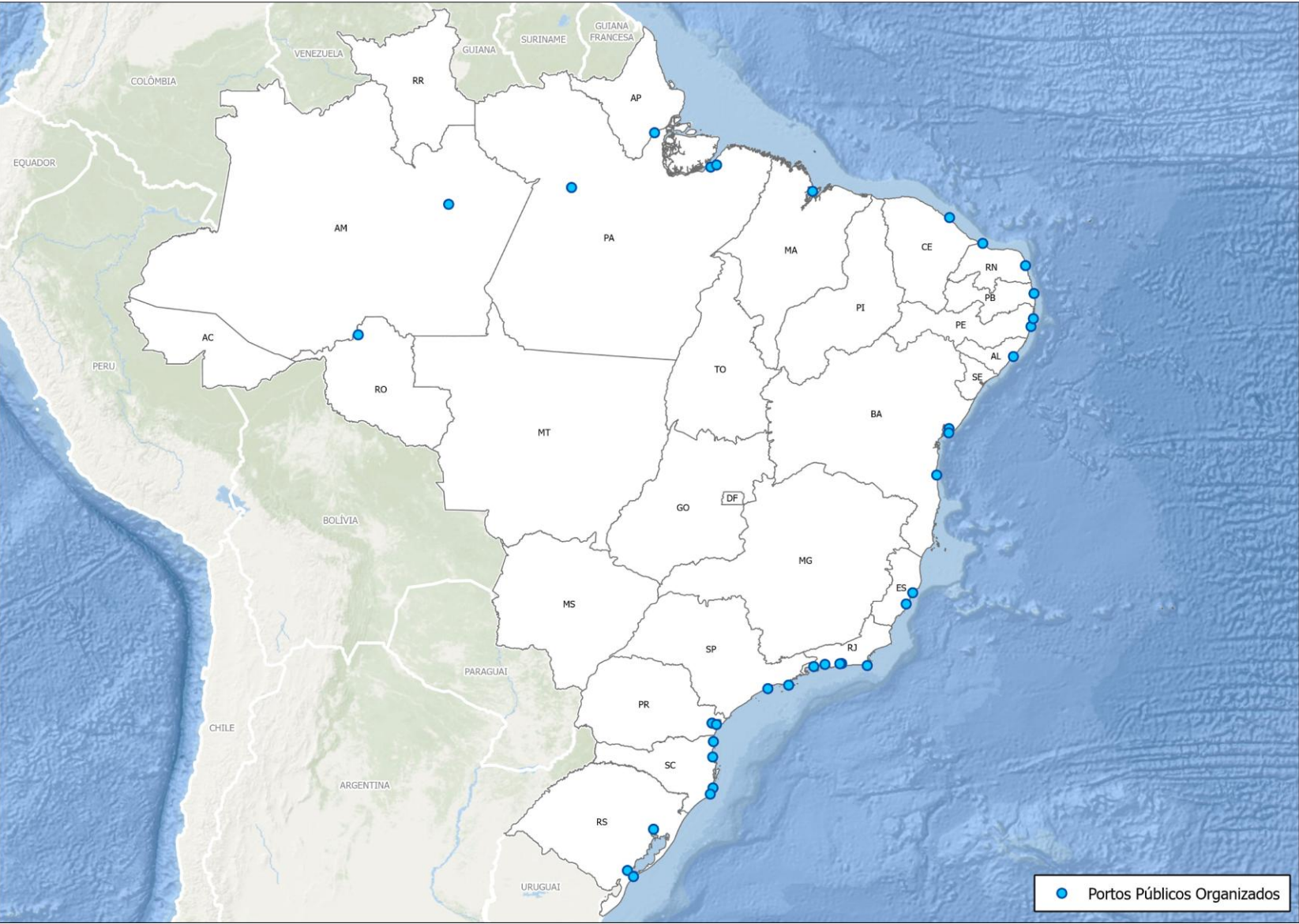
A partir do exposto na tabela, nota-se que existe um protagonismo da região Nordeste quanto à inserção de portos públicos, diferentemente do observado com as demais estruturas. A localização estratégica dessa região, próxima a importantes rotas marítimas que conectam o Brasil à Europa, África e Estados Unidos, além das potencialidades locais, contribuem para a preferência de instalação de portos na costa nordestina. As condições naturais favoráveis, visto que muitos portos da região Nordeste estão em locais naturalmente abrigados, também representam um importante atrativo.

Fonte: Ministério de Portos e Aeroportos, 2024 ⁴⁵.

⁴⁵ <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario>.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Mapa 5: Portos públicos organizados registrados no país



Fonte: Ministério de Portos e Aeroportos, 2024..

4.1.4 Terminais aeroportuários de carga

O transporte aéreo de cargas sempre desempenhou uma função importante na matriz de transportes mundial, proporcionando a distribuição de bens em longas distâncias com reduzido tempo de viagem, criando a oportunidade de atendimento em uma escala global. Além disso, observa-se constantes ajustes nos processos de importação e exportação, objetivando tornar o processo cada vez mais seguro e eficiente, compatibilizado com os parâmetros internacionais..

Em maio de 2024, foram atualizados os procedimentos operacionais de importação pelo transporte aéreo, por meio da Instrução Normativa RFB nº 2.193/2024, garantindo a plena conformidade ao novo sistema de Controle de Carga e Trânsito na Importação (CCT Importação), regulamentado pela IN RFB nº 2.143/2023. Em resumo, a IN 2.193/2024 foi essencial para tornar o Controle de Carga e Trânsito Aéreo mais moderno, digital e integrado ao Portal Único do Comércio Exterior, exigindo a adaptação de todos os operadores logísticos envolvidos. A seguir estão listados os locais onde estão esses terminais e seus respectivos administradores

Tabela 5: Terminais aéreos de carga no Brasil

Região	UF	Cidade	Administrador
Centro-Oeste	DF	Brasília	INFRAMÉRICA – Concessionária do Aeroporto de Brasília
	GO	Goiânia	INFRAERO
	MS	Campo Grande	INFRAERO
	MS	Corumbá	INFRAERO
	MS	Ponta Porã	INFRAERO
	MT	Várzea Grande	INFRAERO
Norte	AM	Manaus	INFRAERO
	AM	Tabatinga	INFRAERO
	AP	Macapá	INFRAERO
	PA	Belém	INFRAERO
	RR	Boa Vista	INFRAERO

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

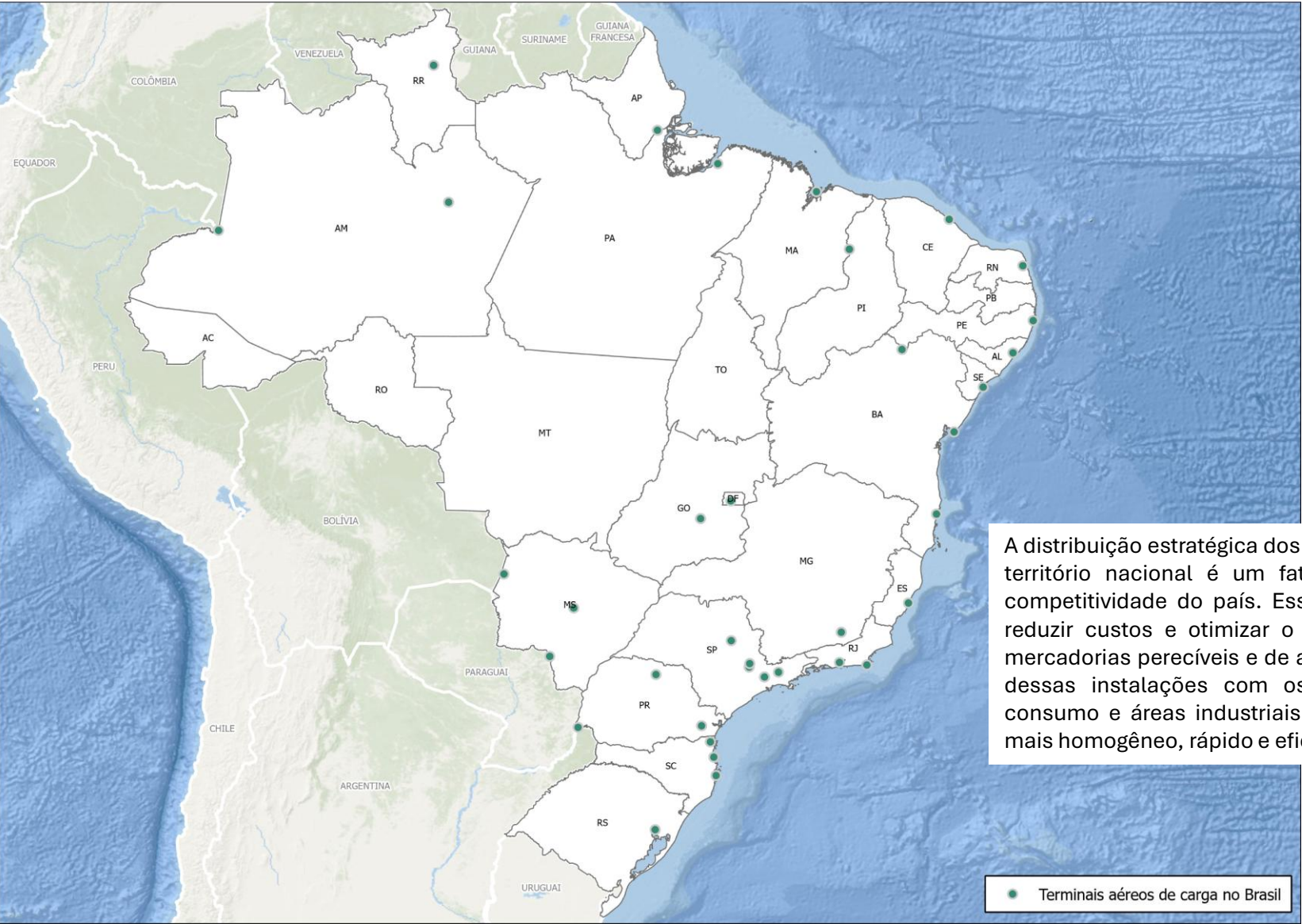
Região	UF	Cidade	Administrador
Nordeste	CE	Fortaleza	Fraport Brasil S.A.
	MA	São Luís	INFRAERO
	PI	Teresina	INFRAERO
	PE	Recife	INFRAERO
	AL	Maceió	INFRAERO
	PE	Petrolina	INFRAERO
	PB	Bayeux	INFRAERO
	RN	São Gonçalo do Amarante	INFRAMÉRICA Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante
	BA	Porto Seguro	SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico
	BA	Salvador	CASSA – Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.
	SE	Aracaju	INFRAERO
Sudeste	MG	Lagoa Santa	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.
	MG	Goianá	SPE – Concessionária do Aeroporto da Zona da Mata S.A.
	ES	Vitória	INFRAERO
	RJ	Cabo Frio	Costa do Sol Operadora Aeroportuária S.A.
	RJ	Rio de Janeiro	Concessionária Aeroporto Internacional Rio
	SP	Campinas	Aeroportos Brasil – Viracopos S.A.
	SP	Guarulhos	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.
	SP	São José dos Campos	INFRAERO
	SP	São Carlos	Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo
Sul	PR	Foz do Iguaçu	INFRAERO
	PR	Londrina	INFRAERO
	PR	São José dos Pinhais	INFRAERO
	SC	Florianópolis	Concessionária Aeroporto Internacional Florianópolis S.A.
	SC	Joinville	INFRAERO
	SC	Navegantes	INFRAERO
	RS	Porto Alegre	INFRAERO

Fonte: Receita Federal do Brasil ⁴⁶

⁴⁶ <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/aeroportos-terminais-de-cargas>

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Mapa 6: Terminais aéreos de carga no Brasil



A distribuição estratégica dos terminais aéreos de carga por todo o território nacional é um fator essencial para a logística e a competitividade do país. Essa capilaridade é fundamental para reduzir custos e otimizar o tempo de entrega, sobretudo para mercadorias perecíveis e de alto valor agregado. A conexão direta dessas instalações com os principais centros de produção, consumo e áreas industriais assegura um fluxo de mercadorias mais homogêneo, rápido e eficiente.

Fonte: Receita Federal do Brasil.

4.1.5 Zonas de Processamento de Exportação – ZPE

As Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) representam um instrumento fundamental da política de comércio exterior brasileira. Conforme estabelecido pela Lei nº 14.184/2021, ZPEs são definidas como: “Áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens e/ou a prestação de serviços exclusivamente para o mercado externo, sendo consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro.” Nesse contexto, as empresas que se instalam em uma ZPE usufruem de um regime aduaneiro, tributário e cambial especial altamente vantajoso, visando aumentar sua competitividade internacional. O principal benefício consiste na suspensão de diversos impostos federais na aquisição de insumos, matérias-primas e bens de capital (como IPI, PIS/PASEP e COFINS), além da dispensa de licenças e autorizações federais em várias operações de comércio exterior. Isso resulta em redução de custos logísticos e agilidade processual.

Atualmente, o país conta com duas ZPEs em plena operação, uma no estado do Ceará e outra no estado do Piauí. A ZPE Ceará, em operação desde 2010, foi a primeira do país e integra o Complexo do Pecém, um hub logístico completo com porto e área industrial. A ZPE de Parnaíba, no estado do Piauí, foi a segunda a entrar em operação no país, tendo iniciado suas atividades em 2022, reforçando o desenvolvimento regional. Em 2023, foi autorizada a criação da ZPE de Aracruz, no Espírito Santo, um projeto pioneiro no país, sendo a primeira zona de processamento de exportação a ser totalmente privada. Ao final de 2024, foi inaugurada a primeira ZPE das regiões Sul e Sudeste do Brasil, em Uberaba (MG). E, mais recentemente, em outubro de 2025, foi inaugurada a ZPE de Cáceres, no Mato Grosso. O empreendimento representa a realização de um projeto aguardado há mais de 30 anos e marca um novo ciclo de desenvolvimento econômico para a região Oeste do estado. A seguir são listadas a localização e a empresa administradora das estruturas em operação no Brasil.

Tabela 6: ZPE ativas: obras concluídas, alfandegadas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e em atividade operacional no país

UF	Cidade	Administração
CE	São Gonçalo do Amarante	Companhia Administradora da Zona de Processamento de Exportação do Ceará
PI	Parnaíba	Companhia Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Parnaíba S.A.
MT	Cáceres	Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Cáceres (AZPEC)
MG	Uberaba	Prefeitura de Uberaba

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços ⁴⁷

⁴⁷ <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/zpe/zpe-criadas>

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, existem ainda seis ZPEs em fase de implementação no país, que já foram aprovadas pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), com decreto de criação e estão em fase de obras e/ou alfandegamento. São elas:



ZPE do Açu (RJ)



ZPE de Aracruz (ES)



ZPE de Araguaína (TO)



ZPE de Bacabeira (MA)



ZPE de Bataguassu (MS)



ZPE de Imbituba (SC)



ZPE de Suape (PE)



ZPE de Senador Guimard (AC)

4.1.6 Infraestrutura de armazenagem de grãos

As fontes primárias de dados sobre a armazenagem de produtos agrícolas no Brasil são o Sistema de Cadastro Nacional de Unidades Armazenadoras (SICARM), sob a administração da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab); a Pesquisa de Estoques, realizada semestralmente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); e o Censo Agropecuário do IBGE, cuja última edição, em 2017, forneceu informações detalhadas sobre as estruturas de armazenagem existentes nos estabelecimentos rurais. O SICARM, instituído pelo Decreto nº 3.855/2001, é uma plataforma que exige o fornecimento contínuo de informações do setor por parte das pessoas jurídicas envolvidas em atividades de armazenagem. Em contraste, a Pesquisa de Estoques do IBGE analisa os estabelecimentos que possuem unidades armazenadoras, permitindo que múltiplas unidades sejam contabilizadas sob a mesma gerência. Por não se tratar de um censo, sua base cadastral é elaborada a partir da consolidação de dados provenientes de diversas fontes.

Existem distinções metodológicas cruciais entre os dados do SICARM e da Pesquisa de Estoques, notavelmente evidentes na contagem e na classificação das modalidades de armazenagem, evidentes na tabela a seguir. Essas classificações também divergem: o SICARM adota duas categorias principais: i) convencional e ii) granel, enquanto a Pesquisa de Estoques utiliza três categorias mais detalhadas: i) armazéns convencionais, estruturais e infláveis; ii) armazéns graneleiros e granelizados; e iii) silos.

Tabela 7. Comparação entre os dados do SICARM e da Pesquisa de Estoques – Brasil

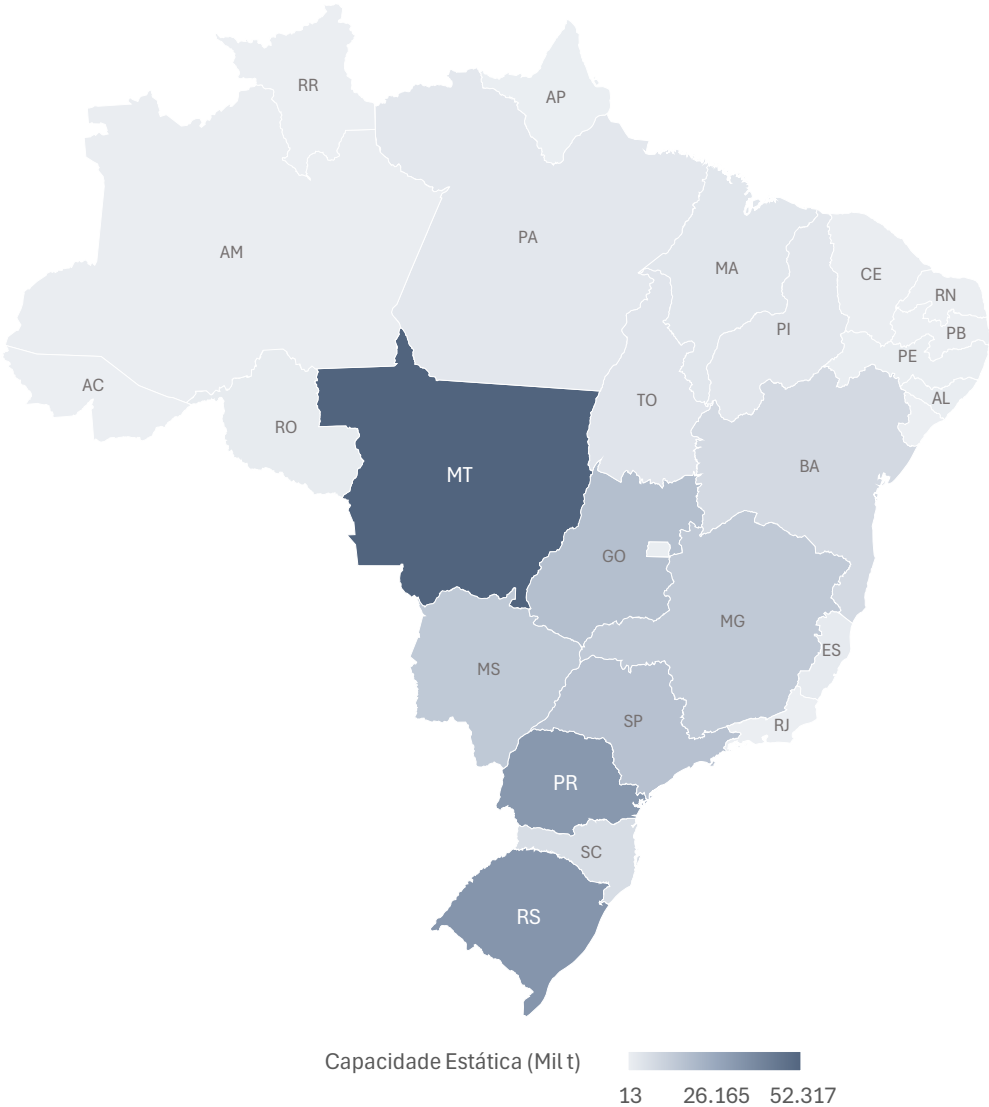
Informação	SICARM / Conab (2025)	Pesquisa de Estoques / IBGE (2024)
Unidades	12.004 unidades armazenadoras.	9.424 estabelecimentos armazenadores
Capacidade estática	217.116 mil toneladas	222.301 mil toneladas
Modalidade de armazenagem e capacidade estática	Convencional (22.536 mil toneladas) e granel (194.580 mil toneladas)	Convencional, estrutural e inflável (39.778 mil toneladas), graneleiro e granelizado (80.902 mil toneladas) e silo (117.532mil toneladas)

Fonte: Conab, 2025 e IBGE, 2024. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

A capacidade estática total do Brasil, que supera as 217 milhões de toneladas, está concentrada principalmente nas regiões Sul e Centro-Oeste. Essa distribuição reflete a coexistência de dois polos estratégicos: o Sul, que engloba os estados pioneiros no desenvolvimento da agricultura, e o Centro-Oeste, que atualmente lidera a produção nacional de *commodities*.

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Mapa 7. Capacidade estática (mil toneladas) por Unidade de Federação (2025)



Em termos de logística, a esmagadora maioria dos armazéns brasileiros ainda depende do transporte rodoviário como principal meio para a recepção e expedição de produtos, uma predominância que reflete a infraestrutura logística historicamente adotada no país. No entanto, o período entre 2017 e 2025 revelou uma tendência de diversificação logística, com um crescimento significativo de 24% no número de armazéns com acesso hidroviário, indicando um movimento em direção a soluções de escoamento mais eficientes, de maior capacidade e potencialmente mais sustentáveis⁴⁸.

Da plataforma Bing
© Microsoft, OpenStreetMap, Overture Maps Foundation

Fonte: Conab (2025). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

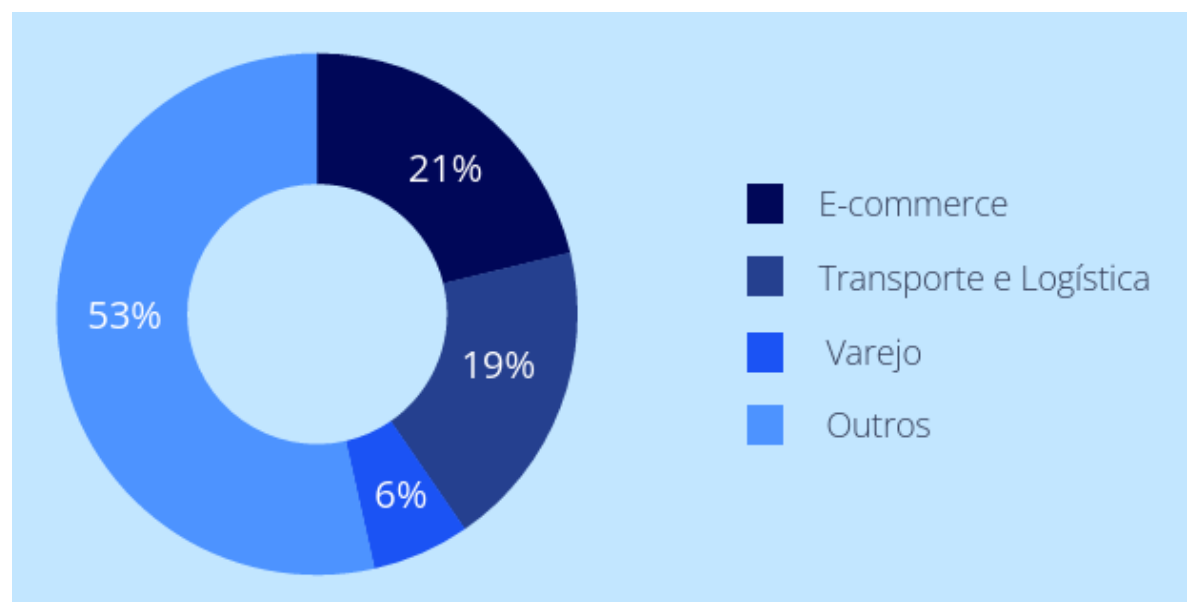
⁴⁸ Anuário Agrologístico – Volume 2. <https://www.gov.br/conab/pt-br/atuacao/logistica/anuario-agrologistico>.

4.1.7 Inventário imobiliário no Brasil

Objetivando ilustrar as estruturas logísticas existentes, o mapa a seguir ilustra o inventário imobiliário no Brasil, com a identificação das áreas. Esses imóveis logísticos, ou galpões logísticos, são espaços utilizados por empreendedores para realizar atividades de armazenamento, organização e distribuição de produtos. Esse tipo de investimento não possuía notória visibilidade alguns anos atrás, realidade esta que foi drasticamente alterada após 2020, diante da pandemia de Covid-19 e o exponencial crescimento do *e-commerce*.

Como observado em anos anteriores, o segmento de *e-commerce* manteve sua liderança entre as principais locações de condomínios logísticos no Brasil. Ele foi responsável por sete das dez maiores locações realizadas nos últimos 12 meses. Essas operações ocorreram principalmente nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. No período, o setor representou 21% de toda a área bruta locável contratada, seguido por transporte e logística, que respondeu por 19%.

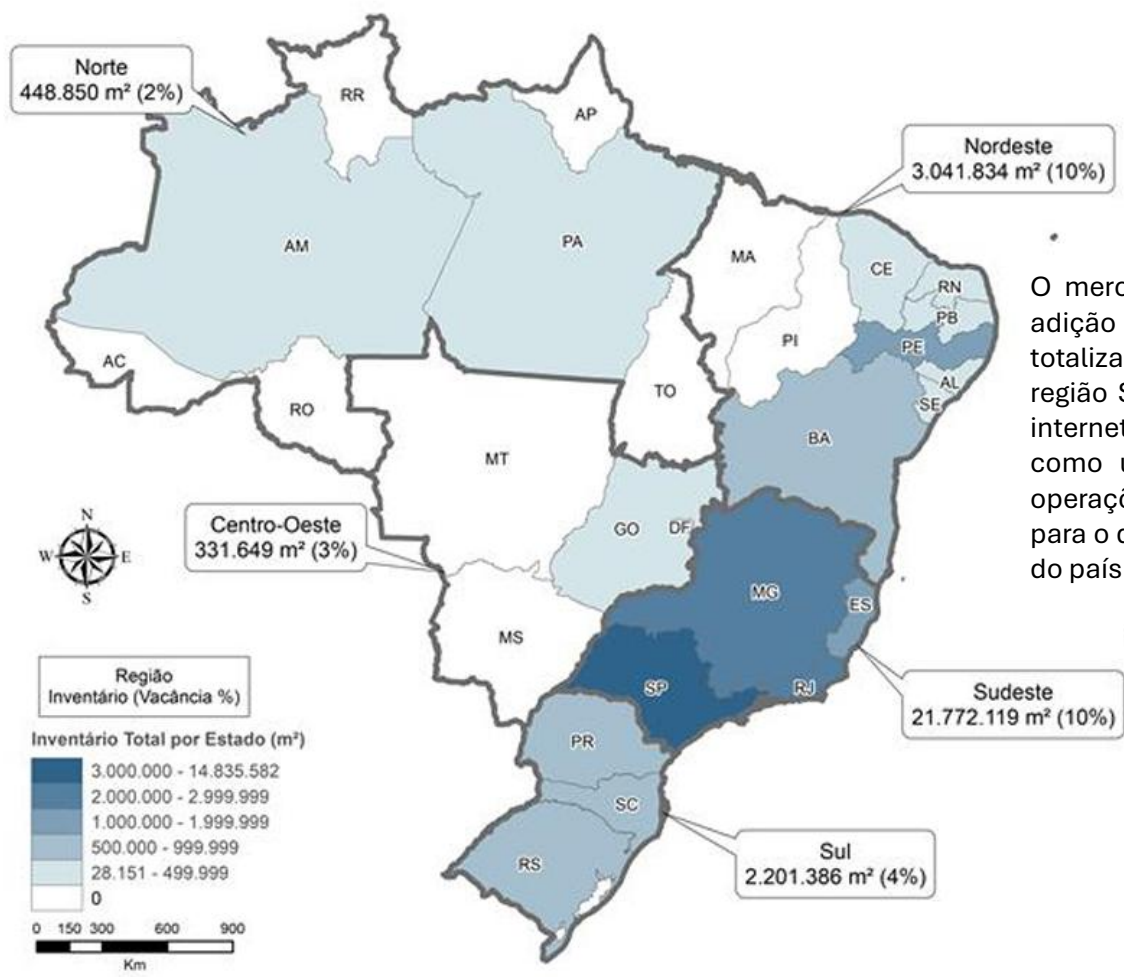
Figura 10: Área bruta locável em % por segmento em 2024



Fonte: Colliers - *Market Overview 4T24* - Condomínios Logísticos Brasil ⁴⁹.

⁴⁹ https://www.colliers.com/pt-br/pesquisa/market_overview_4t2024_log

Mapa 8: Distribuição do inventário existente por estado



O mercado de condomínios logísticos no Brasil cresceu 9% em 2024, com a adição de aproximadamente 2 milhões de m² ao inventário nacional, que agora totaliza 27,8 milhões de m². Observa-se a predominância desses imóveis na região Sudeste, com destaque para São Paulo. A alavancagem das vendas pela internet faz com que cada vez mais empresas necessitem desse tipo de estrutura como uma medida estratégica para maximizar seus lucros e otimizar suas operações logísticas. Sendo assim, destaca-se a relevância dessas estruturas para o desempenho logístico das empresas e para o desenvolvimento econômico do país.

Fonte: Colliers - Market Overview 4T24 - Condomínios Logísticos Brasil.

4.2 Estruturas Planejadas e Investimentos Estratégicos

O elevado custo logístico no Brasil permanece como um dos principais entraves à competitividade nacional e reforça a urgência de modernizar e integrar a infraestrutura de transportes. Para enfrentar esse desafio histórico, o governo federal tem buscado consolidar um planejamento integrado e de longo prazo, estruturado sobre dois pilares complementares: o Plano Nacional de Logística 2035, que define a arquitetura estratégica da futura malha multimodal, e o Novo PAC, que representa o instrumento de financiamento capaz de transformar essa visão em obras e resultados concretos.

O PNL 2035 constitui a iniciativa mais abrangente já desenvolvida no país para estruturar uma visão sistêmica dos transportes. O plano supera a antiga abordagem fragmentada ao analisar, de forma integrada, as interações entre os diferentes modos e seus efeitos sobre a eficiência econômica, ambiental e territorial. Sua metodologia introduz a “Camada Estratégica de Análise”, que seleciona as infraestruturas mais relevantes para o interesse nacional, e utiliza indicadores como a tonelada-quilômetro útil (TKU) para mensurar com precisão o trabalho de transporte. Nos cenários projetados, o plano identifica os empreendimentos transformadores capazes de alterar estruturalmente a matriz logística.

Entre os projetos com maior capacidade de impacto, destacam-se a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), essencial para conectar o interior da Bahia ao litoral e com projeção superior a 100 milhões de toneladas até 2035; a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), projetada para atrair cerca de 90 milhões de toneladas ao integrar Goiás e Mato Grosso à Ferrovia Norte-Sul; e a Ferrogrão, concebida para reforçar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste em direção ao Arco Norte, com potencial de captação de 40 milhões de toneladas/ano.

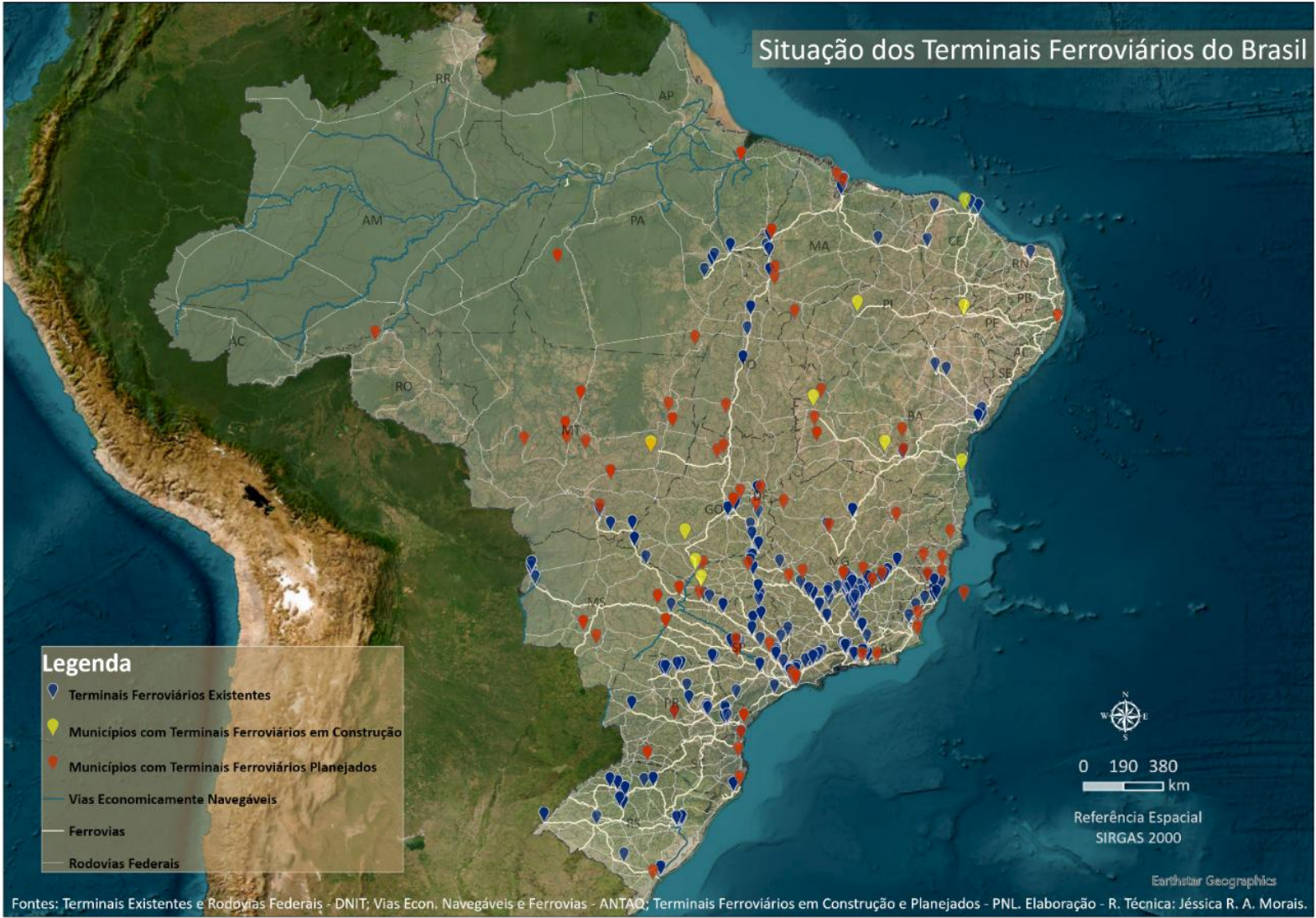
Um dos resultados mais expressivos do PNL é o chamado Cenário 09, que reúne um conjunto de empreendimentos considerados de “alto retorno estratégico” — projetos com elevado impacto sistêmico e investimentos relativamente moderados. A implementação desse cenário elevaria a participação ferroviária para 42% da matriz nacional de transportes de cargas, aproximando o país de padrões mais equilibrados entre modos e reduzindo substancialmente custos de longo curso. O alcance dessa meta está diretamente vinculado ao avanço de projetos estruturantes priorizados no Novo PAC, como a FIOL e a FICO, que ocupam posição central no eixo ferroviário do programa.

Com o direcionamento estratégico estabelecido pelo PNL 2035, a efetivação dessa malha logística do futuro depende de investimentos consistentes e da implementação de obras de infraestrutura em larga escala. Nesse contexto, o Novo PAC cumpre o papel de catalisador ao transformar o planejamento em iniciativas concretas. Seus investimentos priorizam a expansão e modernização da malha ferroviária, a recuperação e ampliação da infraestrutura rodoviária em corredores estratégicos, e o fortalecimento do transporte aquaviário, por meio da ampliação da capacidade portuária e da melhoria das condições de navegabilidade das hidrovias.

Enquanto o Novo PAC orienta os investimentos em nível macro, a transformação prática da logística ocorre na implantação dos nós físicos da rede — terminais ferroviários, centros de transbordo e condomínios logísticos capazes de integrar fluxos e reduzir custos operacionais. A transição do planejamento para a operação se materializa, portanto, na construção dessas estruturas, que constituem a base operacional para que a intermodalidade de fato se realize.

O presente trabalho identifica e sistematiza essas estruturas logísticas a partir dos planos setoriais ferroviário e rodoviário, nos quais se encontram os projetos em estudo e execução. O mapeamento realizado evidencia a distribuição dos terminais existentes, em construção e planejados, revelando forte concentração nas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul — áreas que historicamente concentram a maior parte da atividade econômica e da infraestrutura de transporte. A partir desses elementos, torna-se possível visualizar como a articulação entre o PNL 2035, o Novo PAC e os projetos setoriais estabelecem as bases para um sistema logístico nacional mais integrado, resiliente e competitivo.

Mapa 9: Identificação dos terminais ferroviários por status de implantação



Fonte: Adaptado de Min. Transportes⁵⁰. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

⁵⁰ Ministério dos Transportes. Plano Setorial de Transporte Rodoviário - PSTR 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/pstr>

PANORAMA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NACIONAL

Já para a análise do setor de condomínios logísticos, baseado no relatório mais recente da *Colliers*⁵¹, tem-se, a seguir, a Tabela 8, onde é apresentado o inventário das áreas, por estado, inclusive os preços médios pedidos identificados pelo estudo de mercado do quarto trimestre de 2024.

Tabela 8: Inventário das estruturas de condomínios logísticos em projeto e em construção, por estado no Brasil no quarto trimestre de 2024

Estado	Inventário em Construção (m²)	Inventário em Projeto (m²)	Preço Médio Pedido (R\$/m²/mês)
Bahia	151.330	1.638.594	27,6
Ceará	272.888	713.556	24,6
Distrito Federal	67.424	224.774	27,0
Espírito Santo	96.040	624.725	24,2
Goiás	91.340	109.000	26,0
Mato Grosso	38.681	0	
Mato Grosso do Sul	35.651	26.883	25,0
Minas Gerais	260.371	582.848	28,2
Pará	0	75.534	24,0
Paraíba	41.607	237.221	23,2
Paraná	97.552	528.734	27,8
Pernambuco	313.313	815.358	24,2
Rio de Janeiro	72.591	2.005.711	23,3
Rio Grande do Sul	114.895	289.849	23,7
Santa Catarina	176.838	111.173	29,4
São Paulo	1.913.622	5.822.676	31,4
Sergipe	0	2.198	—
Brasil	3.744.143	13.808.835	28,8

Fonte: Colliers⁵¹

⁵¹ https://www.colliers.com/pt-br/pesquisa/market_overview_4t2024_log

A viabilidade de projetos complexos como os Centros de Integração Logística (CILs) no Brasil é intrinsecamente ligada a um sofisticado arcabouço de normas que se estendem desde competências constitucionais até regulamentações setoriais específicas. Este ambiente regulatório define não apenas os limites da atuação pública e privada, mas também os modelos de investimento e as condições operacionais que determinam o sucesso de tais infraestruturas.

5.1 A Base Constitucional e o Modelo Institucional de Fomento

A compreensão dos fundamentos constitucionais e do modelo institucional vigente é de importância estratégica para o desenvolvimento de infraestruturas como os CILs. Esses elementos primários não apenas estabelecem a divisão de responsabilidades entre os entes federativos, mas também definem os papéis do Estado e da iniciativa privada, moldando os mecanismos de fomento, investimento e regulação que governam o setor de transportes e logística no Brasil.

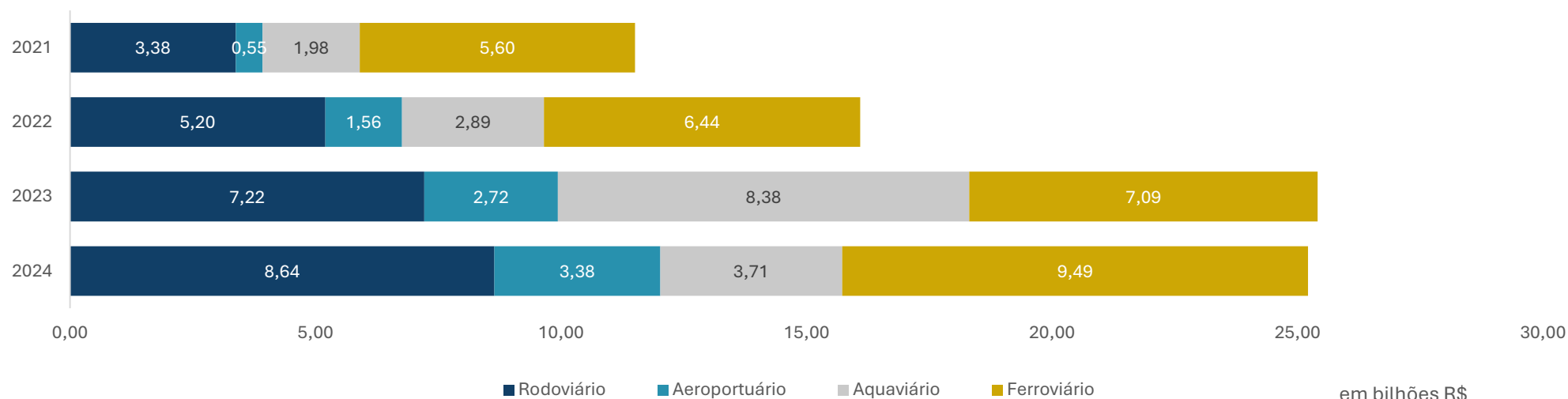
A Constituição Federal de 1988 centraliza na União a competência para legislar e explorar os serviços de transporte, estabelecendo uma base para políticas de alcance nacional. Conforme os Artigos 21 e 22, cabe à União legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes e os regimes de portos e navegação, bem como explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária, a navegação aérea, os modos de transporte ferroviário e aquaviário interestadual, e os portos marítimos, fluviais e lacustres. Essa centralização de poder favorece a criação de programas e normas integradas, como o Plano Nacional de Logística, mas, ao mesmo tempo, impõe a necessidade de uma constante negociação e articulação com estados e municípios para a implementação de planos de investimento e projetos de infraestrutura em seus territórios.

O cenário atual é marcado por uma transição estratégica de um modelo de investimento predominantemente público para uma crescente e indispensável participação da iniciativa privada, um fator que reconfigura as dinâmicas de fomento e se consolida como o principal vetor de modernização da infraestrutura logística nacional. Compreender essa estrutura jurídica e institucional é, portanto, o primeiro passo para planejar e executar projetos de CILs de forma segura e eficiente. A seguir, serão analisados as bases constitucionais e o modelo de parcerias que fundamentam o desenvolvimento da infraestrutura logística no país.

Instituído pela Lei nº 13.334/2016, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) consolidou-se como a principal resposta estratégica do Estado brasileiro para canalizar investimentos privados para o setor de infraestrutura. Sua criação reflete um alinhamento com o cenário de restrição fiscal acentuado pela recessão econômica pós-2015, que limitou a capacidade de investimento público. O PPI fortalece a relação entre o Estado e a iniciativa privada, oferecendo um ambiente de maior segurança jurídica e estabilidade regulatória para atrair capital.

A tendência de crescimento dos investimentos privados é evidente, contrastando com a retração do investimento público. Dados dos últimos quatro anos ilustram essa dinâmica, com o setor privado destinando recursos significativos para todos os modos de transporte.

Figura 11: Investimento privado destinado à infraestrutura de transporte por modo (2021-2024)



Fonte: ANAC, ANTAQ e ANTT, adaptado pelo Ministério dos Transportes. Elaboração: ONTL/Infra S.A.⁵².

Ainda que a instalação de um novo empreendimento, em especial um CIL, seja cuidadosamente planejada, é relevante considerar tanto os casos de sucesso como aqueles de fracasso que ocorreram em locais onde a iniciativa foi previamente implementada. Sendo assim, o trabalho desenvolvido por Ministério dos Transportes (2016)⁵³ aborda algumas experiências que ainda se fazem atuais nos dias de hoje.

Em síntese, tem-se que a Parceria Público Privada (PPP) é o contrato de concessão mais difundido e eficiente para empresas que administram Plataformas Logísticas Intermodais Industriais (*Freight Villages*) no mundo.

Na maioria dos casos, o poder público é o principal acionista da empresa que administra a Plataforma Logística Intermodal Industrial, sendo, também, o principal financiador dos custos de implantação. Entretanto, o principal “motor” para a continuidade dessas instalações são os investimentos oriundos do setor privado.

O levantamento aponta que várias instalações logísticas na Europa foram incentivadas para promover emprego, desenvolvimento urbano, intermodalidade e outros, mas nem sempre os objetivos foram alcançados. Isso porque, muitas das vezes, as políticas globais corporativas das multinacionais que administram essas instalações se sobrepõem às políticas locais, o que pode, por exemplo, não favorecer a intermodalidade (princípio balizador das Plataformas Logísticas).

⁵² <https://ontl.infrasa.gov.br/publicacoes-tecnicas/anuario-estatistico/>

⁵³ Ministério dos Transportes. Centro de Integração Logística - Etapa 4 Estudo dos modelos operacionais, de investimentos e negócios associados aos CILs. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-4-tomo-i-pdf>.

Especificamente no caso brasileiro, os regimes possíveis de exploração de CILs são: concessão comum, parceria público-privada, permissão e autorização. Pode, ainda, haver a exploração direta pelo Estado, mas nesse caso, seria necessária a instituição de uma Empresa Estatal, cuja criação deve ser autorizada por lei. A seguir, será mencionado brevemente sobre cada regime.

Nesse contexto, os CILs podem ser desenvolvidos sob diferentes regimes de exploração, cada qual com características jurídicas e financeiras distintas, conforme tabela a seguir:

Tabela 9: Possíveis regimes de exploração do CILs

Concessão comum	Podendo ser comum, patrocinada ou administrativa. A concessão comum ocorre mediante licitação e a concessionária assume os riscos da exploração da atividade. Na concessão patrocinada, o concessionário é remunerado pela tarifa paga pelo usuário e por um complemento financeiro fornecido pela Administração Pública. Já na concessão administrativa, o ente privado é remunerado exclusivamente pelo poder público.
Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI)	Instrumento utilizado pelo poder público para obter estudos de viabilidade de um projeto, por conta e risco da empresa privada, e utilizá-lo como fonte de informações para estruturação de concessões e PPPs.
Empresa pública	Modelo no qual o poder público exerceria diretamente a atividade de construção e operação do CIL. Nesse caso, seria necessária a promulgação de uma lei que criasse uma estatal para exercer tais atividades
Permissão e autorização	Ambas são realizadas mediante contrato de adesão, sem prazo estipulado e podendo ser rescindido unilateralmente sem direito à indenização para o parceiro privado.

5.2 Marcos Regulatórios Setoriais e Condicionantes de Implantação

A implantação de um Centro de Integração Logística exige uma análise aprofundada dos marcos regulatórios que governam cada modo de transporte, bem como das normas que regem recintos especiais e os condicionantes de uso do solo. A convergência de modernizações regulatórias recentes cria uma janela de oportunidade sem precedentes para o desenvolvimento de CILs, cuja operação depende da articulação eficiente dessas diferentes camadas de regulação, desde as leis que estruturam as concessões e autorizações de infraestrutura até as licenças ambientais e urbanísticas necessárias para sua instalação física.

A convergência do novo regime de autorização ferroviária, da modernização dos contratos rodoviários e da flexibilização da exploração portuária cria um ecossistema regulatório sinérgico, essencial para a viabilidade de um CIL, que por sua natureza depende da integração fluida entre estes modos de transporte.

Tabela 10: Principais regulamentações da infraestrutura de transportes do Brasil

Setor Ferroviário	O setor foi modernizado pelo Marco Legal das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021), que introduziu o regime de outorga por autorização. Esse modelo permite que a iniciativa privada construa e opere novas ferrovias a partir de um processo simplificado, assumindo os riscos do negócio. Este modelo simplificado transfere o risco de demanda inteiramente para a iniciativa privada, um fator que atrai investidores com alta tolerância ao risco e projetos com viabilidade econômica robusta, mas que pode afastar projetos de interesse público com retorno financeiro incerto. A lei também consolidou o mecanismo de investimento cruzado, que permite a utilização de valores de outorga de uma concessão para financiar a construção de novas ferrovias de interesse público.
Setores Portuário e Hidroviário	A legislação portuária evoluiu significativamente com a Lei nº 12.815/2013, que ampliou a participação privada ao definir a figura do Terminal de Uso Privado (TUP) — instalação explorada mediante autorização fora da área do porto organizado. Para fomentar a modernização, foram criados incentivos fiscais estratégicos, como o Reporto (Lei nº 11.033/2004), que concede isenção de tributos federais na importação de máquinas, e o REIDI - Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura ⁵⁴ (Lei nº 11.488/2007), que suspende a cobrança do PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação. Em 2023, foi instituído o Programa Navegue Simples consiste em uma iniciativa conjunta entre a ANTAQ e o Ministério dos Portos e Aeroportos para desburocratizar processos que prejudiquem a atração de investimentos para o setor.
Setor Rodoviário	O principal instrumento para a exploração privada de rodovias é a Lei de Concessões (Lei nº 8.987/1995). Recentemente, a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias (Portaria nº 995/2023) foi instituída para modernizar os contratos, permitindo a repactuação de concessões existentes e incentivando a adoção de novas tecnologias, como o sistema de pedágio de livre passagem (free flow).

Elaboração: ONTL/Infra S.A.

⁵⁴ Ministério dos Transportes. Centro de Integração Logística - Etapa 4 Estudo dos modelos operacionais, de investimentos e negócios associados aos CILs. Disponível em: [r/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-4-tomo-i-pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-4-tomo-i-pdf) \h<https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-4-tomo-i-pdf>.

5.3 Condicionantes Socioambientais e Urbanísticas

A implantação física de um CIL está sujeita a um conjunto de condicionantes legais que visam garantir a sustentabilidade do empreendimento e sua compatibilidade com o ambiente e a comunidade local, são eles:



Licenciamento ambiental: Este é um processo administrativo obrigatório, fundamentado na Lei nº 6.938/1981⁵⁵, Resolução CONAMA nº 1/1986⁵⁶ e Resolução CONAMA nº 237/1997⁵⁷ e Lei Complementar Federal nº 140/2011⁵⁸. Ele é dividido em três fases sequenciais: a Licença Prévia (LP), que atesta a viabilidade locacional do projeto; a Licença de Instalação (LI), que autoriza o início das obras; e a Licença de Operação (LO), que permite o início das atividades. A Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019)⁵⁹ modernizou esse processo ao introduzir a possibilidade de licenciamento baseado no nível de risco da atividade.



Planejamento urbano: A instalação de um CIL deve estar em conformidade com as diretrizes de uso e ocupação do solo do município. O Estatuto da Cidade⁶⁰ (Lei nº 10.257/2001) estabelece o Plano Diretor como o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano. O plano diretor consiste em instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Aprovado por lei municipal, é obrigatório para as cidades, com mais de 20 mil habitantes ou que estejam inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional, dentre outras⁶¹. Sendo assim, nota-se que os empreendimentos de porte dos CILs devem estar contidos no plano diretor dos municípios onde serão instalados.



Proteção a áreas sensíveis: Projetos localizados em áreas de influência de terras indígenas, territórios quilombolas ou patrimônio histórico e arqueológico tombado exigem consultas prévias e autorizações específicas dos órgãos competentes (respectivamente, Funai, Fundação Cultural Palmares e IPHAN). Essas áreas possuem regimes de proteção especial que impõem restrições e podem demandar estudos de impacto aprofundados.

Uma vez superados os condicionantes de implantação física, a viabilidade econômica de um CIL é moldada pelo cenário fiscal, onde um regime de alta tributação coexiste com incentivos estratégicos projetados para mitigar esse peso.

⁵⁵ Casa Civil. Lei nº 13.855 r/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-4-tomo-i-pdf" \hhttps://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-4-tomo-i-pdf. ivil_03/leis/l6938.htm

⁵⁶ CONAMA. Resolução Conama nº 1/1986 Disponível em: https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=745

⁵⁷ CONAMA. Resolução Conama nº 237/1997 Disponível em: https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=237

⁵⁸ Casa Civil. Lei Complementar Federal nº 140/2011 Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp140.htm .874/2019 Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/l13874.htm

⁶⁰ Casa Civil. Lei nº 10.257/2001 Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm Acesso em: jul.2024

⁶¹ O art. 41 da lei nº 10257/2001 estabelece que o plano diretor é obrigatório para as cidades: I - com mais de 20 mil habitantes, II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal, IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico; V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional e VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

DESAFIOS E OPORTUNIDADES

A implantação de Centros de Integração Logística no Brasil é um processo complexo, permeado por desafios que não devem ser vistos como barreiras intransponíveis, mas como fatores críticos que demandam planejamento estratégico, análise de riscos e, acima de tudo, soluções inovadoras. A superação desses obstáculos é essencial para destravar o potencial logístico do país. Esta seção detalha os principais entraves e propõe mecanismos estratégicos de mitigação e capitalização de oportunidades.

6.1. Desafios Estruturais e de Infraestrutura

O atual desenho da infraestrutura de transportes do Brasil constitui um dos desafios mais fundamentais. A dependência excessiva de um único modo de transporte e a distribuição desigual dos ativos logísticos criam ineficiências sistêmicas e acentuam desequilíbrios regionais. Os principais pontos críticos incluem:



Predominância rodoviária e baixa qualidade da malha: o transporte rodoviário é dominante na matriz de transportes, porém, a qualidade da infraestrutura é um gargalo significativo. Apenas 12,4%⁶² de toda a malha rodoviária do país é pavimentada, o que eleva os custos operacionais, aumenta o tempo de trânsito e impõe severas limitações à eficiência logística, especialmente em regiões mais afastadas dos grandes centros.



Malha ferroviária limitada: embora estratégico para o transporte de grandes volumes a longas distâncias, o transporte ferroviário ainda possui uma extensão limitada, com mais de 30.000 km e parte desses inativos ou sem operação. Historicamente, seu desenvolvimento priorizou o escoamento de commodities específicas, como minério de ferro, resultando em uma rede com pouca capilaridade para cargas gerais e integração com outras regiões produtivas.



Concentração geográfica de ativos: as estruturas logísticas existentes apresentam uma acentuada concentração geográfica. Essa concentração é empiricamente verificada pela distribuição de ativos logísticos chave, incluindo os portos secos, os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAs) e a vasta maioria das propriedades logísticas se localizam nas regiões Sul e Sudeste, sobrecarregando a infraestrutura local e deixando vastas áreas desassistidas.

⁶² Confederação Nacional dos Transportes. Pesquisa CNT de Rodovias - 2023. Brasília. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>.

6.2. Desafios Tributários

O ambiente de negócios brasileiro é notoriamente complexo e impõe um pesado ônus tributário e burocrático, impactando diretamente a viabilidade de novos projetos. A sobreposição de tributos, taxas e outorgas em diferentes esferas governamentais eleva o "Custo Brasil" e cria incerteza para os investidores.

Tabela 11: Principais tributos que afetam o setor logístico no Brasil

Tipo de Tributo	Descrição/Finalidade
Taxas de Fiscalização e Controle	Incluem a TCFA (Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental), vinculada ao IBAMA para atividades potencialmente poluidoras, e a Taxa de Vigilância Sanitária , cobrada pela ANVISA para o registro e controle de produtos.
Taxas de Uso de Infraestrutura	Compreendem as Taxas de Outorga para uso de infraestrutura terrestre e aquaviária (ANTT/Antaq) e a Taxa de Utilização do SISCOMEX , cobrada pela Receita Federal para o registro de importações.
Contribuições Previdenciárias e Trabalhistas	Abrangem a Contribuição sobre Riscos Ambientais do Trabalho , para financiar benefícios por acidentes de trabalho, e o FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço).
Contribuições para Financiamento Setorial	Destinadas ao fomento de serviços sociais e de aprendizagem, como as contribuições para SEST/SENAT (transporte), SENAI/SESI (indústria) e SEBRAE .
Contribuições sobre Receita e Lucro	Incluem a COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) e a CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido), ambas incidentes sobre os resultados da empresa.

Elaboração: ONTL/Infra S.A.

6.3. Desafios do Uso do Solo

A escolha da localização de um CIL deve incorporar uma rigorosa análise de risco associada a territórios com proteção especial. Essas áreas não são meros obstáculos, mas fatores críticos que podem impor prolongados processos de negociação, disputas judiciais complexas e custos elevados de redesenho do projeto.

Os principais fatores de risco territorial incluem terras indígenas e quilombolas, que ocupam, respectivamente, 13%⁶³ e 0,5%⁶⁴ do território nacional. A Lei nº 6.001/1973⁶⁵ (Estatuto do Índio) restringe o uso de terras indígenas, mas prevê exceções para a intervenção da União em casos de "obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional" ou para a "exploração de riquezas do subsolo de relevante interesse para a segurança e o desenvolvimento nacional". Tais exceções, embora viabilizem juridicamente os projetos, exigem um cuidadoso e demorado processo de licenciamento e consulta.

Outro fator de risco significativo é a proteção do patrimônio histórico e artístico, gerenciado pelo IPHAN. A presença de um dos 80 conjuntos urbanos tombados no Brasil ou a proximidade de sítios arqueológicos — cuja maior concentração se encontra na região Norte — impõe severas restrições construtivas, demandando estudos especializados e podendo limitar a escala ou o layout do empreendimento⁶⁶.

⁶³ Fundação Nacional dos Povos Indígenas. Demarcação. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/funai/pt-br/atuacao/terras-indigenas/demarcacao-de-terras-indigenas>.

⁶⁴ MapBiomas. Territórios quilombolas estão entre as áreas mais preservadas no Brasil. 2023. Disponível em: <https://brasil.mapbiomas.org/2023/12/13/territorios-quilombolas-estao-entre-as-areas-mais-preservadas-no-brasil/>.

⁶⁵ Casa Civil. Lei nº 6.001/1973 Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6001.htm

⁶⁶ IPHAN. Conjuntos Urbanos Tombados (Cidades Históricas). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/123>.

6.4. Oportunidades de Fontes de Receita e Modelos de Atuação

Apesar da alta carga tributária, um CIL bem estruturado possui um vasto potencial de geração de receita. A atratividade do negócio reside na diversidade de serviços que pode oferecer, transformando-se em um hub de soluções logísticas integradas⁶⁷. As principais fontes de receita incluem:



armazenagem de cargas de importação e exportação



operação de terminais de movimentação de mercadorias, incluindo infraestruturas especializadas como pátios ferroviários e portos fluviais;



oferecimento de serviços aduaneiros;



prestação de serviços de frete rodoviário e de apoio a caminhoneiros;



outros serviços de valor agregado, como embalagem, etiquetagem e paletização.

Para se posicionar de forma competitiva no mercado, um CIL pode adotar uma das três estratégias de foco a seguir:



1. **Custo:** objetivo principal é minimizar custos totais e o lucro se dá pela capacidade de atender a determinado volume transportado/atendido;



2. **Diferenciação:** foco na agregação de valor através do fornecimento de serviços adicionais como oferecimento de apoio ao usuário, de serviços aduaneiros e outros;



3. **Estratégia de enfoque:** foco em determinados tipos de usuários (CIL destinado a cargas perigosas, por exemplo) ou a determinado mercado/região geográfica do país.

A definição do modelo de negócio mais adequado está diretamente ligada à necessidade de escolher a estrutura de investimento e parceria correta, um passo decisivo para a materialização do projeto.

⁶⁷ Ministério dos Transportes. Centro de Integração Logística - Etapa 4 Estudo dos modelos operacionais, de investimentos e negócios associados aos CILs. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-4-tomo-i-pdf>. Acesso em: jul. 2024.

6.5. Oportunidades Fiscais

Como uma oportunidade concreta para mitigar a elevada carga tributária, destacam-se as Áreas de Livre Comércio (ALCs). Criadas na região Norte com o objetivo de promover a integração econômica com o restante do país, essas áreas oferecem benefícios fiscais similares aos da Zona Franca de Manaus, fortalecendo o setor comercial e incentivando a geração de empregos.

Atualmente, existem ALCs instaladas nas seguintes localidades:



Tabatinga (AM)



Boa Vista (RR)



Macapá/Santana (AP)



Bonfim (RR)



Guajará-Mirim (RO)



Brasiléia (AC)

A instalação de um CIL em uma dessas áreas pode representar uma vantagem competitiva decisiva, reduzindo custos tributários e aumentando a atratividade do empreendimento para investidores e operadores.

6.6. Oportunidades de Mercado e Inovação

As forças de mercado, especialmente a transformação digital, atuam como um poderoso motor para a modernização logística. O crescimento exponencial do *e-commerce* alterou fundamentalmente as expectativas dos consumidores, impulsionando a demanda por condomínios logísticos e centros de distribuição urbanos (*last-mile*) para garantir entregas mais rápidas e eficientes. Nesse cenário, a tecnologia deixa de ser um acessório e se torna o núcleo da estratégia. A oportunidade não reside mais em apenas listar ferramentas como Internet das Coisas (IoT), *Big Data* e automação, mas em integrá-las para transformar o CIL de um centro de custo passivo (armazenagem) em um *hub* inteligente com visibilidade total da cadeia de suprimentos.

O planejamento do CIL deve incluir a articulação com instituições de ensino locais (similar ao *CentrePort* Canada) para o fornecimento de mão de obra qualificada em logística 4.0, garantindo a sustentabilidade e o desenvolvimento socioeconômico regional. Esta transformação não é apenas uma oportunidade, mas uma necessidade competitiva para atender às demandas da economia digital, justificando investimentos mais altos e gerando retornos superiores.

A implantação de Centros de Integração Logística no Brasil é uma jornada complexa, marcada por desafios significativos. A complexidade regulatória, os riscos associados ao uso do solo em territórios protegidos e a elevada carga tributária exigem um planejamento estratégico robusto e uma execução diligente. No entanto, os obstáculos não anulam o imenso potencial desses empreendimentos.

As oportunidades são claras e tangíveis. Elas residem na exploração de modelos de negócio diversificados, na utilização de estruturas de parceria consolidadas como as Parcerias Público-Privadas, e no aproveitamento de incentivos fiscais em áreas estratégicas, como as Áreas de Livre Comércio. Ao navegar com perícia por esses desafios e oportunidades, é possível transformar os CILs em projetos viáveis, rentáveis e essenciais para a modernização da infraestrutura logística do país.

O Centro de Integração Logística (CIL) emerge como um instrumento estratégico e fundamental para a superação do elevado Custo Brasil e para o avanço em direção a uma logística mais eficiente, integrada e sustentável. A análise apresentada demonstra que a consolidação de uma política nacional de CILs é um passo essencial para transformar a rede de transporte brasileira, historicamente marcada pela predominância rodoviária, baixa qualidade da malha e acentuada concentração geográfica de ativos.

O cenário atual revela um alinhamento governamental e de mercado favorável à implementação desses centros. O Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e o Plano Nacional de Logística (PNL) 2035 fornecem a arquitetura estratégica necessária para a infraestrutura multimodal do futuro, focada em propostas sistêmicas e intermodais. O Novo PAC, lançado em 2023, atua como o principal vetor de financiamento, priorizando eixos ferroviários estruturantes, como a retomada da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), e injetando um volume significativo de capital, dos quais cerca de 72% são de origem privada, para concretizar o planejamento logístico.

A experiência internacional, com modelos como o GVZ Bremen na Alemanha e a Plaza Zaragoza na Espanha, reforça a viabilidade e o impacto socioeconômico positivo dos CILs. O Brasil pode se beneficiar, adotando modelos de Parceria Público-Privada (PPP) e regimes de concessão, que já se mostraram aderentes à realidade nacional e capazes de atrair o capital privado.

Os Centros de Integração Logística são mais do que meras estruturas de transbordo e armazenagem. Sua implementação em pontos nodais da malha de transporte — sejam eles Portos Secos (EADI), Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA), ou em proximidade a Terminais Intermodais e Aeroportuários — permitirá o uso racional da infraestrutura, aliviando a sobrecarga nos portos marítimos e reduzindo o tráfego nas rodovias, ao integrar os modos. Eles promovem a agregação de valor e serviços, centralizando operações alfandegárias, industriais e tecnológicas.

Apesar da complexidade regulatória e dos desafios de uso do solo, o arcabouço legal (como o Novo Marco Legal das Ferrovias e a Lei das ZPEs) oferece os mecanismos necessários para mitigar os riscos e atrair investimentos. A superação dos desafios regulatórios e fiscais passa pela digitalização e pelo uso estratégico de regimes especiais, como a Estratégia de Mitigação e Inovação, buscando a isenção ou suspensão de impostos federais (Reporto/REIDI) e replicando o *benchmarking* do CentrePort Canada, que opera como uma *Foreign Trade Zone*.

A transformação da logística brasileira de um centro de custo para um pilar de competitividade nacional está diretamente vinculada à visão e à ação em relação aos CILs. O momento é propício: o planejamento existe, o capital privado está mobilizado e as tecnologias (Logística 4.0) estão disponíveis, impulsionadas pelo crescimento do e-commerce, para transformar o CIL de um centro de custo passivo em um hub inteligente com visibilidade total da cadeia de suprimentos. O desenvolvimento bem-sucedido dos CILs no Brasil exigirá uma articulação contínua e eficaz entre os setores público e privado, convertendo os desafios históricos em oportunidades para uma logística integrada, resiliente e alinhada com as demandas da economia global.



 [infrasaoficial](#)

 [infra.oficial](#)

 [infra-oficial](#)

 [infrasa.oficial](#)

 observatorio@infrasa.gov.br

 institucional@infrasa.gov.br

 www.ontl.infrasa.gov.br

 www.infrasa.gov.br