

Panorama Logístico do Estado da Bahia



Potencialidades,
Competitividade e
Perspectivas do
Transporte

EQUIPE

INFRA S/A.

Diretor-Presidente

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

Diretora de Administração e Finanças

ELISABETH BRAGA

Diretor de Mercado e Inovação

MARCELO VINAUD

Diretor de Planejamento

CRISTIANO DELLA GIUSTINA

Diretor de Empreendimentos

ANDRÉ LUÍS LUDOLFO DA SILVA

Superintendente de Inteligência de Mercado

LILIAN DE ALENCAR PINTO CAMPOS

Gerentes da Superintendência de Inteligência de Mercado

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

SIRLÉA DE FATIMA FERREIRA LEAL
MOURA

FRANCISCO XAVIER DA SILVA NUNES

Equipe SUINM

ANA FLAVIA ARAUJO SANTANA

BRUNO DE JESUS VIANA

CARLOS RAFAEL DOS SANTOS RAPOSO

CARLOS ALBERTO GOMES MESQUITA

DENIS FERREIRA DOS SANTOS

DIOGO CASTRO DOS SANTOS

EZEQUIEL GOMES FERREIRA

GABRIELA CAMILOTTI SAINT MARTIN

IANA BELLI REIS SILVA

MARCELLO MACHILAS REZENDE QUEIROZ

NATHÁLIA CASTELO BRANCO ALMEIDA

NICOLAS GUIMARÃES OHOFUGI

PAULO MÁRCIO FERNANDO JESUS BATISTA

ROBERTO MOREIRA CARDOSO DE OLIVEIRA

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

Estagiários

LUANA PRAXEDES MOURA

MARIANA BANDEIRA DA GAMA

ALEXANDRE OLIVEIRA BARBOSA

PRISCILLA DOS SANTOS COSTA

Introdução

A Bahia detém a maior participação no PIB do Nordeste, responsável por cerca de 29% da economia regional. Segundo a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2022), a estrutura produtiva do estado é composta por 65% do setor de serviços, 23% da indústria e 11% da agropecuária. A base industrial é robusta, com destaque para os segmentos de refino de petróleo, petroquímica, mineração, metalurgia, automotivo, químico e de alimentos, concentrados principalmente na Região Metropolitana de Salvador (RMS), no Polo Industrial de Camaçari, no Centro Industrial de Aratu (CIA) e no entorno da Refinaria de Mataripe. Essa estrutura confere ao estado um papel estratégico na oferta de combustíveis, derivados químicos e produtos manufaturados, impulsionando a demanda por uma infraestrutura de transportes altamente integrada.

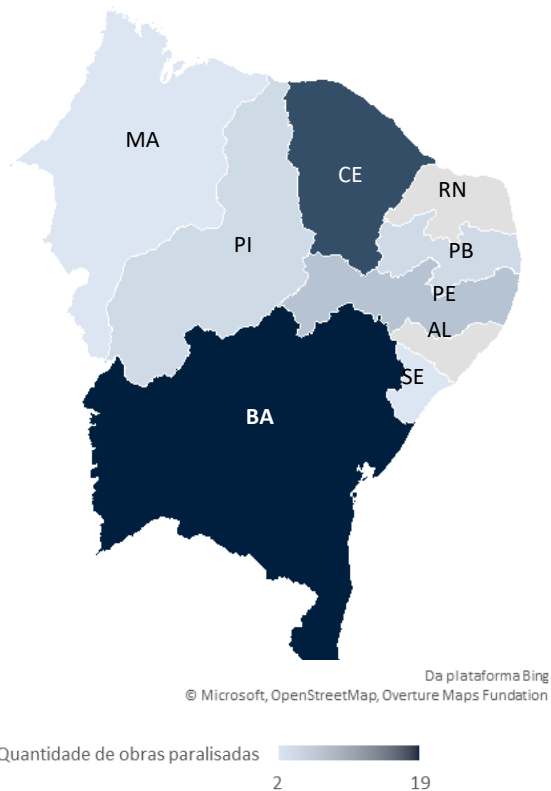
No setor agropecuário, a Bahia se destaca pela produção de grãos, algodão e frutas, com polos dinâmicos nas regiões Oeste (Barreiras e Luís Eduardo Magalhães) e Vale do São Francisco. A expansão do agronegócio vem impulsionando a necessidade de corredores logísticos multimodais, como a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL) – que conectará o interior produtivo ao Porto de Ilhéus – e as rotas rodoviárias que integram o oeste baiano aos portos de Salvador, Aratu e Cotegipe.

O debate sobre a logística de transportes baiana, reforça a urgência de transformar potencial em desempenho. Embora o estado apresente avanços expressivos em energia renovável, petroquímica e agroindústria, ainda enfrenta gargalos estruturais, como a modernização das rodovias, a ampliação da malha ferroviária e o fortalecimento da infraestrutura portuária.

Segundo o Tribunal de Contas da União (2025), 19 obras públicas federais de transportes no estado da Bahia estão paralisadas, representando R\$ 906 milhões já investidos — dado que evidencia a necessidade de estratégias integradas e de longo prazo para melhoria das condições de transportes.

Nesse cenário, a Infra S.A. disponibiliza o Panorama Logístico da Bahia, documento que reúne análises e indicadores estratégicos para subsidiar políticas de investimento, eficiência operacional e sustentabilidade territorial. A publicação busca fomentar o fortalecimento das cadeias produtivas, reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade baiana no contexto regional e internacional.

Quantidade de obras paralisadas por UF da Região Nordeste



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados do Painel de Acompanhamento de Obras Paralisada do TCU (2025).

Polo de Camaçari

O Polo Industrial de Camaçari é o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul e o principal centro produtivo da Bahia, concentrando atividades nos segmentos petroquímico, químico, automotivo, metalmecânico, têxtil, farmacêutico e de energias renováveis. Criado em 1978, o polo abriga mais de 90 empresas de grande porte, responsáveis por parcela significativa da indústria de transformação baiana e pela geração de milhares de empregos diretos e indiretos.

O complexo funciona de forma integrada, com plantas industriais interligadas por uma extensa rede de dutos e sistemas compartilhados de utilidades, o que permite a circulação eficiente de matérias-primas e insumos entre as empresas instaladas. Entre seus principais produtos estão eteno, propeno, PVC, fertilizantes, solventes, combustíveis, plásticos e borrachas sintéticas, além de automóveis e componentes industriais.

Indicadores econômicos e produtivos

- **Investimento global:** superior a US\$ 16 bilhões.
- **Capacidade instalada:** acima de 12 milhões de toneladas/ano de produtos químicos e petroquímicos básicos, intermediários e finais.
- **Capacidade metalúrgica:** 240 mil toneladas/ano de cobre eletrolítico.
- **Capacidade automotiva:** 250 mil veículos/ano.
- **Faturamento anual:** aproximadamente US\$ 15 bilhões.
- **Exportações:** equivalem a 15% do total exportado pela Bahia, com destinos em diversos continentes.
- **Arrecadação tributária:** contribuição superior a R\$ 4 bilhões/ano em ICMS, respondendo por mais de 90% da arrecadação municipal de Camaçari.
- **Empregos diretos:** cerca de 10 mil trabalhadores.
- **Empregos indiretos:** aproximadamente 40 mil.
- **Participação:** representa 22% do PIB da indústria de transformação da Bahia.¹

Logística

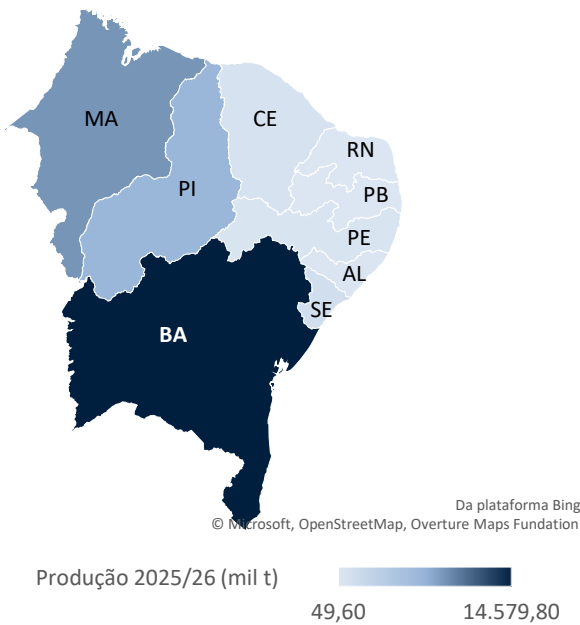
Localizado a cerca de 50 km de Salvador, o polo possui robusta infraestrutura de acesso, com conexões diretas às rodovias BA-093 e BA-535 (Via Parafuso), que o integram à BR-324 e aos principais corredores logísticos do estado. O complexo também conta com ligação ferroviária à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e proximidade aos complexos portuários de Aratu-Cadeias e de Salvador. Essa rede de transportes rodoviária e ferroviária assegura a eficiência na movimentação de matérias-primas e produtos acabados.

¹ <https://www.coficpolo.com.br/pagina.php?p=44>

A Agropecuária Baiana

A Bahia é o principal polo agropecuário do Nordeste. Na agricultura, lidera a produção regional de grãos: estimativas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) indicam 14,6 milhões t em 2025, à frente do Maranhão (8,8 milhões t), reforçando o papel do Oeste baiano/MATOPIBA como fronteira agrícola consolidada. Além disso a Bahia está listada como o 7º maior produtor de grãos do país do ciclo de 2025.

Mapa da produção de grãos
Safr 2025/26



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da Conab.
Nota: Estimativa em outubro/2025.

No Valor Bruto da Produção (VBP), a Bahia figura entre os dez maiores do Brasil: R\$ 59,83 bilhões em 2025 (preços de set/2025), 8ª posição nacional, somando lavouras competitivas (soja, milho, algodão) e pecuária em expansão. O VBP total do Brasil em 2025 projeta alta de 11,1% sobre 2024, com lavouras e pecuária crescendo na mesma ordem, e destaca culturas relevantes para a Bahia como algodão e cacau entre os destaques de preço/valor.

Principais estados produtores de grãos 2025*

Posição	Estado	Produção (milhões t)
1º	MT	108,7
2º	PR	44,6
3º	RS	40,9
4º	GO	37,1
5º	MS	28,7
6º	MG	18,6
7º	BA	14,6
8º	SP	11,7
9º	TO	9,6
10º	MA	8,8

Fonte: Conab. *estimativa outubro/2025

Ranking dos estados – valor bruto de produção (Valores em bilhões R\$*)

1º Mato Grosso	R\$221,07
2º Minas Gerais	R\$168,64
3º São Paulo	R\$159,08
4º Paraná	R\$157,63
5º Goiás	R\$120,87
6º Rio Grande do Sul	R\$98,47
7º Mato Grosso do Sul	R\$76,31
8º Bahia	R\$59,83
9º Santa Catarina	R\$57,81
10º Pará	R\$44,95

*Valores deflacionados pelo IGP-DI da FGV - setembro/2025.
Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados do CGAEC/DAEP/SPA/MAPA.



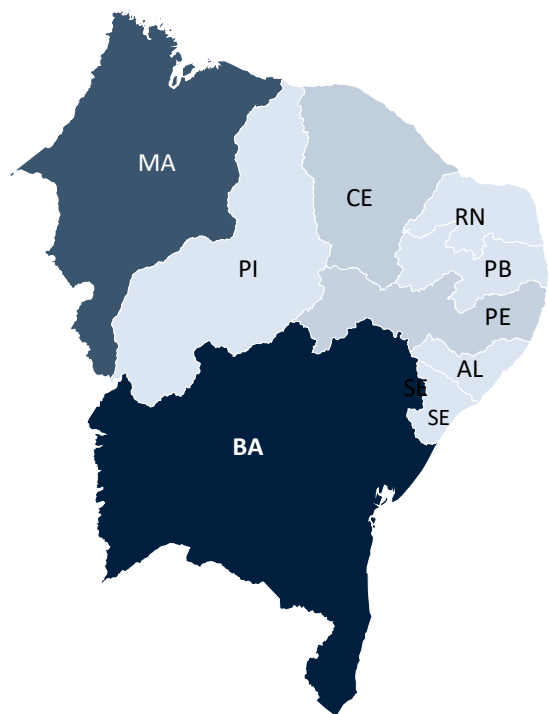
A Agropecuária Baiana

A cotonicultura é um dos pilares do estado: a Bahia responde por cerca de 19,7% da produção nacional de algodão em pluma, atrás apenas de Mato Grosso (estimativas 2025 compiladas a partir de Conab/IBGE). Essa liderança regional sustenta a indústria têxtil e de exportação e ajuda a explicar a trajetória do VBP estadual. Em escala nacional e global, a Bahia é o segundo maior produtor de algodão do Brasil , com sua safra anual superando a produção total das 23 províncias da Argentina. Além disso, a Bahia mantém a liderança nacional na produção de cacau.

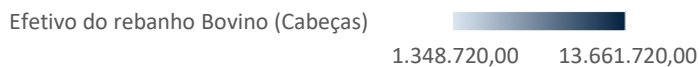
O agronegócio baiano **lidera as exportações de todo o Nordeste** , registrando um recorde superior a **R\$ 8 bilhões no primeiro trimestre de 2025**.

Na pecuária, a Pesquisa da Pecuária Municipal (PPM) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE - 2024) indica recordes nacionais e reforça o papel nordestino nos rebanhos caprino e ovino (96,3% e 73,5% do total nacional, respectivamente). No bovino, a Bahia alcançou 13,7 milhões de cabeças em 2024, maior patamar da série estadual e 7ª posição no *ranking* nacional, sinalizando aumento de oferta de carne/leite e integração com agroindústrias regionais.

Efetivo do rebanho bovino na região Nordeste - 2024



Da plataforma Bing
© Microsoft, OpenStreetMap, Overture Maps Foundation



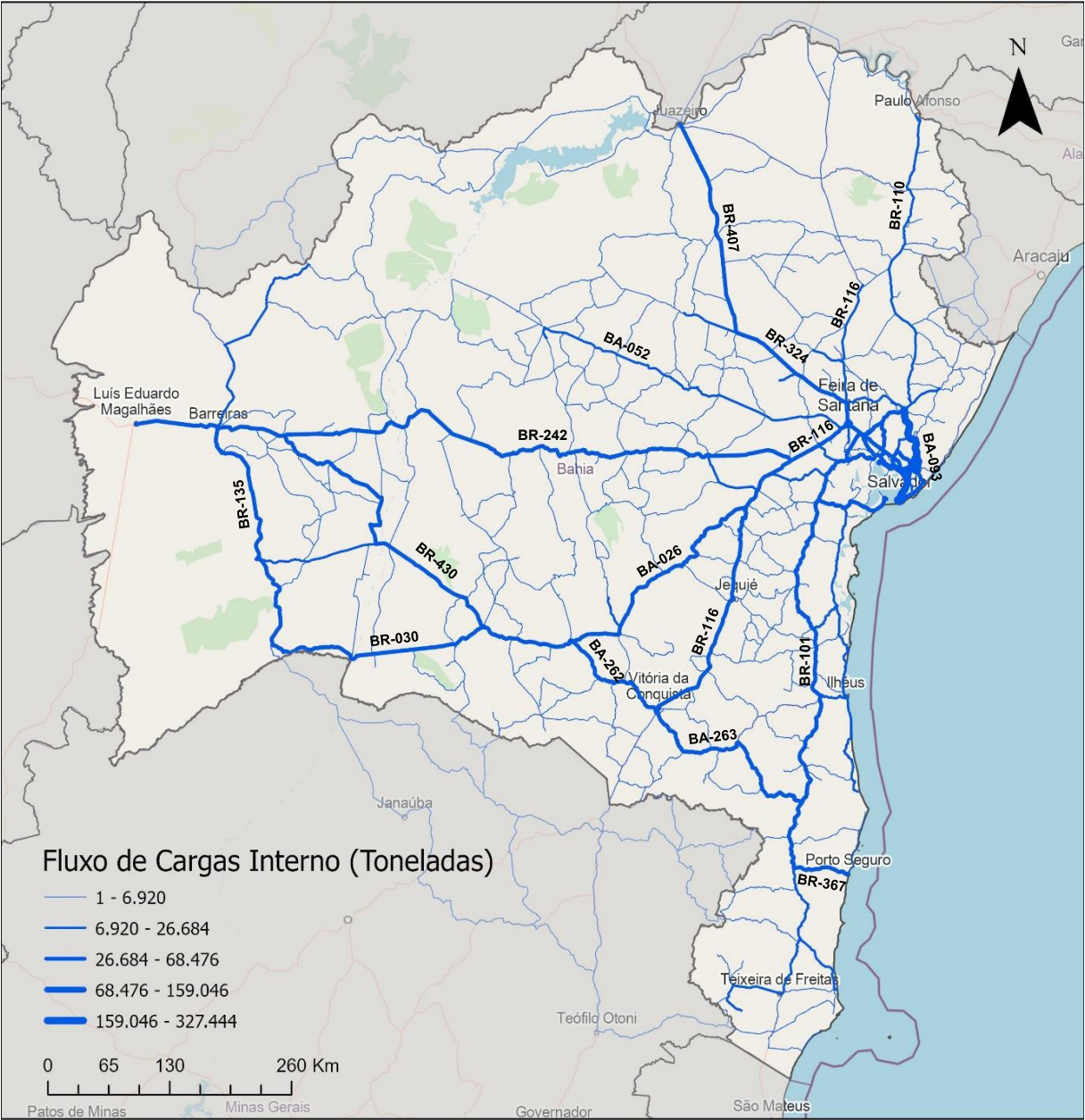
Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da PPM do IBGE (2024)



Escoamento da Produção

Os fluxos a seguir mostram as principais movimentações de carga na Bahia, destacando as rotas que conectam as regiões produtivas aos centros de consumo e aos portos do estado. As rodovias BR-324 e BR-116 estruturam o escoamento de cargas entre Salvador, Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista, enquanto a BR-135 e a BR-430 sustentam o transporte de grãos e algodão do Oeste baiano. A BR-101 integra o litoral, conectando polos industriais e comerciais, e a BR-407 é fundamental no escoamento da produção do Vale do São Francisco. Já a BA-093 desempenha papel essencial na logística da Região Metropolitana de Salvador, conectando o Polo Industrial de Camaçari aos principais corredores rodoviários e portuários do estado.

Fluxo de cargas com Origem/Destino na Bahia



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados do PNL 2050.

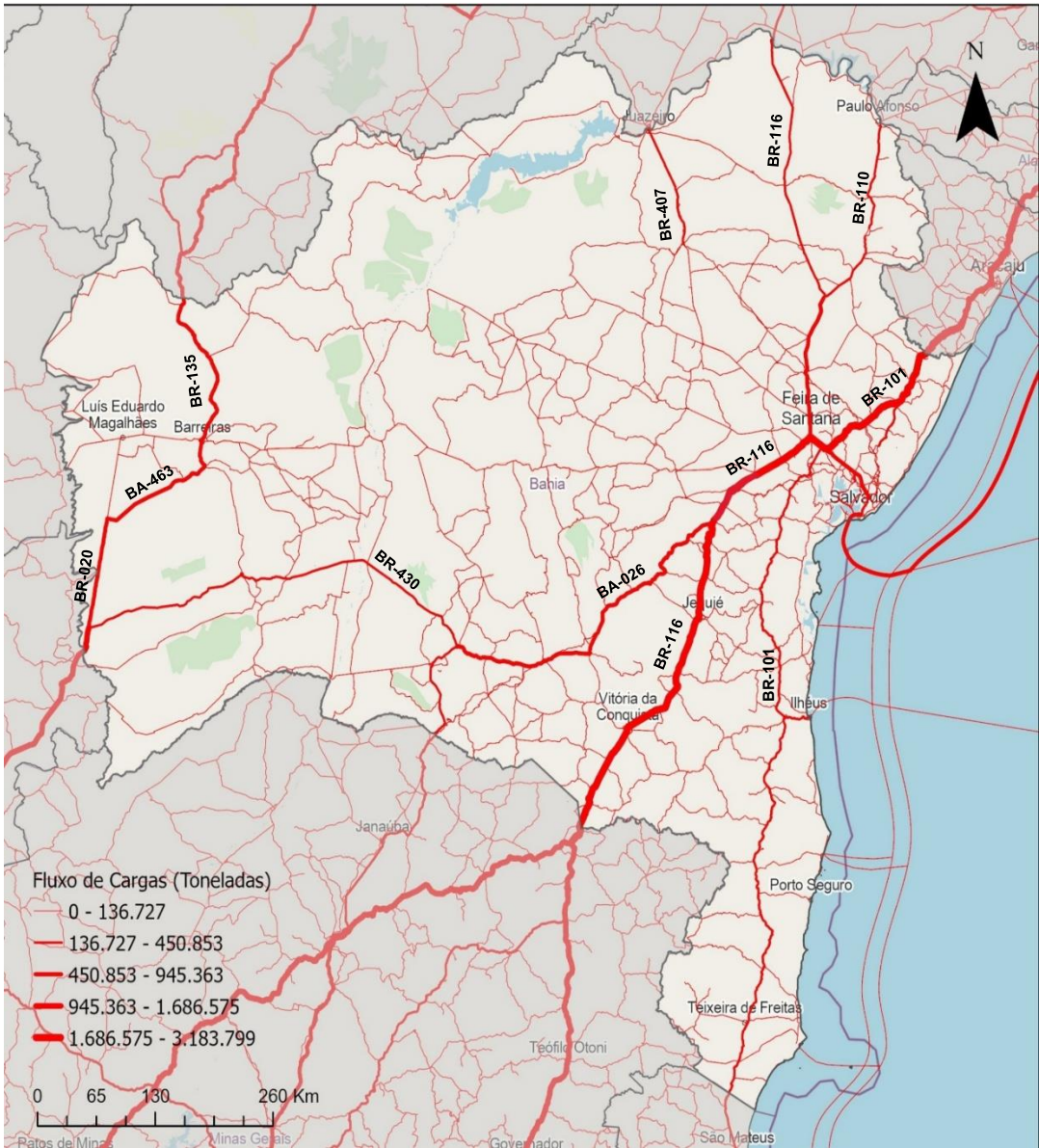


Escoamento da Produção

O mapa a seguir apresenta os principais fluxos de carga com origem e destino em todo o território nacional que atravessam a Bahia, evidenciando os corredores rodoviários de maior intensidade de transporte. Esses fluxos refletem o papel estratégico do estado como eixo de ligação entre o Nordeste, o Sudeste e o Centro-Oeste, por onde circulam produtos agropecuários, industriais e combustíveis destinados tanto ao mercado interno quanto à exportação.

A BR-116 é o principal corredor logístico do estado, conectando Vitória da Conquista a Feira de Santana e seguindo para Minas Gerais, Espírito Santo, São Paulo e Pernambuco. A BR-135 liga o Oeste baiano ao Piauí e Maranhão, facilitando o transporte de grãos e algodão. Já a BR-101, ao longo do litoral, integra a Bahia aos demais estados do Nordeste e do Sudeste, sustentando o fluxo de combustíveis, produtos industriais e bens de consumo.

Fluxos de Carga Origem/Destino Brasil



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados do PNL 2050.

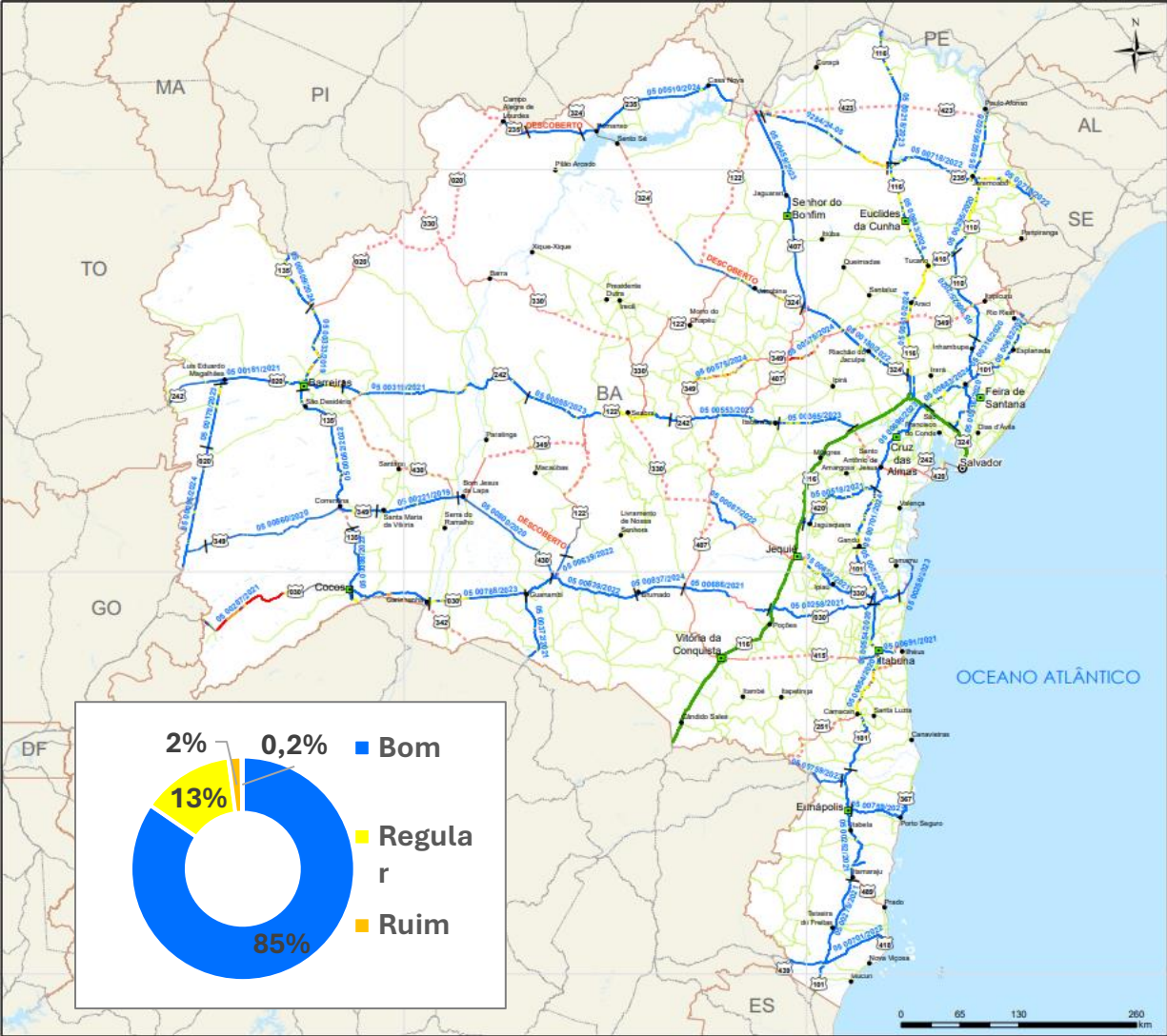
Infraestrutura Rodoviária

A Bahia possui uma das maiores redes rodoviárias do país, com mais de 11 mil quilômetros de rodovias federais, segundo o Sistema Nacional de Viação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT - 2025), organizada em eixos longitudinais, que percorrem o litoral e conectam os principais centros urbanos e turísticos, e eixos transversais, que cortam o interior do estado e asseguram a integração entre as regiões produtivas e os portos. Essa configuração forma uma rede em “espinha dorsal”, estruturando a ligação entre o oeste agrícola, o norte minerador e o litoral industrial e turístico, além de integrar a Bahia aos estados vizinhos e aos polos logísticos.

Condições de conservação da malha federal

Segundo o Índice de Condição da Manutenção (ICM) do DNIT, divulgado em 2024, a Bahia apresentou mais de 70% de sua malha federal classificada como “boa”, resultado de investimentos em manutenção e contratos de recuperação realizados nos últimos anos. Apesar desse avanço, ainda existem trechos em condição “regular” ou “ruim”, especialmente em áreas de alto volume de tráfego e clima mais severo, onde o desgaste do pavimento é acelerado.

Mapa de condição da manutenção - ICM Bahia (2024)



Fonte: ICM/DNIT, 2025.



Rodovias estratégicas – Condições de manutenção da malha

A seguir, são apresentadas as principais rodovias federais que compõem a malha baiana, acompanhadas de suas características estruturais e condições de conservação, com base nos resultados do Índice de Condição da Manutenção (ICM) do DNIT. Essa análise evidencia os principais desafios e gargalos de infraestrutura que impactam a fluidez do transporte, a segurança viária e a competitividade logística do estado.

- **BR-116:** o "eixo norte-sul" da Bahia é conhecida como um dos principais corredores logísticos do Brasil, sendo uma das rodovias com maiores fluxos de carga na Bahia, de acordo com os dados do PNL 2050. Segundo o ICM do DNIT, a rodovia apresenta predominantemente trechos classificados como "bom" (528 km) e "regular" (286 km), com pequenas extensões em condição "ruim" (6 km) e "péssima" (2 km).
- **BR-101:** acompanha o litoral baiano, ligando importantes polos turísticos e industriais. É uma das rodovias com maior fluxo de transporte de carga geral e produtos agrícolas, como frutas e hortaliças. Pelo ICM, o trecho baiano possui predominância de condição "bom" (1.333 km), embora apresente 285 km em condição "regular" e 19 km, "ruim".
- **BR-242:** liga Maragogipe (BA) à Sorriso (MT), passando por Barreiras e Luís Eduardo Magalhães. Conhecida como a "Rota do Grão" é a principal via de escoamento da produção da região do Matopiba. Conforme o ICM, no estado da Bahia, a BR-242 apresenta 1.451 km classificados como "bom", 209 km, "regular", 8 km, "ruim" e apenas 2 km com classificação "péssima", configurando-se como uma das rodovias com melhor desempenho do estado.
- **BR-324:** liga Salvador a Feira de Santana, sendo importante via de acesso à capital e aos complexos portuários de Salvador e Aratu-Candeias. De acordo com o ICM, 443 km estão em condição "bom", 122 km "regular", 14 km "ruim" e 4 km "péssima", refletindo o impacto do alto volume de tráfego e a necessidade de constante manutenção.
- **BR-135:** conecta São Luís (MA) a Belo Horizonte (MG), cruzando o estado da Bahia, na região de Barreiras. Destaca-se como eixo logístico para escoamento da produção agropecuária da região do Matopiba, conectando o estado a outros polos produtivos, como Minas Gerais e ao Porto de Itaqui (MA). Apresenta 699 km em estado "bom", 82 km "regular", 23 km "ruim" e 7 km "péssima".
- **BR-430:** rodovia no estado da Bahia, que conecta os municípios de Bom Jesus da Lapa, Igaporã e Caetité. Destaca-se como parte das rotas de escoamento de grãos do Oeste baiano até o Porto de Ilhéus. Será fundamental na conexão da região produtora com a FIOL. Apresenta 258 km em estado "bom" e 2 km "regular".

Infraestrutura Rodoviária

Malha rodoviária concedida

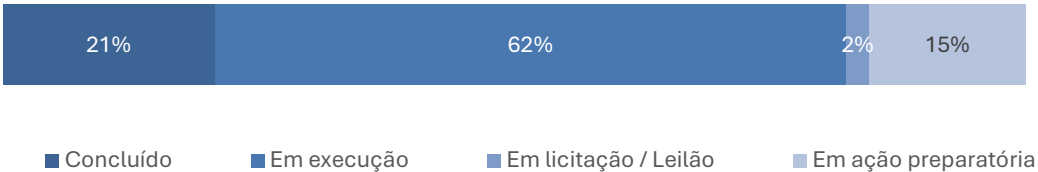
A Bahia possui uma rede crescente de rodovias concedidas, com contratos de manutenção e ampliação em curso.

- **BR-101/BA - Ecovias 101:** extensão 17,50 km, entre a divisa Bahia/Espírito Santo e Mucuri (BA). O contrato de concessão foi remodelado em jun/25. Estado geral classificado como “bom”.
- **BA-052 e BA-160 - CONCEF:** rodovia estadual com 546 km concedidos, entre Feira de Santana e Xique-Xique e entre Xique-Xique e Barra.
- **BA-099 – CLN:** rodovia estadual, sendo concedida a partir do km 7,7 (Ponte do Rio Joanes) até a divisa BA/SE, no km 192. Já foram duplicados 46 km.
- **BA-093 e BA-535 – Bahia Norte:** rodovia estadual com 132 km concedidos, interligando municípios estratégicos: Mata de São João, Pojuca, Dias D’Ávila, Camaçari, Simões Filho, Lauro de Freitas, Candeias e Salvador.

O corredor rodoviário **BR-116/324/BA e BA-526/528**, teve seu contrato com a Via Bahia encerrado em mai/25 e está em fase de estruturação para nova concessão.

Investimentos do Novo PAC em rodovias (2023-2030)

Os investimentos em rodovias totalizam R\$ 11,18 bilhões em 30 empreendimentos, incluindo obras de manutenção, restauração, duplicação e construção de novas vias essenciais para a integração regional, além de estudos para novas concessões. A seleção considera empreendimentos em estágio concluído, em execução, fase de licitação/leilão e em ação preparatória.



R\$ 6,38 bilhões de investimentos federais em projetos da carteira do Novo PAC.



Investimentos Novo PAC em rodovias e percentual executado (2023-2030)

Intervenções	Valor Total de Investimentos (R\$)	Empreendimentos	Percentual executado (%)
Construção	1.754.879.817,45	11	33%
Duplicação/Adequação	1.501.074.671,44	10	20%
Manutenção/Restauração	3.415.897.059,40	-	64%
Investimentos das concessões existentes*	4.497.163.855,00	2	12%
Estudos para novas concessões	15.000.000,00	3	40%

Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados do Ministério dos Transportes (Novo PAC, jun/25).
*Os valores consideram investimentos realizados na concessão BR 116/324/BA e BA 526/528, que teve seu contrato encerrado em mai/25.



Infraestrutura Ferroviária

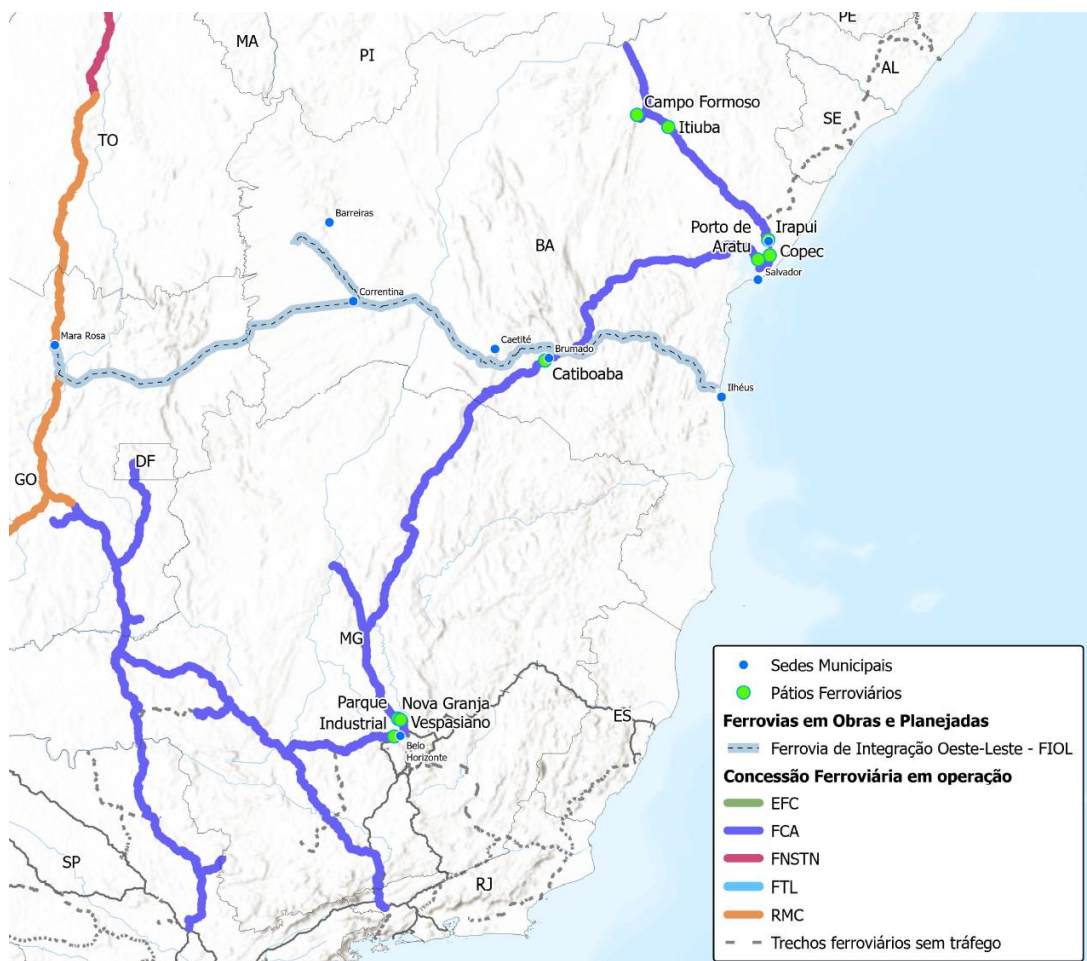
A malha ferroviária da Bahia é composta por trechos operados pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que conecta o interior do estado Bahia e o estado de Minas Gerais aos portos de Aratu e Salvador, e pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), projeto estruturante em implantação.

A FCA desempenha papel estratégico no escoamento de minerais e insumos industriais, sendo um elo logístico entre áreas produtoras e polos industriais, de Minas Gerais e da Bahia, e o sistema portuário da Bahia.

Já a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) representa um novo eixo logístico de grande relevância nacional. Com traçado integralmente localizado na Bahia, a ferrovia conectará Ilhéus, no litoral sul, a Barreiras e Correntina, no oeste do estado, com posterior ligação à Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), em Goiás.

A integração intermodal das ferrovias baianas (FCA e a FIOL) com as redes rodoviária e portuária é condição essencial para elevar a eficiência logística e a competitividade regional. A conexão com os portos de Aratu-Candeias, Salvador e o futuro Porto Sul, combinada a acessos rodoviários estratégicos (BR-242, BR-324, BR-430 e BR-101), viabiliza a formação de corredores logísticos de alta capacidade, reduzindo custos, tempo e emissões.

Sistema ferroviário da Bahia (existente e planejado) e suas conexões



Fonte: Elaboração ONTL/ Infra S.A

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Os investimentos em ferrovias totalizam R\$ 8,93 bilhões em execução, com destaque para a FIOL, fundamental para o escoamento da produção agrícola e mineral do interior baiano.

Investimentos Novo PAC em ferrovias e percentual executado (2023-2030)

Empreendimento	Modalidade	Valor Total de Investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
FIOL I	Investimentos das concessões existentes	6.969.300.000,00	70,5%
FIOL II	Construção	1.953.000.000,00	71%
Malha Centro-Leste - EFs - 025/101/116/430 (Campo Formoso-Salvador-Corinto)	Estudo para novas concessões	5.000.000,00	25%

Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados do Ministério dos Transportes (Novo PAC, jun/25).



Ferrovias

Ferrovias Centro-Atlântica (FCA)

A ferrovia FCA no estado da Bahia possui dois trechos em operação, ambos em bitola métrica. O primeiro é a ligação entre a região de Belo Horizonte (MG), Brumado (BA) e o Porto de Aratu (BA). O segundo trecho conecta Campo Formoso (BA) ao Terminal da Ferbasa (pátio ferroviário de Irapui), em Pojuca (BA).

Em 2024, a movimentação total nesses trechos foi de 716 mil TU, composta por cal, magnesita, cromita e LAB (sulfonato de alquilbenzeno linear), conforme os fluxos apresentados a seguir:

Principais rotas e mercadorias transportadas em 2024

Produtos	Rotas	Milhares TU	Milhões TKU
Cal	Nova Granja (MG) ao Porto de Aratu (BA)	107	167,8
Cromita	Campo Formoso (BA) a Irapui (BA) Itiuba (BA) a Irapui (BA)	318	100,8
Magnesita	Catiboaba (BA) a Parque Industrial (MG) Catiboaba (BA) a o Porto de Aratu (BA)	275	224,2
LAB	Copec (BA) a Vespasiano (MG)	16	25,6

Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da ANTT (2024).

Apesar de representar uma fração modesta da movimentação total da FCA, essa operação tem relevância regional, garantindo o atendimento a indústrias químicas e metalúrgicas e conectando a produção mineral dos interiores baiano e mineiro aos terminais portuários de exportação.

Processo de renovação antecipada

A renovação antecipada da concessão da FCA representa uma oportunidade significativa para a infraestrutura ferroviária da Bahia. O processo, qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), propõe prorrogar o contrato por 30 anos até 2056, com pacote de investimentos na ordem de R\$ 30 bilhões, incluindo modernizações na malha operacional, aumento da capacidade de carga e melhorias de segurança.

Para a Bahia, estes recursos contemplam a modernização do corredor Minas-Bahia, entre Corinto (MG) e Aratu (BA) e a construção do acesso ao Porto de Aratu (BA).



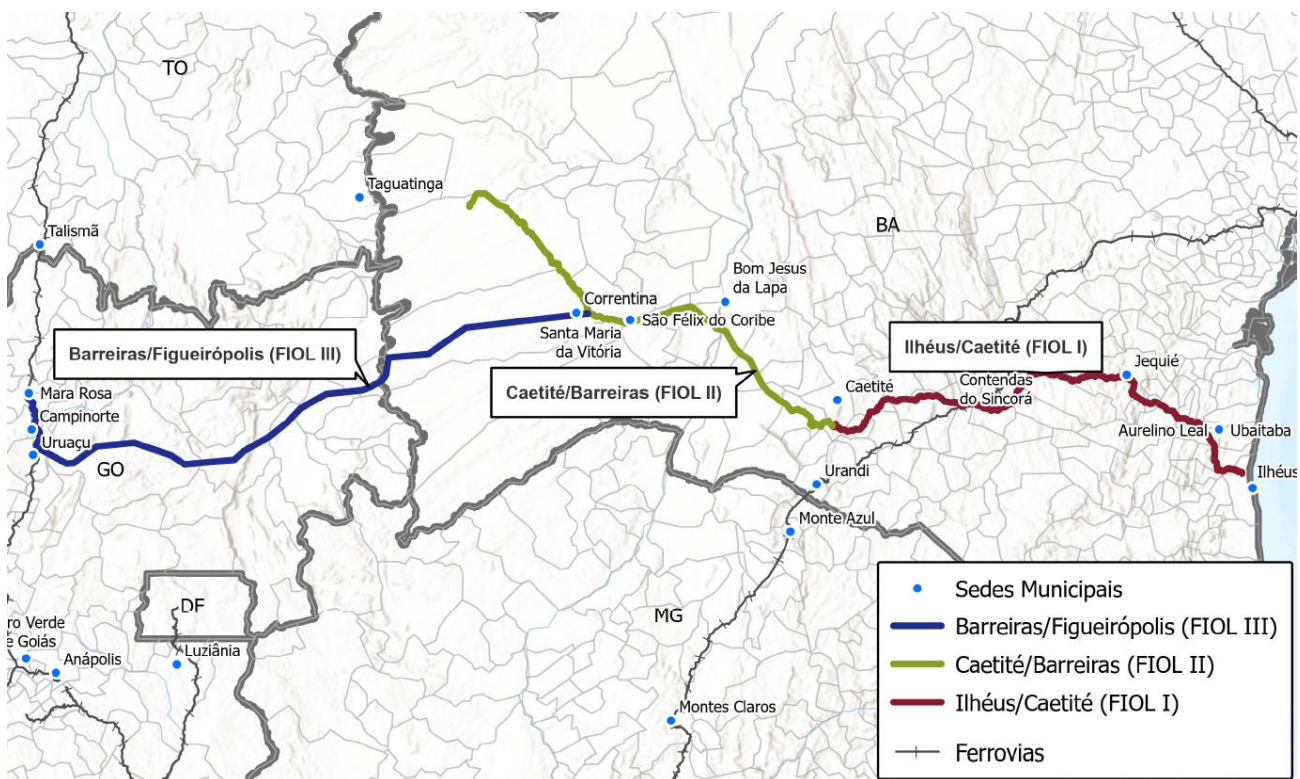
Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)

A FIOL é um dos principais projetos estruturantes da malha ferroviária no nordeste brasileiro, com traçado integralmente localizado no estado da Bahia. A ferrovia está sendo implantada com o objetivo de conectar a região produtora de minérios e grãos do interior baiano ao Porto Sul, em Ilhéus (BA), criando um novo corredor logístico de exportação pelo Atlântico. Quando concluída, a FIOL permitirá reduzir custos de transporte, diversificar as rotas de escoamento da produção nacional e ampliar a competitividade das exportações, especialmente de minério de ferro, grãos e insumos industriais. Além disso, sua futura conexão com a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) formará um corredor transversal que ligará o Centro-Oeste ao litoral nordestino, reforçando a integração territorial e econômica entre as regiões produtoras e os terminais portuários.



Dados técnicos

- Cerca de 1.527 km de extensão, ligando o Porto de Ilhéus (BA) a Mara Rosa (GO).
- **FIOL I:** extensão de 537,2 km de Ilhéus (BA) a Caetité (BA). Em 2021 foi concedido para a empresa Bahia Mineração S.A, com 75% de avanço físico.
- **FIOL II:** extensão de 485,4 km de Caetité (BA) a Barreiras (BA). As obras estão sendo executadas pelo Governo Federal, com avanço físico de 71%.
- **FIOL III:** ligação entre Correntina (BA) e Mara Rosa (GO). Os projetos desse trecho estão sendo atualizados devido a alteração de traçado de Figueirópolis para Mara Rosa.



Fonte: Elaboração ONTL/ Infra S.A

Infraestrutura Aquaviária

Panorama do sistema portuário da Bahia

A Bahia possui posição estratégica no sistema aquaviário do Nordeste, com extensa faixa litorânea e condições naturais favoráveis ao transporte aquaviário. Banhado pelo Oceano Atlântico, o estado abriga portos de grande relevância — como Aratu-Candeias, Salvador e Ilhéus. Além de atender às movimentações de longo curso de petróleo, soja e contêineres, o sistema portuário baiano tem papel central na integração por cabotagem, conectando a Bahia às demais regiões brasileiras.

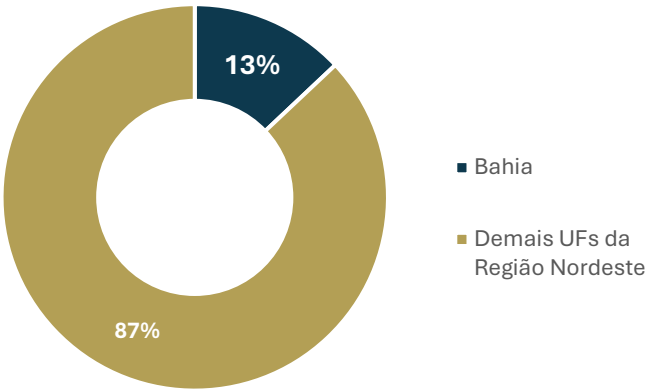
O estado também apresenta potencial para o transporte hidroviário interior, com destaque para o rio São Francisco, que atravessa seu território e oferece oportunidades de conexão logística complementar.



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A.

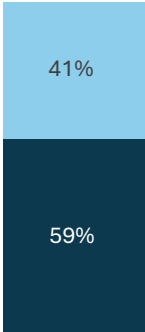
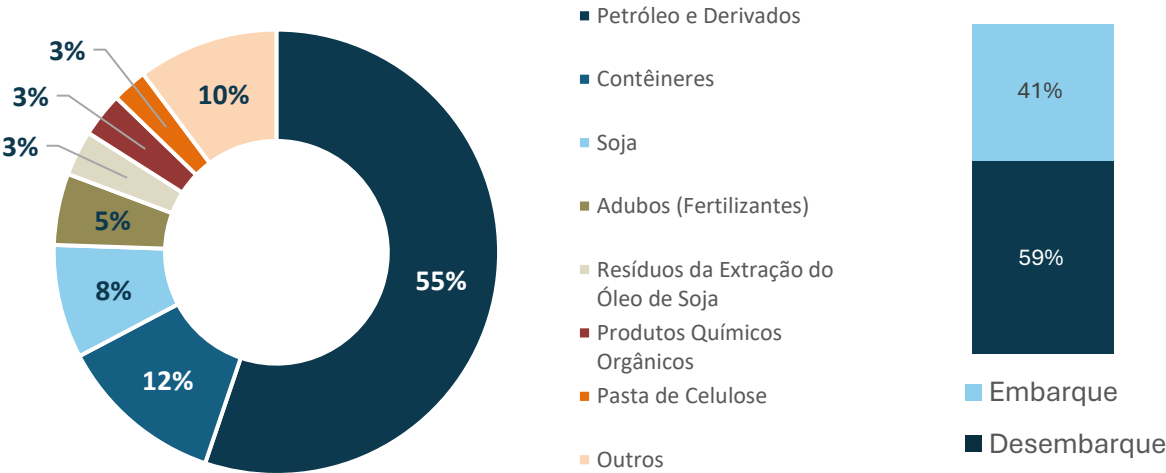


Participação das instalações portuárias da Bahia na movimentação portuária da região Nordeste em 2024



13% (42,8 milhões de toneladas) foi o percentual de participação das instalações portuárias da Bahia na movimentação portuária da Região Nordeste em 2024.

Cargas mais movimentadas nos portos da Bahia em 2024



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da ANTAQ (2025).

Forte vocação no transporte de petróleos e derivados e contêineres.

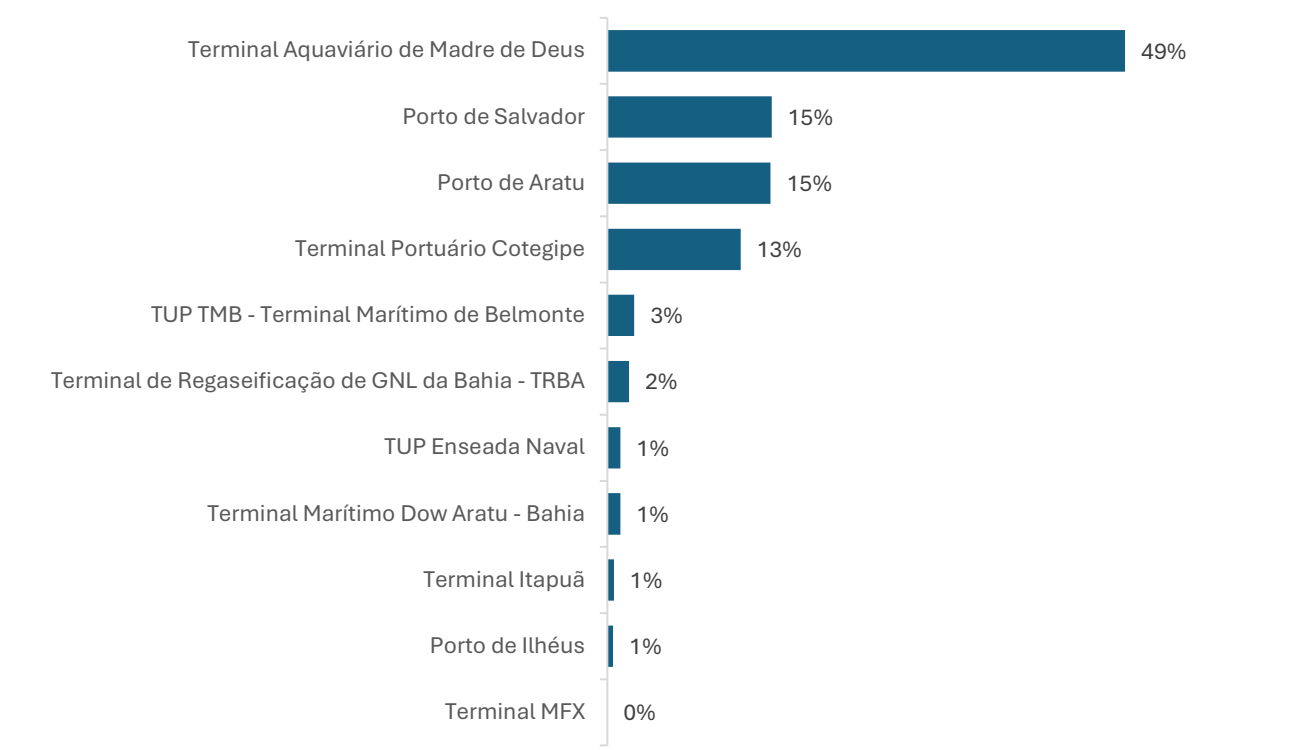


Instalações portuárias da Bahia

O sistema portuário da Bahia é formado pelos portos públicos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, além dos Terminais de Uso Privado (TUPs). A seguir, são apresentadas as principais instalações portuárias com operação ativa em 2024, destacando suas características e perfil de carga.

- **Porto Organizado de Salvador:** localizado na Baía de Todos os Santos, é um porto com perfil exportador de produtos e se destaca na movimentação de contêineres, fertilizantes, trigo e celulose.
- **Porto Organizado de Aratu-Candeias:** localizado próximo ao Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Polo Industrial de Camaçari, tem papel importante no escoamento da produção química e petroquímica do Brasil. Entre os principais produtos movimentados estão petróleo e derivados, produtos químicos orgânicos e fertilizantes.
- **Terminal Marítimo Dow Aratu:** terminal de propriedade da Dow Química em Aratu, sua principal movimentação é de soda cáustica e produtos químicos na cabotagem.
- **Porto de Ilhéus:** a movimentação de cargas inclui cacau, minérios e soja.
- **Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Temadre):** é um terminal da Transpetro, sendo o principal ponto de escoamento da produção da Refinaria de Mataripe (RLAM). O principal produto movimentado é o petróleo e derivados, na navegação longo curso e cabotagem.
- **Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia (TRBA):** é um terminal da Transpetro. A principal movimentação é a importação de gás de petróleo.
- **Terminal Itapuã:** é um terminal marítimo de granéis, movimentando fertilizantes e minérios.
- **Terminal MFX:** operado pela empresa MFX do Brasil Equipamentos de Petróleo Ltda, sua movimentação é exclusivamente de tubos e seus acessórios por cabotagem para a indústria de extração petrolífera.
- **Terminal Portuário Cotegipe:** terminal destinado à importação de farinha de trigo e malte, e à exportação de soja e resíduos da extração do óleo de soja.
- **TUP Enseada Naval:** é um terminal logístico multicargas, com capacidade para movimentar e armazenar cargas especiais, de grandes dimensões, cargas em geral, granéis sólidos e granéis líquidos. Os principais produtos movimentados em 2024 foram minério de ferro e soja.
- **Terminal Marítimo de Belmonte (TMB):** terminado destinado ao transporte de pasta de celulose via cabotagem.

Percentual de participação das instalações portuárias da Bahia na movimentação de carga em 2024.



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da ANTAQ (2025).

Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030)

Os investimentos em portos da Bahia totalizam R\$ 2,74 bilhões, focados em arrendamentos existentes, dragagens e melhorias de infraestrutura para aumentar a eficiência operacional e a competitividade regional.

Investimentos Novo PAC em portos e percentual executado (2023-2030)

Empreendimento	Valor Total de Investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Porto de Aratu-Candeias	484.256.432,00	29%
Porto de Salvador	1.006.132.298,00	37,2%
Porto de Ilhéus	1.244.875.776,17	7,4%

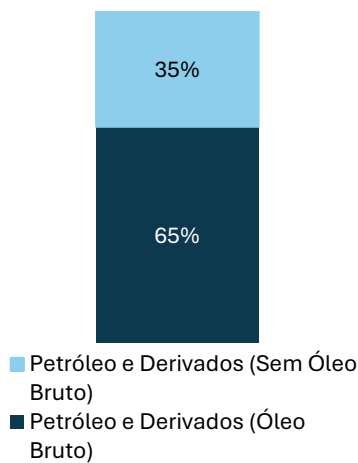
Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados do Ministério dos Transportes (Novo PAC, jun/25).

Entre os investimentos está previsto a execução da dragagem no Porto de Ilhéus, em fase de licitação/leilão, os demais estão em execução.

PANORAMA DOS QUATRO PRINCIPAIS PORTOS DA BAHIA EM 2024

Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Temadre)

O Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Temadre) é a instalação portuária com maior movimentação de cargas da Bahia, respondendo por 49% do total movimentado no estado em 2024, cerca de 20,8 milhões de toneladas. Localizado na Baía de Todos os Santos, o terminal é operado pela Transpetro e atua em integração direta com a Refinaria de Mataripe, escoando derivados de petróleo (gasolina, diesel, nafta, óleos combustíveis e outros) e recebendo óleo bruto importado para processamento.

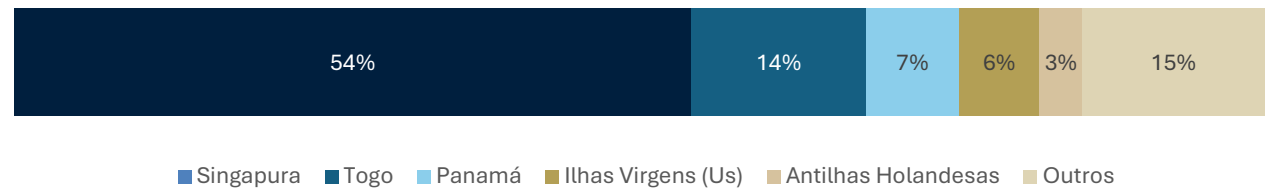


A movimentação de 2024 foi composta majoritariamente por petróleo e derivados – óleo bruto (13,5 milhões de ton) e combustíveis refinados (7,2 milhões de ton).

Principais Fluxos de Movimentação de Carga em tonelada (2024)

Óleo Bruto - Desembarcado	Total	Cabotagem	Longo Curso
	12.439.966,13	8.115.303,81	4.324.662,31
Combustíveis Refinados (petróleo e derivados em óleo bruto) - Embarcado	Total	Cabotagem	Longo Curso
	6.310.071,25	2.587.392,42	3.722.678,83

Principais países de destino das exportações em 2024



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da ANTAQ (2025).



Infraestrutura Aquaviária

Infraestrutura do Temadre

A infraestrutura é composta por píeres de atracação interligados por dutos submarinos e terrestres que conectam o porto diretamente à refinaria, além de tanques de armazenamento com grande capacidade de tancagem para petróleo bruto e derivados.

- Tanques de armazenagem para derivados líquidos: 40 tanques com capacidade total de 604.079 m³.
- Tanques de armazenagem para GLP: 6 tanques com capacidade total de 52.611 m³.
- Berços de atracação/píeres operacionais: quatro postos principais (PP-1, PP-2, PP-3, PP-4) e dois secundários (PS-1 e PS-2).
- Calado máximo recomendado: varia entre 11,16 m a 13,86 m.

A Acelen, empresa de energia responsável pela Refinaria de Mataripe, investiu, em 2024, R\$ 70 milhões na requalificação do Temadre, que incluiu a dragagem de manutenção do canal, possibilitando receber carregamentos maiores de petróleo e, assim, reduzir a necessidade do processo *ship to ship*, que é a transferência de cargas de petróleo e derivados de um navio diretamente para outro sem passar por estrutura em terra. A empresa ainda, prevê um novo investimento de R\$ 15 milhões na modernização do Terminal.

Infraestrutura Dutoviária



Fonte: Ministério dos Transportes

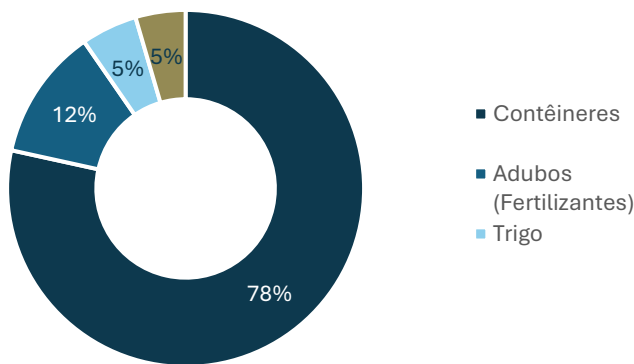


Porto de Salvador

O Porto Organizado de Salvador, administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), localiza-se no Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos. Sua estrutura é destinada à movimentação de carga containerizada, carga geral e graneis sólidos vegetais, com destaque para o trigo, principal produto desse segmento.

O porto ainda exerce papel estratégico no escoamento de produtos e no suprimento de insumos industriais destinados à Região Metropolitana de Salvador (RMS), especialmente ao Polo de Camaçari, consolidando-se como elo logístico fundamental da economia baiana.

Principais mercadorias movimentadas em 2024



6,6 milhões de toneladas – 15% da movimentação portuária da Bahia

Movimentação de Contêiner

O Porto de Salvador é a única instalação portuária da Bahia especializada na movimentação de contêineres, desempenhando papel central no comércio exterior e na distribuição de cargas de alto valor agregado. O contêiner é o principal tipo de carga movimentada pelo porto, refletindo sua vocação para atender cadeias produtivas diversificadas e de maior complexidade logística. Em **2024**, o porto registrou **5,2 milhões de toneladas movimentadas**, o maior volume dos últimos dez anos. Desse total, **62% corresponderam a desembarques e 38% a embarques**.

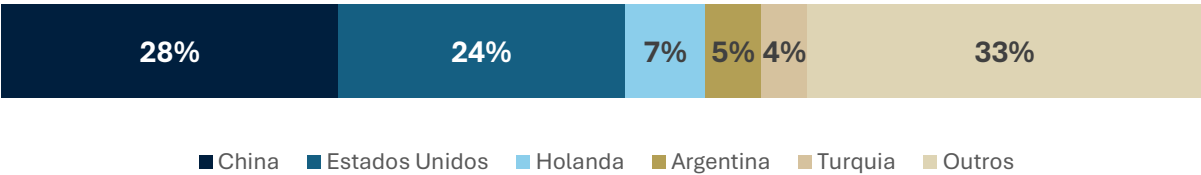
Principais Fluxos de Movimentação de Contêiner em tonelada (2024)

Contêiner - Desembarcado	Total	Cabotagem	Longo Curso
	3.205.844,67	1.959.078,92	1.246.214,07
Contêiner- Embarcado	Total	Cabotagem	Longo Curso
	1.973.315,81	498.531,73	1.474.784,08

Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da ANTAQ (2025).



Principais países de destino das exportações em 2024



Em abril de 2025, foi inaugurada a nova rota marítima direta entre o Porto de Gaolan (Zhuhai, China) e os Portos de Santana (AP) e de Salvador (BA). A rota chamada de “Canal Dourado”, reduz o tempo de transporte e custos de frete, posicionando Salvador como um hub de exportação.

Infraestrutura do Porto de Salvador

A infraestrutura é composta por um cais contínuo de 2.394 metros, dividido entre berços de uso compartilhado e uso exclusivo, incluindo o Terminal de Contêineres de Salvador (Tecon) e o Terminal de Passageiros. O porto dispõe de canal de acesso com profundidade de até 20 metros e bacia de evolução com 15 metros de profundidade e 730 metros de diâmetro, apta a receber navios de grande porte, incluindo embarcações do tipo New Panamax.

- Cais acostável: 2.394 m.
- Berços de atracação: 8 berços, sendo 5 de uso compartilhado (incluindo o de passageiros) e 3 de uso exclusivo.
- Calado máximo autorizado: varia entre 8 m e 13,9 m.
- Armazenagem: pátios e armazéns para carga geral, granel sólido e contêineres, com conexão direta aos terminais rodoviário e dutoviário (correias subterrâneas para trigo).

A movimentação das cargas do porto se dá pelos modos rodoviário (95,26%) e dutoviário (4,74%), que consiste em um sistema de transporte contínuo local de correias subterrâneas, para o transporte do trigo até os moinhos instalados na retroárea do entorno imediato ao porto.

Fonte: PDZ do Porto Organizado de Salvador



Acessos rodoviários

O Porto de Salvador possui acesso rodoviário principal pela Via Expressa Baía de Todos os Santos, que conecta diretamente o cais portuário à BR-324, integrando o porto à malha federal e aos polos industriais da Região Metropolitana de Salvador.



Fonte: PDZ do Porto Organizado de Salvador

Acessos Rodoviários – Porto de Santos



Fonte: PDZ do Porto Organizado de Salvador

Porto de Aratu

O Porto Organizado de Aratu-Candeias, localizado em Candeias (BA), situa-se na Baía de Todos os Santos, próximo à entrada do Canal de Cotegipe e à Ilha da Maré. Especializado na movimentação de granéis líquidos, gasosos e sólidos, é um dos principais portos do Nordeste voltado à indústria química e petroquímica, atendendo especialmente ao Centro Industrial de Aratu (CIA) e ao Polo Industrial de Camaçari. Sua área de influência abrange Sergipe, Alagoas, o oeste de Pernambuco e o leste de Minas Gerais.

Infraestrutura do Porto Organizado de Aratu

Com uma área total de 4,19 milhões de m², o porto está a cerca de 50 km de Salvador e é composto por três terminais principais:

- **Terminal de Granéis Sólidos**, com dois píeres (três berços) para movimentação de minérios e produtos químicos, recebendo navios de até 250 metros e 125 mil TPB.
- **Terminal de Granéis Líquidos**, com um píer e dois berços, capaz de operar embarcações de até 220 metros e 50 mil TPB.
- **Terminal de Produtos Gasosos**, com um berço único, profundidade de 14,8 metros, apto a navios de até 297 metros e 70 mil TPB.

Trata-se de um porto estratégico para o escoamento de produtos químicos e minérios da Bahia, além de apoiar os segmentos siderúrgico e industrial da Região Metropolitana de Salvador, consolidando-se como infraestrutura essencial ao desenvolvimento econômico baiano.

Acessos Ferroviários

A área do Porto Organizado de Aratu-Candeias é atendida por um ramal de acesso que faz parte da malha ferroviária da Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA). A ligação ferroviária do porto tem início no km 32 do tronco sul da FCA, nas proximidades da Estação Pasto de Fora. Próximo aos limites da poligonal do porto, a ferrovia se divide em duas linhas de ramais, a partir do pátio de triagem.



LEGENDA

- Áreas Ocupadas Cota +5
- Áreas Ocupadas Cota +35

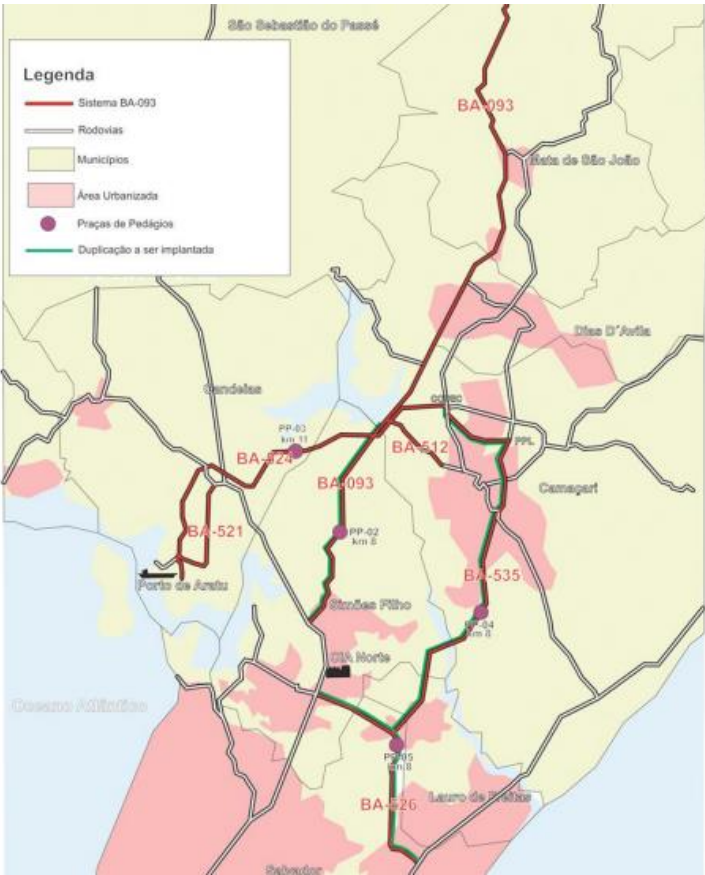
- Ramal de acesso ferroviário cota +5
- Ramal de acesso ferroviário cota +35, desativado a ser refeito

Fonte: PDZ do Porto de Aratu

Infraestrutura Aquaviária

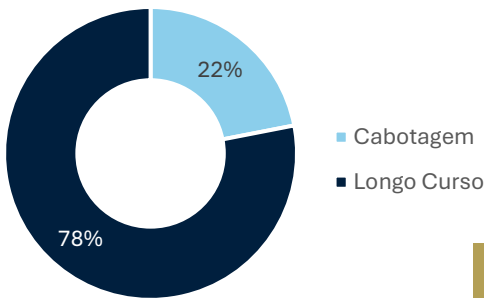
Acessos Rodoviários

O acesso rodoviário ao Porto de Aratu ocorre principalmente pela BR-324/BA, com conexões com as rodovias BR-101, BR-110 e BR-116. Além das rodovias federais, destaca-se o sistema de rodovias estadual BA-093, que faz a conexão do porto com o Polo Industrial de Camaçari e o Centro Industrial de Aratu (CIA). O sistema de rodovias BA-093 compreende um conjunto de 9 rodovias.

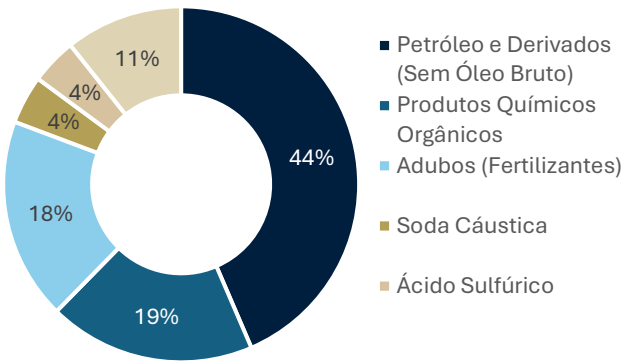


Fonte: Plano Mestre do Porto de Aratu

Movimentação por tipo de navegação em 2024

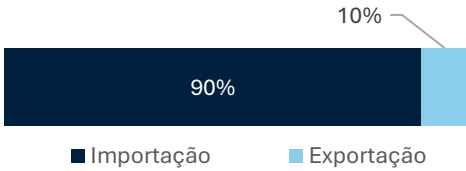


Principais mercadorias movimentadas em 2024

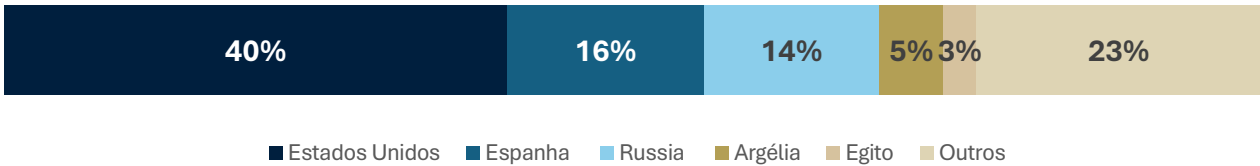


A movimentação de 2024 foi predominantemente composta por **granéis líquidos e fertilizantes, liderada por derivados de petróleo.**

Sentido da movimentação no longo curso em 2024



Principais países de origem das importações em 2024



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da ANTAQ (2025).

Terminal Portuário Cotegipe

O Terminal Portuário Cotegipe (TPC), localizado na Baía de Aratu, em Salvador, é um terminal de uso privado (TUP) e de uso misto, fundamental para o escoamento da produção agrícola da Bahia, com destaque para o agronegócio, especialmente de soja e grãos. Em 2024, o TPC alcançou 13% de participação na movimentação total de carga das instalações portuárias da Bahia, consolidando-se como o quarto maior do estado.

O TPC é administrado pela C-Port (parceria entre M. Dias Branco e TPC), sendo especializado no embarque de grãos e derivados de trigo industrializados, e é vital para a logística do agronegócio da região.

Infraestrutura do Terminal Portuário Cotegipe

A infraestrutura é composta por dois berços de atracação com comprimento total de 520 metros, um calado operacionalmente adequado para embarcações de grande porte na Baía de Aratu, sujeito à batimetria do Canal Cotegipe. Possui capacidade para silos e armazéns com capacidade estática total de, aproximadamente, 396 mil toneladas de grãos tombadores de carretas com capacidade de recepção de 1.500 t/h.

- Berços de atracação: 2 berços de atracação, com comprimento total de 520m;
- Calado: Operacionalmente adequado com capacidade estática total de, aproximadamente, 396.000 t de grãos;
- Capacidade operacional: recepção de basculantes com 1.500 t/h e embarque de navios com 2.000 t/h.

Acessos rodoviários

A localização estratégica do TPC, na Baía de Aratu, é crucial para a sua operação. O terminal se insere em um complexo portuário que inclui outras grandes instalações, como o Porto de Aratu-Candeias e o TUP Dow Aratu, sendo adjacente à Base Naval de Aratu.

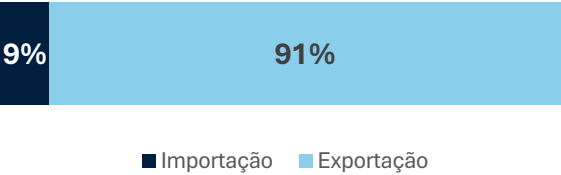
A principal via de acesso terrestre ao terminal é a Estrada Ponta do Fernandinho (destacada em amarelo no mapa), que conecta o TPC à malha rodoviária e, conseqüentemente, aos polos produtores de grãos. O acesso é estratégico, dependendo da conexão com a BR-324.



Fonte: PDZ do Terminal Portuário Cotegipe

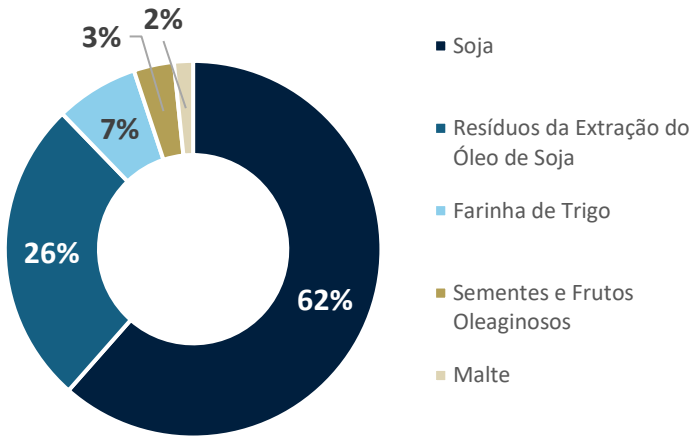
Infraestrutura Aquaviária

Sentido da movimentação no longo curso em 2024



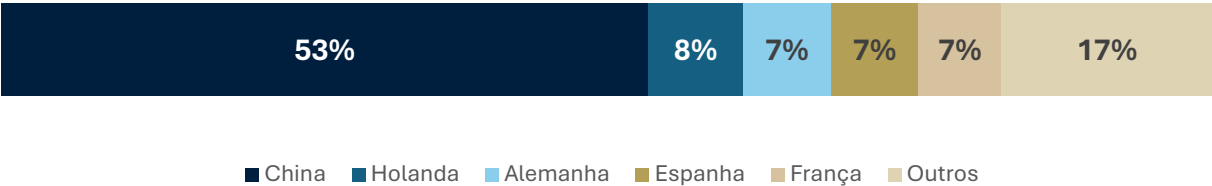
Em 2024, toda a movimentação do Terminal Portuário Cotegipe ocorreu por meio da navegação de longo curso, refletindo sua forte integração ao comércio internacional.

Principais mercadorias movimentadas em 2024



O Terminal Portuário Cotegipe apresentou em 2024 um perfil agroexportador, com predominância na movimentação de soja e derivados.

Principais países de destino das exportações em 2024



Fonte: Elaboração ONTL/INFRA S.A. a partir de dados da ANTAQ (2025).



Nova Hidrovia do São Francisco

Os **1.371 quilômetros navegáveis** da Nova Hidrovia vão permitir a retomada da navegação comercial entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). A expectativa é de que já no primeiro ano de operação comercial a movimentação de cargas pelo rio alcance 5 milhões de toneladas. A rota tem como principal ponto abastecer o Sudeste e a região conhecida como MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), um importante polo agrícola do país.

A gestão da hidrovia ficará sob a responsabilidade da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), autoridade portuária vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

Escoamento de cargas pela Nova Hidrovia do Rio São Francisco

Locais de origem e os produtos que vão circular pela hidrovia

ORIGEM	PRODUTO
Petrolina	Gesso agrícola
	Gesso
	Gipsita
	Drywall
	Calcáreo
Barreiras/Luís Eduardo Magalhães/Ibotirama	Milho
	Soja
	Algodão
	Caroço algodão
	Adubos
Juazeiro	Insumos agrícolas
	Açúcar
	Óleo
Juazeiro/Sento-Sé/Remanso	Bebidas
	Minério
Pirapora	Cachaça
	Ferro
Rio Grande do Norte/Remanso	Café
	Sal



Fonte: Ministério de Portos e Aeroportos

Etapas

- **1º Etapa:** 577 quilômetros de extensão, sendo 525 navegáveis, ligará pelas águas Juazeiro (BA) e Petrolina (PE) à Sobradinho (BA) e terminará em Ibotirama (BA). As cargas serão escoadas por rodovias até o Porto de Aratu-Candeias, na Baía de Todos os Santos (BA).
- **2º Etapa:** terá 156 quilômetros entre Ibotirama e Bom Jesus da Lapa e Cariacá, na Bahia.
- **3º Etapa:** com 648 quilômetros, ligará Bom Jesus da Lapa e Cariacá, na Bahia, a Pirapora, em Minas Gerais.

Todas essas etapas preveem integração intermodal, por rodovias e ferrovias, o que contribuirá para aumentar a eficiência logística, promover a sustentabilidade e reduzir custos. Haverá conexão, através da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), a maior do país, e com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), até os Portos de Ilhéus (BA), Porto Sul e Aratu-Candeias.

www.infrasa.gov.br
ontl@infrasa.gov.br