

Panorama Logístico da Região Nordeste do Brasil

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

O Nordeste brasileiro desempenha um papel estratégico na configuração logística e produtiva do país. Com ampla diversidade econômica, a região combina forte base agropecuária e mineral com cadeias industriais e energéticas que ampliam a integração regional e a inserção do país nos mercados internacionais.

A agropecuária nordestina é referência na produção de frutas tropicais, castanha de caju, algodão, cana-de-açúcar, milho e soja, destacando-se em produtos como castanha de caju (100%), melão (98%) e manga (82%) da produção nacional. A pecuária é igualmente representativa, com 96% do rebanho de caprinos do país. Na indústria extrativa, sobressaem o polo gesso do Araripe (PE/PI/CE) e o sal marinho do litoral potiguar, ambos responsáveis por cerca de 95% da produção brasileira de cada insumo.

O Nordeste também abriga polos industriais e energéticos de relevância nacional, como o Polo Petroquímico de Camaçari (BA) e os complexos de energia eólica e solar, que consolidam a região como protagonista na transição energética brasileira.

A logística regional, no entanto, ainda é marcada pela forte dependência do modo rodoviário, responsável pelo principal escoamento da produção e distribuição interna. A região concentra 20,6 mil km de rodovias federais pavimentadas, equivalente a 31,1% da malha nacional. Os principais corredores — BR-101, BR-116, BR-316 e BR-230 — formam uma rede que conecta áreas produtoras e centros urbanos aos portos e as demais regiões do Brasil. Apesar de sua importância, cerca de 70% da malha apresenta condições “regular” ou deficientes, segundo a Pesquisa CNT de Rodovias 2024, reforçando a necessidade de modernização e duplicação de trechos estratégicos.

No transporte ferroviário, a região conta com a atuação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), Ferrovia Norte Sul — Tramo Norte (FNSTN), Ferrovia Centro Atlântica (FCA) e Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), ferrovias que movimentam minérios, grãos, combustíveis e produtos industriais. Embora estratégicas, essas linhas ainda enfrentam gargalos operacionais e de integração que limitam o ganho de competitividade frente ao transporte rodoviário.

A infraestrutura portuária é um dos principais diferenciais do Nordeste. Em 2024, a região respondeu por 25% da movimentação portuária nacional, com 303 milhões de toneladas. Além de escoar exportações e receber importações, os portos nordestinos sustentam a expansão da cabotagem, integrando os fluxos internos de mercadorias.

Diante desse cenário, o Panorama Logístico do Nordeste busca apresentar um diagnóstico integrado dos principais eixos de transporte — rodoviário, ferroviário e aquaviário — destacando as condições de infraestrutura, gargalos operacionais e potenciais de expansão que impactam diretamente a eficiência logística e a competitividade da região.

Produção Agrícola

Lideranças

Castanha de caju (100%)* e sisal/agave (100%) — produções praticamente exclusivas do Nordeste, sendo os principais polos: da castanha de caju no Ceará e Piauí, e do sisal, na Bahia. São cadeias de grande importância social, ligadas à agricultura familiar e à exportação de fibras e oleaginosas (IBGE, PAM 2024).

Melão (98%) — domínio do Rio Grande do Norte e Ceará, com polos irrigados de Mossoró/Açu e Baixo Jaguaribe, fortemente voltados à exportação (Embrapa Semiárido, 2024).



Fruticultura Tropical Consolidada

Manga (82%), maracujá (73%), coco-da-baía (81%), dendê (81%), goiaba (49%) e abacaxi (39%) demonstram a vocação do Nordeste como principal produtor de frutas tropicais do país, ancorado nos polos irrigados do Vale do São Francisco (PE/BA) e nas áreas litorâneas de Alagoas, Sergipe e Bahia.

A fruticultura regional responde por grande parte das exportações brasileiras de frutas frescas.

Obs: Uva (48%) — grande destaque no Vale do São Francisco, onde o Nordeste responde por praticamente metade da produção nacional e quase 100 % das exportações de uvas de mesa e vinhos tropicais (Embrapa Semiárido, 2024).

Cadeias Tradicionais

Cacau (46%) — concentrado no sul da Bahia, mostra recuperação após o declínio causado pela vassoura-de-bruxa, com expansão do cacau fino e sustentável.

Algodão herbáceo (20%) — forte no oeste da Bahia, integrado à agricultura empresarial do MATOPIBA, com alto rendimento e tecnologia de ponta.

Cana-de-açúcar (8%) — presença histórica, especialmente em Pernambuco, Alagoas e Paraíba, mas já distante da liderança nacional; setor em modernização com foco em etanol e energia.



*Observação: porcentagens em relação à produção nacional (em quantidade produzida).

Produção Agrícola

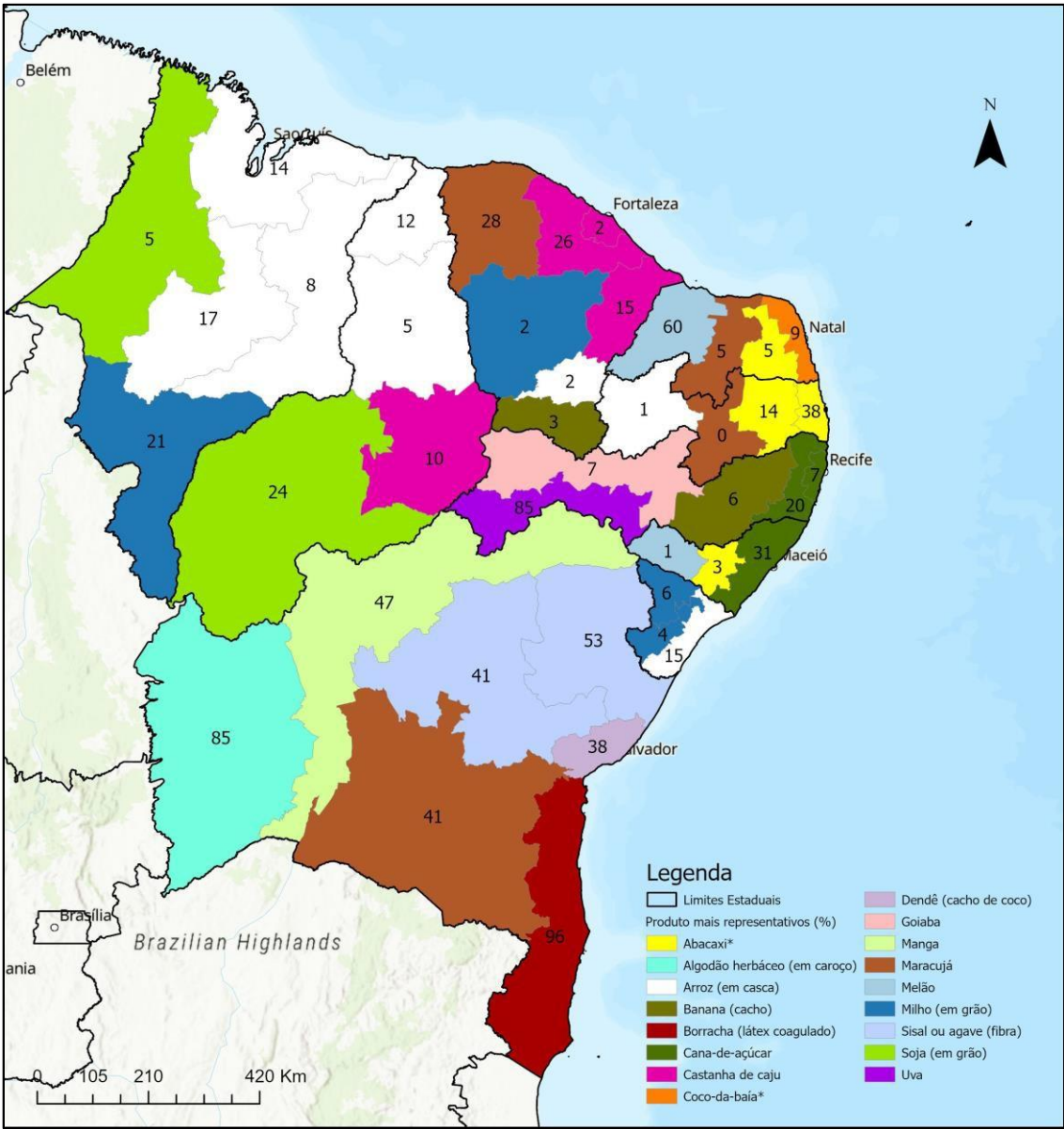
Cultura de Grãos

Milho (7%) e soja (11%) — ainda participações pequenas no total nacional, mas crescendo rapidamente no **Piauí, Maranhão e Bahia**, impulsionadas pela expansão agrícola do MATOPIBA e pela incorporação de áreas de cerrado.

Arroz (3%) — produção restrita a várzeas e áreas irrigadas do Piauí e Maranhão, com pouca expressão no conjunto brasileiro.



Principais Produções Agrícolas do Nordeste



Fonte: IBGE - PAM, 2024. Elaboração: ONTL.



Produção Animal e Industrial

A caprinocultura e ovinocultura têm forte presença no semiárido, adaptando-se ao clima árido e cultivando resiliência produtiva. A região Nordeste concentra a maioria dos rebanhos caprinos (mais de 96%) e uma parcela importante de ovinos (mais de 73%) do Brasil em 2024, com protagonismo da Bahia.¹

Já no segmento aquícola, o Nordeste tem papel de liderança na carcinicultura (camarão cultivado), com cidades-polo no Ceará e Rio Grande do Norte, exportação e integração com maricultura costeira.

Em relação à Indústria Extrativa mineral no Nordeste, podemos destacar:

- **Gesso** — Polo Gesseiro do Araripe (PE/PI/CE): um dos mais importantes do país, com impacto regional relevante na cadeia da construção civil e insumos de cimento. O polo é responsável por cerca de **95% da produção nacional**¹.
- **Sal marinho** — Areia Branca / litoral potiguar: responde por cerca de 95% da produção nacional de sal marinho (na fração explorada comercialmente) da região. Praticamente toda movimentação do sal é feita pelos portos do Rio Grande do Norte e Alagoas.
- **Cobre** — Vale do Curaçá / Bahia: a extração pela Caraíba posiciona a Bahia como produtor relevante no segmento de minerais metálicos no Nordeste.

Já no que tange à outra parte Indústria, podemos destacar:

- **Polo químico / petroquímico de Camaçari (BA)** - um dos mais integrais do hemisfério sul, com empresas de produtos químicos, fertilizantes, resinas e cadeias derivadas, com função estruturante para a industrialização nordestina.
- **Têxtil, vestuário e calçados** - polos expressivos em Pernambuco, Ceará e Bahia, como o Polo de Confecções do Agreste Pernambucano; produzem principalmente para mercado nacional e consumo interno, e outra parte para exportação, principalmente para a América Latina.
- **Energia renovável** - o Nordeste é protagonista na geração eólica e solar no Brasil, com constantes recordes de capacidade instalada e produção.

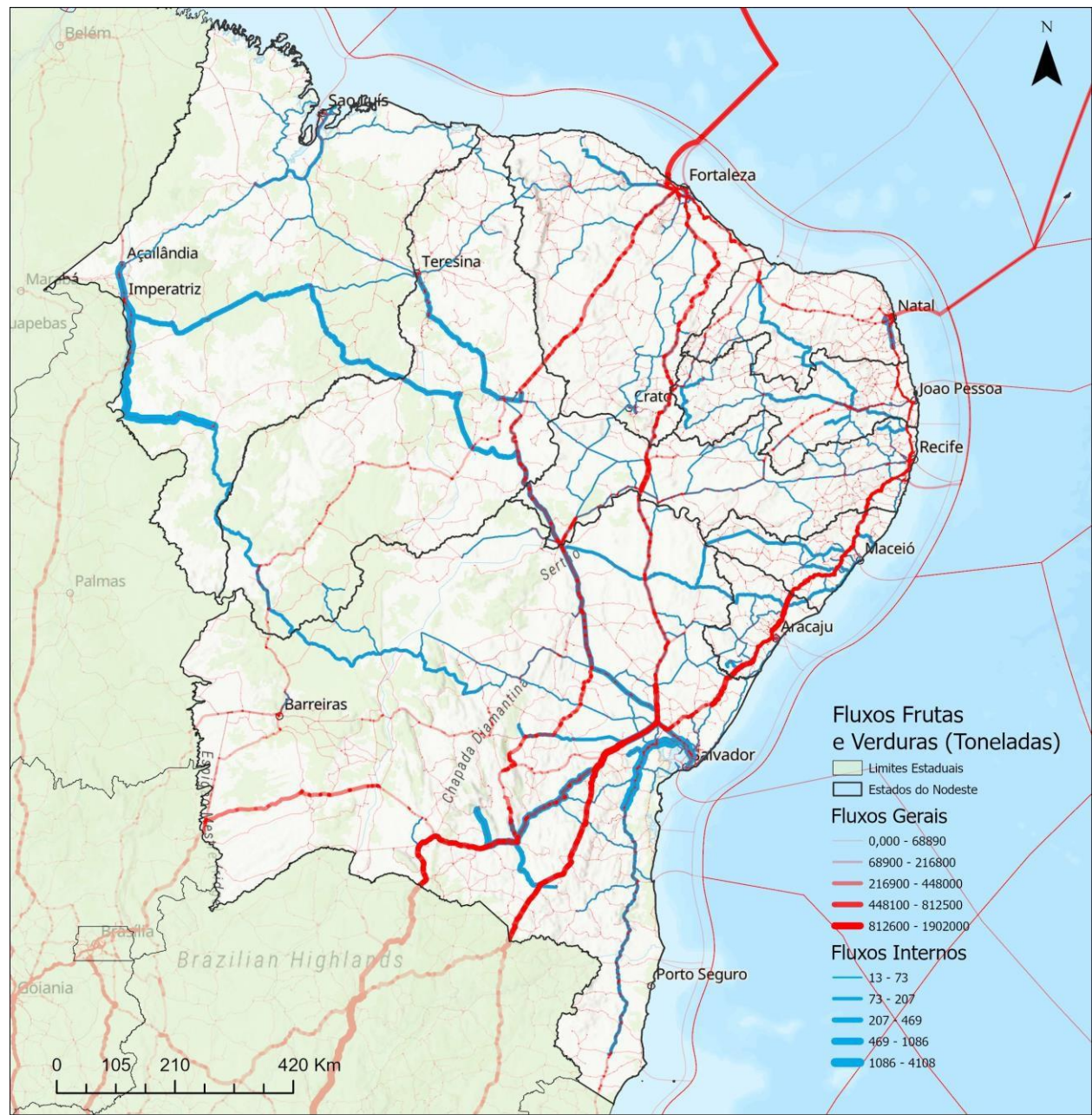
¹ Sindusgesso, 2022.

Escoamento da Produção

Nota-se que a BR-101 (arco litorâneo) é a “espinha” de escoamento para centros urbanos e conexão com portos (Aratu/Salvador, Suape/Recife, Natal, Pecém/Fortaleza), junto com a BR-116, no trecho da Bahia (Feira de Santana/Jequié/Vit. da Conquista). O mapa a seguir mostra o escoamento de frutas e verduras, em que os fluxos em vermelho mostram origens e destinos de todo o país que passam pelo Nordeste.

Já os fluxos em azul mostram as origens e destinos no próprio nordeste. Nota-se alguns destaques como o trecho entre Açailândia, Imperatriz, Carolina e Balsas, no Maranhão, e os trechos no Piauí e Bahia.

Fluxos de Frutas e Verduras no Nordeste



Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL.

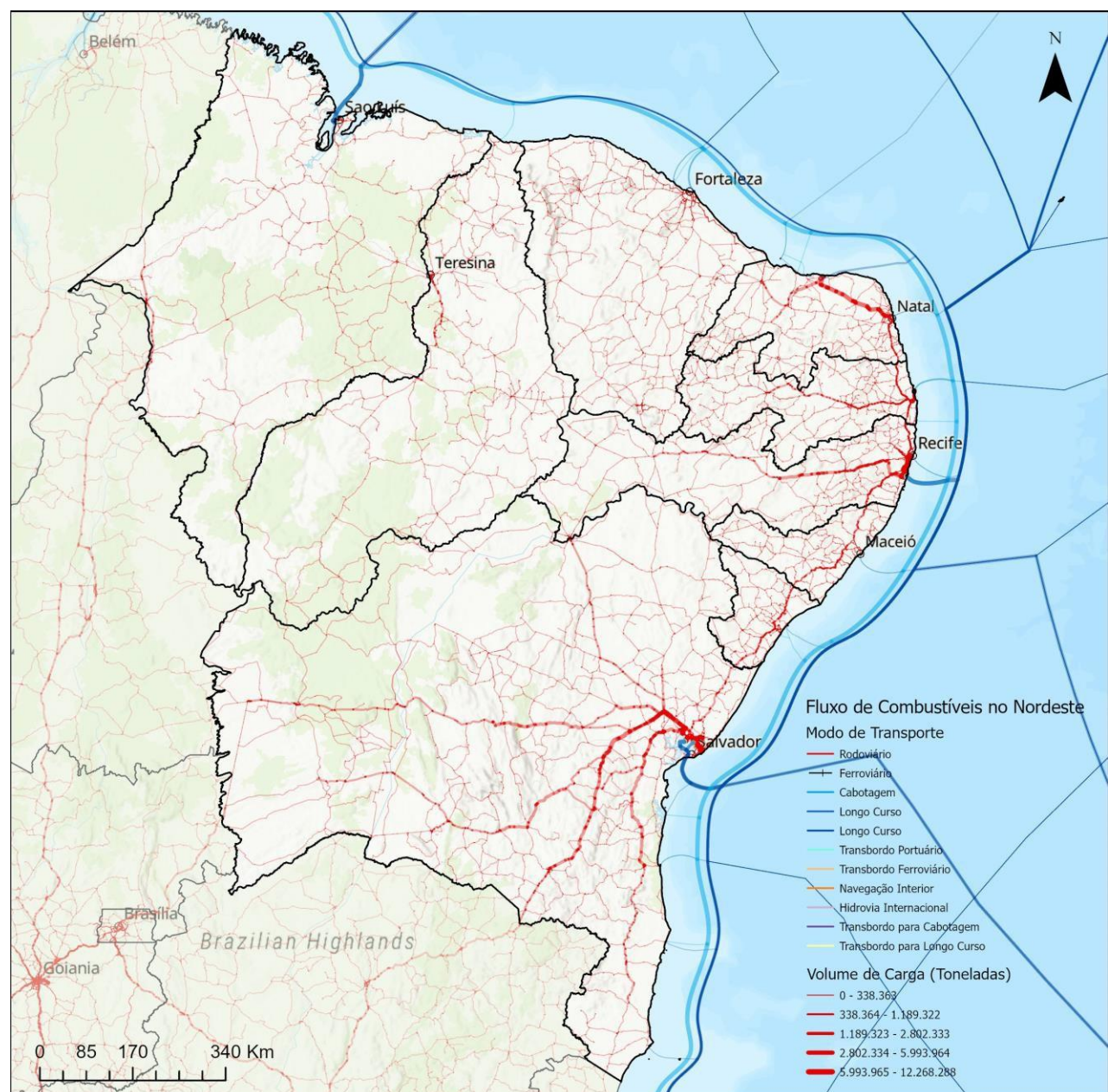


Escoamento da Produção

Os fluxos de combustíveis no Nordeste são fortemente costeiros e portuários. A maior parte dos combustíveis entra por terminais marítimos, com destaque para Itaqui/São Luís (MA), Suape/Recife (PE), Aratu/Salvador (BA) e Pecém/Fortaleza (CE) e é redistribuída por cabotagem entre esses *hubs* e por rodovias para o interior. As refinarias regionais (Mataripe/BA e Abreu e Lima/PE) atendem parte da demanda, mas o balanço é completado por importações e transferência inter-regional.

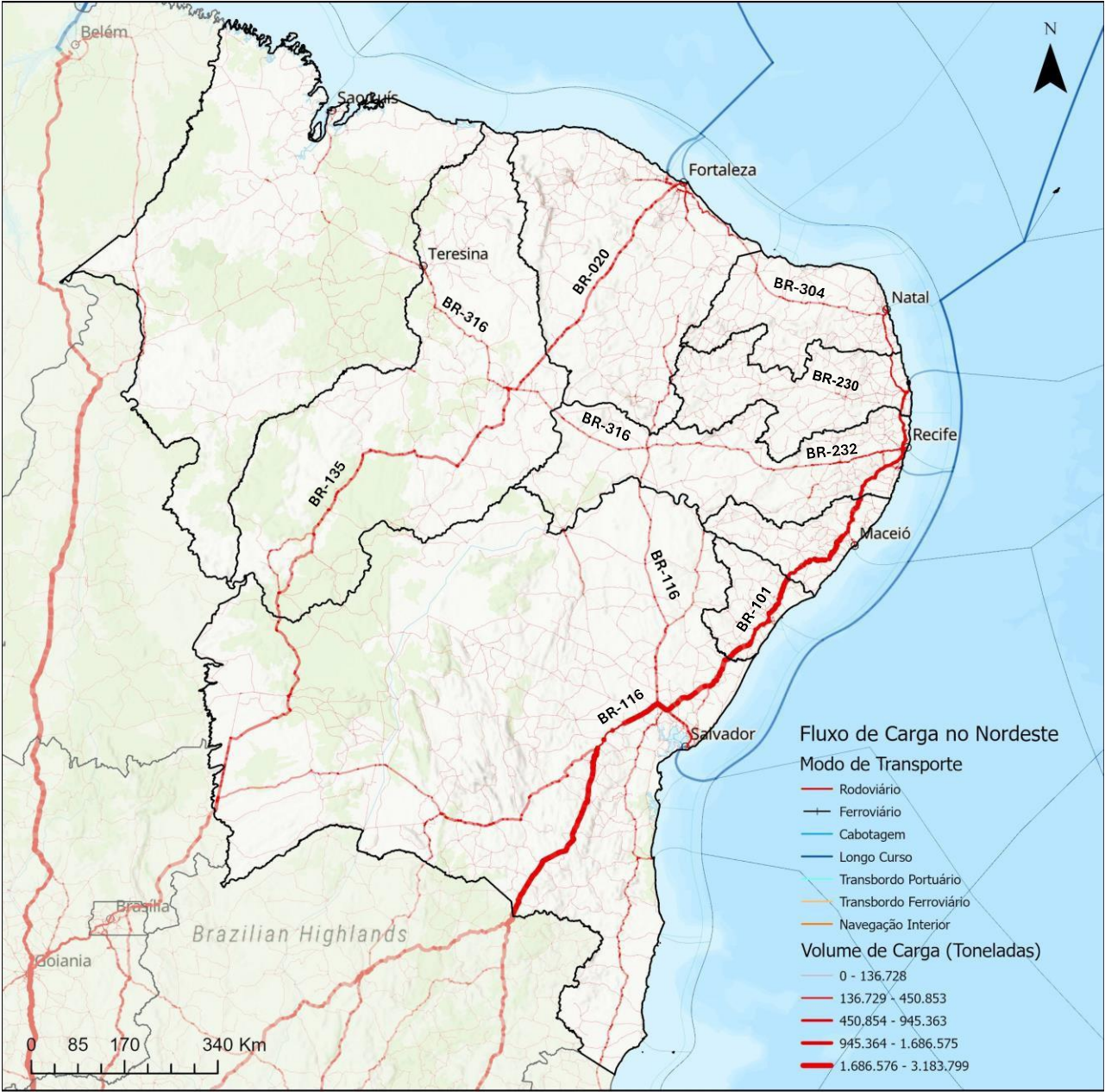
Dos terminais costeiros, o abastecimento segue por BRs estruturantes (101, 116, 232, 222, 135/010, 316, 324/242), conectando capitais, polos industriais e bases de distribuição aos principais mercados consumidores.

Fluxos de Combustíveis no Nordeste



Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL.

Fluxos de Cargas no Nordeste



Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL.



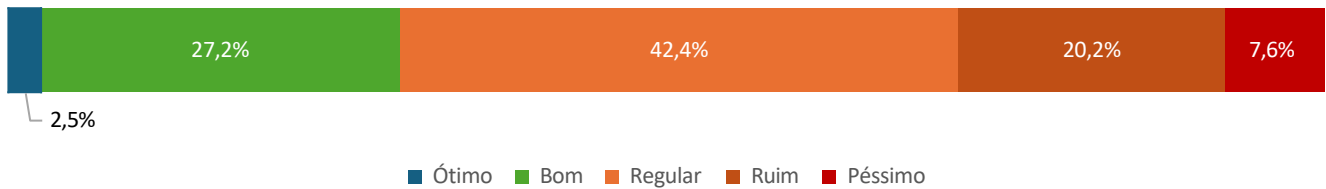
Infraestrutura Rodoviária

A malha rodoviária do Nordeste brasileiro, que abrange os estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, é fundamental para a integração regional e no escoamento da produção agrícola, mineral e industrial, além de ser essencial para o fomento do turismo. Entre os produtos que mais dependem da infraestrutura rodoviária regional destacam-se a soja, o algodão, as frutas e a produção industrial, que abastecem tanto o mercado interno quanto os portos exportadores.

A região concentra a maior extensão de rodovias federais pavimentadas do país, totalizando 20,6 mil quilômetros, o equivalente a 31,1% da malha nacional. De acordo com a Pesquisa CNT de Rodovias 2024, a densidade rodoviária no Nordeste é de 13,3 km de rodovias federais pavimentadas para cada mil quilômetros quadrados de área, indicador que reflete a ampla cobertura territorial, mas também a necessidade de manutenção constante.

Dos 29.802 quilômetros avaliados pela pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), que avalia trechos federais e estaduais, 42,5% (12.650 km) foram classificados em estado “regular”, enquanto 20,2% (6.029 km) apresentaram condição “ruim” e 7,6% (2.265 km), “péssima”. Esses resultados evidenciam que quase 70% da malha nordestina requer algum nível de intervenção, reforçando a importância de investimentos em recuperação, conservação e ampliação da capacidade operacional das rodovias da região.

Classificação do Estado Geral da Malha Rodoviária do Nordeste em 2024



Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2024. – Brasília : CNT : SEST SENAT : ITL, 2024.

A malha é organizada em eixos longitudinais (litoral) e transversais (interior), formando uma rede em "espinha dorsal" que integra o Nordeste ao Sudeste, ao Centro-Oeste e ao Norte do Brasil. As principais rotas priorizam o escoamento para os portos de Suape (PE), Pecém (CE) e Aratu/Salvador (BA).

Nessa configuração viária destacam-se alguns corredores rodoviários federais, como a BR-101, ao longo do litoral; a BR-116, eixo de ligação Norte–Sul entre o Ceará e a Bahia; a BR-316, que conecta o litoral ao interior do Piauí e Maranhão; e a BR-230 (Transamazônica), rota transversal que corta o sertão nordestino e se conecta a importantes áreas de produção agrícola e mineral.

A seguir, são apresentadas algumas características e as condições desses corredores, com base na Pesquisa CNT de Rodovias 2024, evidenciando seus principais desafios e gargalos de infraestrutura que impactam a fluidez do transporte e a competitividade logística da região.



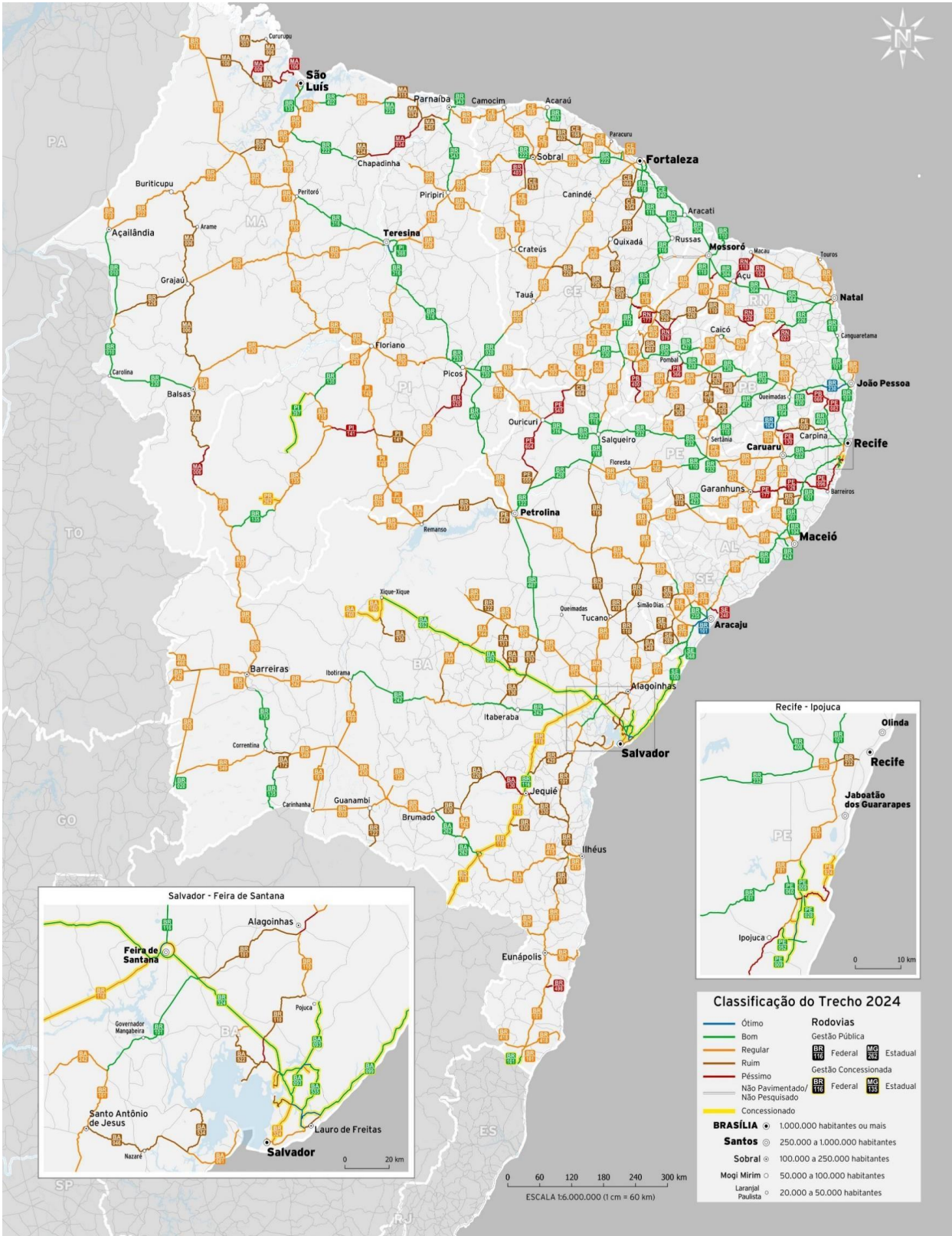
Corredores Federais Estratégicos

- **BR-116:** O "eixo norte-sul" da Bahia é conhecida como um dos principais corredores logísticos do Brasil, esta rodovia é o corredor com maior fluxo de cargas no Nordeste, e acordo com os dados do PNL 2050. O estado geral é classificado como "regular" e "ruim", com trechos na região de Salgueiro (PE) e no Ceará;
- **BR-101:** Uma das mais importantes do Brasil, percorre quase todo o litoral brasileiro, conectando diversas capitais e cidades portuárias. Assim como a BR- 116, apresenta um dos maiores fluxos rodoviários da região, tanto de carga geral como de frutas e verduras. O estado geral é classificado como "regular" e "ruim" no estado da Bahia e como "bom" em sua maior parte nos demais estados;
- **BR-316:** Rodovia transversal ligando Maceió (AL) a Belém (PA), passando por Salgueiro (PE), Teresina (PI) e cruzando o estado do Maranhão. O fluxo mais expressivo é no estado do Piauí de Teresina a Picos, onde seu estado geral foi classificado como "bom". Nos demais estados o estado geral é predominantemente classificado como "regular";
- **BR-230:** Também conhecida como Transamazônica, também é um corredor transversal, conectando a região Nordeste a região Norte. Partindo de João Pessoa (PB), cruza os estados do Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e o Maranhão. O fluxo mais expressivo é na região de Balsas (MA), onde se conecta com Açailândia (MA) pela BR-010. O estado geral nesse trecho é classificado como "bom".
- **BR-232:** A rodovia BR-232 é um corredor federal que liga a capital de Pernambuco, Recife, ao interior do estado. O trecho com maior fluxo de veículos está na saída de Recife e na conexão entre Caruaru, Gravatá e a capital. A classificação geral da rodovia é considerada "bom", especialmente na maior parte de seu percurso. No entanto, alguns trechos, principalmente no sertão e agreste de Pernambuco, são classificados como "regular" e "ruim".

Malha Rodoviária Concedida

- **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";
- **BR 116/324/BA e BA 526/528:** contrato com a Via Bahia encerrado em mai/25. Está em fase de estruturação de concessão;
- **BA-052 e BA-160 - CONCEP:** 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 46km;
- **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.
- **PI-397/PI-262, PI-247 e PI-392 - Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A:** rodovia estadual estratégica para escoamento de grãos do Piauí (região do MATOPIBA). São 584 km concedidos.

Condições da Malha Rodoviária Pavimentada da Região Nordeste



Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2024. – Brasília : CNT : SEST SENAT : ITL, 2024.



Investimento Rodoviário

Investimentos públicos por Estado em 2025

Estado	Montante investido (R\$ milhões)	% do total
Bahia (BA)	755,6	27,6 %
Maranhão (MA)	576,0	21,1 %
Ceará (CE)	247,2	9,0 %
Piauí (PI)	241,6	8,8 %
Paraíba (PB)	223,9	8,2 %
Rio Grande do Norte (RN)	215,0	7,9 %
Pernambuco (PE)	201,4	7,4 %
Alagoas (AL)	143,8	5,3 %
Sergipe (SE)	35,1	1,3 %
Regional/outros	94,9	3,5 %

Fonte: SIGA Brasil, 2025.

Bahia e Maranhão concentram quase metade dos recursos (48%). Na Bahia o valor é impulsionado pela duplicação da BR-116, adequações de travessias urbanas (Feira de Santana, Juazeiro) e grandes contratos de manutenção. O Maranhão também apresenta contratos de manutenção expressivos e projetos de adequação (p. ex. Estiva–Entroncamento).

Quase **73% do investimento foi direcionado à manutenção**, evidenciando que a preservação da malha existente é prioridade. Adequações de trechos, que incluem duplicações e melhorias de geometria e segurança, representam cerca de 19% do total, enquanto a construção de novas rodovias ou contornos urbanos responde por 6%.

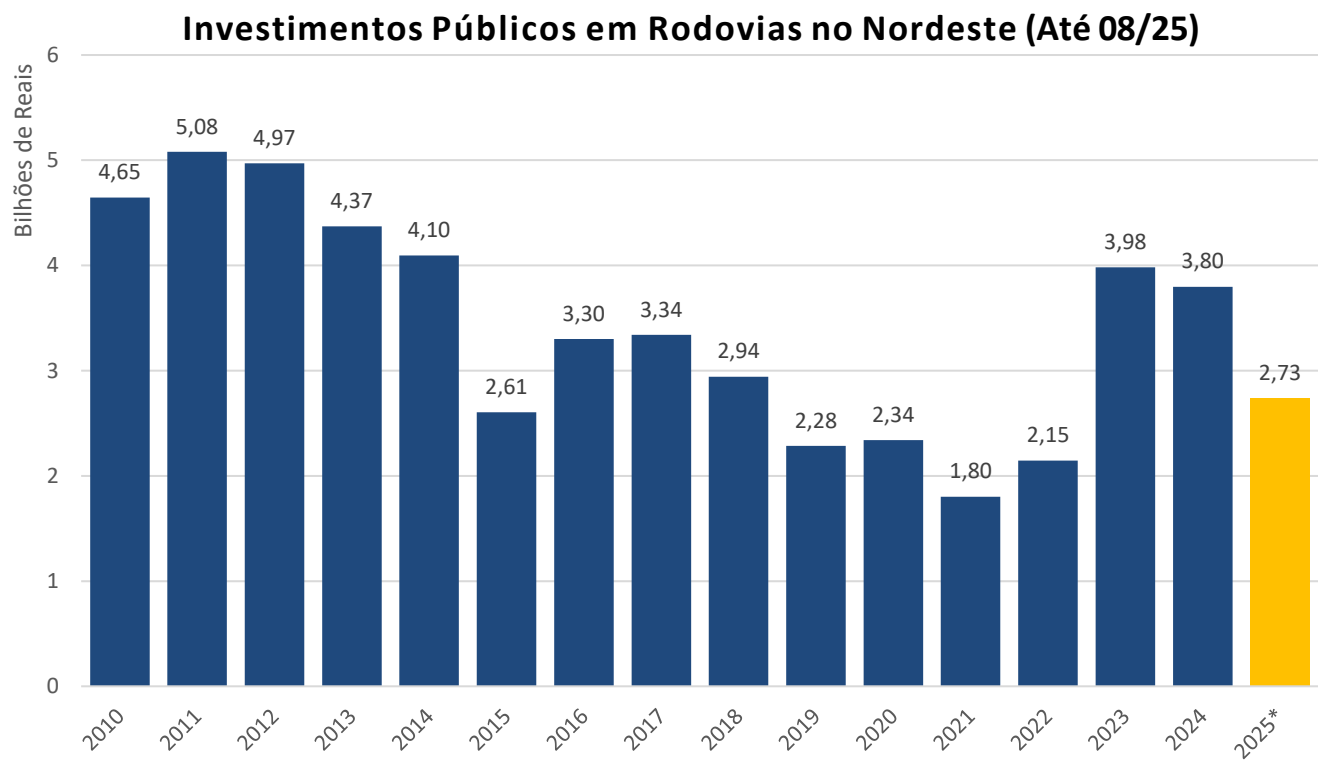
De dispêndios voltados à construção de novos trechos, destacam-se a construção de contornos e trechos nas BR-030/BA, BR-349/AL, BR-416/AL, BR-226/MA e a construção da ponte sobre o rio Tocantins, com valores totais em cerca de R\$ 176,1 milhões.



Investimento Rodoviário

Entre as obras de adequação, destacam-se trechos fronteiriços:

- **Divisa PE/BA (IBO) – BR-116/BA:** aprox. R\$ 137,8 milhões;
- **Divisa SE/BA – Entroncamento (BR-101/BA/SE):** valor previsto de R\$ 131,8 milhões, esse trecho completa a duplicação da BR-101 e melhora o acesso ao sul da Bahia;
- **Divisa AL/PE:** alocado com R\$ 130,9 milhões e corresponde à duplicação da BR-101/AL próximo à divisa com Pernambuco;
- **Entroncamento BR-104/408/PB – BR-110/361 (Patos):** adequação de 71 km na BR-230/PB, com custo de R\$ 95,5 milhões;
- **Trecho Estiva – Entroncamento (MA):** adequação na BR-135/MA com valor de R\$ 86,1 milhões;
- **Divisa CE/RN – Entroncamento BR-226 (RN):** aprox. R\$ 74 milhões;



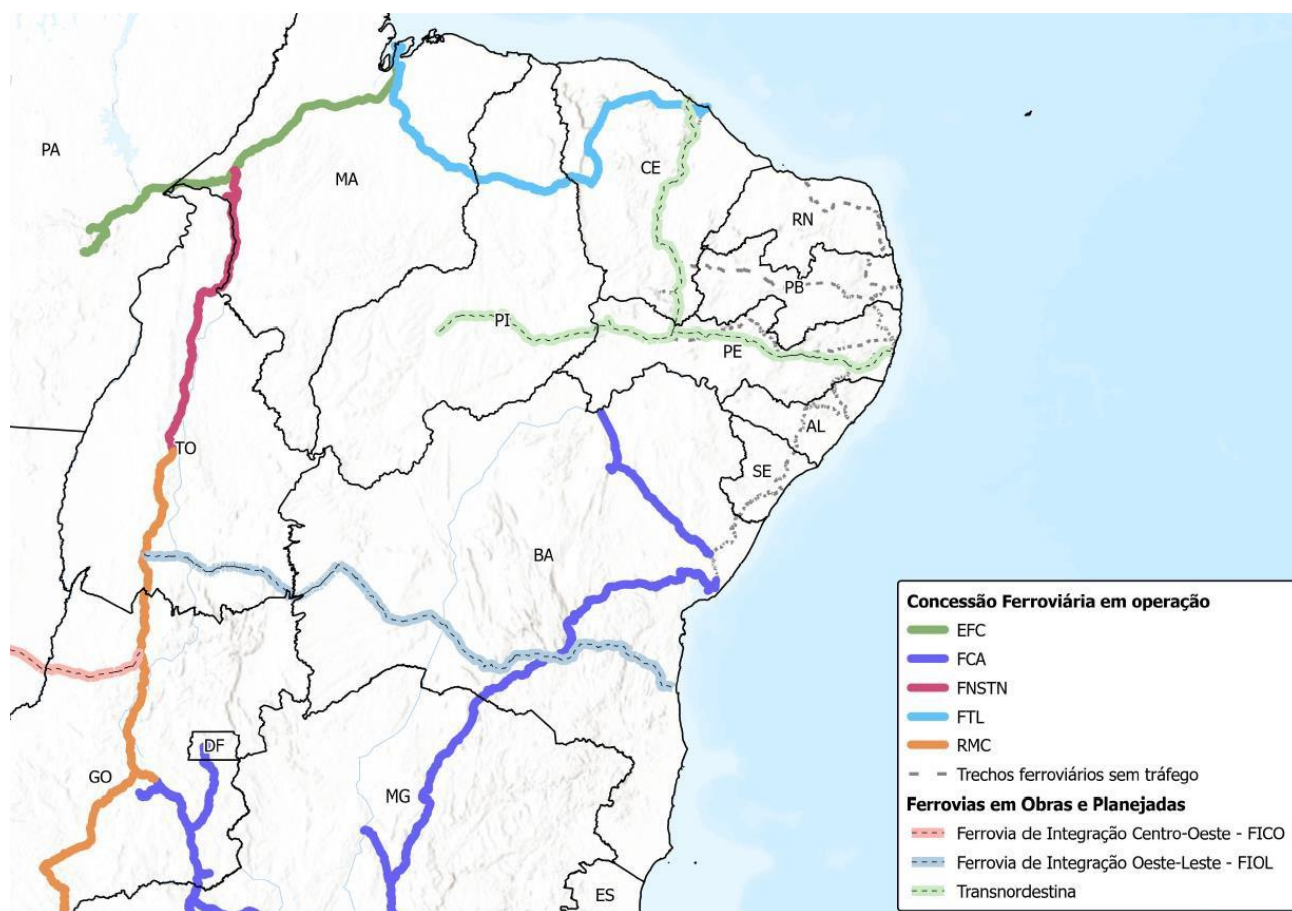
Fonte: SIGA Brasil. Base IPCA a preços de 08/2025.



Infraestrutura Ferroviária

A malha ferroviária do Nordeste é atualmente operada pelas concessionárias **Ferrovia Transnordestina Logística (FTL)**, **Estrada de Ferro Carajás (EFC)**, **Ferrovia Norte Sul Tramo Norte (FNSTN)** e **Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)**, responsáveis pelo transporte de cargas em trechos que interligam a região a outras partes do país.

Além das linhas em operação, a região conta com projetos estruturantes em fase de implantação, como a **Ferrovia Transnordestina (TLSA)** e a **Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)**.



Fonte: Infra S.A.

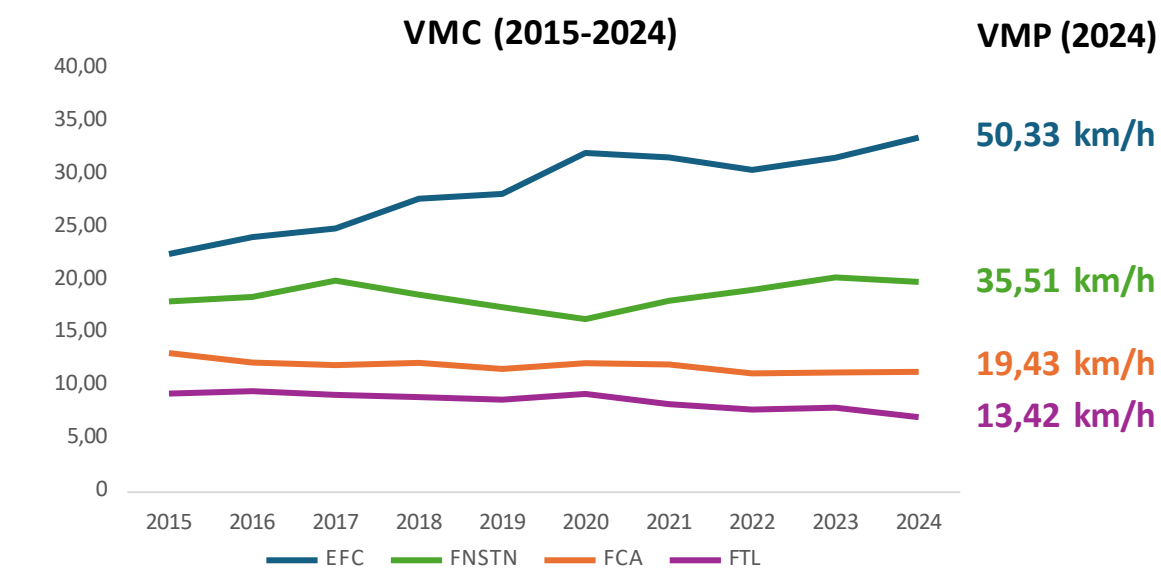
Infraestrutura Ferroviária em Índices

Velocidade Média Anual Comercial (VMC) e de Percurso (VMP)

A análise histórica da VMC evidencia um aumento na disparidade de desempenho entre as ferrovias que operam na região Nordeste. Entre 2015 e 2024, a EFC apresentou ganhos consistentes de produtividade, elevando sua VMC de cerca de **22 km/h para 33 km/h**, reflexo de uma malha mais estruturada e dedicada a fluxos contínuos de minério de ferro. Essa superioridade também se confirma na **VMP**, que alcançou **50,3 km/h em 2024**, indicando bom padrão técnico da via e alta eficiência operacional.

A **FNSTN**, embora apresente VMC inferior (em torno de **19,8 km/h em 2024**), registra uma **VMP significativamente maior, de 35,5 km/h**, o que evidencia que o trecho possui **potencial técnico elevado**, mas enfrenta **restrições operacionais**, como longos tempos de espera em pátios. Essa diferença entre VMP e VMC indica que há **gargalos logísticos externos à via**, que reduzem o desempenho comercial da ferrovia.

Já a **FCA** manteve sua VMC em torno de **11 km/h**, com **VMP de 19,4 km/h**, refletindo tanto limitações estruturais da malha quanto a coexistência de interferências e conflitos urbanos. A **FTL** apresentou o menor desempenho, com **VMC de apenas 7,1 km/h e VMP de 13,4 km/h**, reforçando as dificuldades de operação em trechos de infraestrutura mais antiga e baixa capacidade.



Infraestrutura Ferroviária

FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA - FTL

A ferrovia **FTL**, possui uma malha ferroviária de 4.281 km espalhada pelo nordeste, porém atualmente mantém operante apenas a linha de 1.237 km em bitola métrica, que liga os portos de Itaqui (São Luís - MA), Pecém (São Gonçalo do Amarante - CE) e Mucuripe (Fortaleza - CE), passando por Teresina (PI).

Principais Rotas e Mercadorias Transportadas em 2024 em milhões de TKU

Produtos	milhões TKU	Rotas
Combustível (óleo diesel + gasolina)	234,0	Porto de Itaqui (MA) a Teresina
Cimento acondicionado	124,4	Pecém (Fábrica da Votorantim) a Aracapé-CE; Pecém a Teresina; Pecém a São Luis; e Sobral-CE (Pátio de Poty) a Teresina
Clínquer	96,0	Sobral (Pátio de Poty) a Pecém (Fábrica da Votorantim) e Sobral a São Luis
Produtos Siderúrgicos (bobina +outros)	91,2	Pecém a Teresina



Fonte: Infra S.A.



FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA - FCA

A ferrovia **FCA** no Nordeste possui **dois trechos em operação na região Nordeste, ambos em bitola métrica**. O primeiro conecta a região de **Belo Horizonte (MG)** ao **Porto de Aratu (BA)**, com destaque para o transporte de **cal e magnesita**. O segundo trecho liga **Campo Formoso (BA)** ao **Terminal da Ferbasa, em Pojuca (BA)**, voltado principalmente ao escoamento de **cromita**.

Em 2024, a movimentação total nesses trechos foi de **518,3 milhões de TKU**, composta por cal, magnesita, cromita e LAB (sulfonato de alquilbenzeno linear). Apesar de representar uma fração modesta da produção total da FCA, essa operação tem relevância regional, garantindo o atendimento a indústrias químicas e metalúrgicas e conectando a produção mineral do interior baiano aos terminais portuários de exportação.



Fonte: Infra S.A.



ESTRADA DE FERRO CARAJÁS - EFC

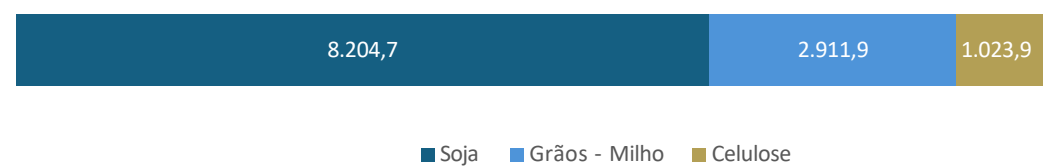
A ferrovia **EFC** possui **975 km de extensão**, em **bitola larga**, e atravessa os estados do **Pará e Maranhão**, conectando os complexos minerais de **Carajás, Parauapebas e Marabá (PA)** e o terminal de **Açailândia (MA)** ao **Porto de Itaqui, em São Luís (MA)**. A ferrovia é dedicada majoritariamente ao **escoamento de minério de ferro**, seu principal produto transportado, mas também movimenta, no sentido de retorno, **óleo diesel, gasolina e carvão mineral**, garantindo maior eficiência logística ao corredor Norte-Nordeste.

Movimentou, em 2024, 177 milhões de TU de minério de ferro até o Porto de Itaqui (MA)

FERROVIA NORTE-SUL TRAMO NORTE - FNSTN

A ferrovia **FNSTN**, possui **743 km de extensão**, em **bitola larga**, ligando **Porto Nacional (TO)** a **Açailândia (MA)**. Sua operação no Nordeste ocorre de forma **integrada à ferrovia EFC**, formando um importante corredor logístico de exportação de grãos — principalmente soja e milho — com destino ao **Porto de Itaqui (MA)**. A ferrovia também desempenha papel estratégico no **escoamento de celulose**, conectando o **terminal da Suzano, em Imperatriz (MA)**, ao porto maranhense, onde realiza a operação de transbordo conjunta com a FTL.

Principais Mercadorias Transportadas em 2024 em milhões de TKU



Fonte: ANTT



Infraestrutura Ferroviária

Existente + Planejada

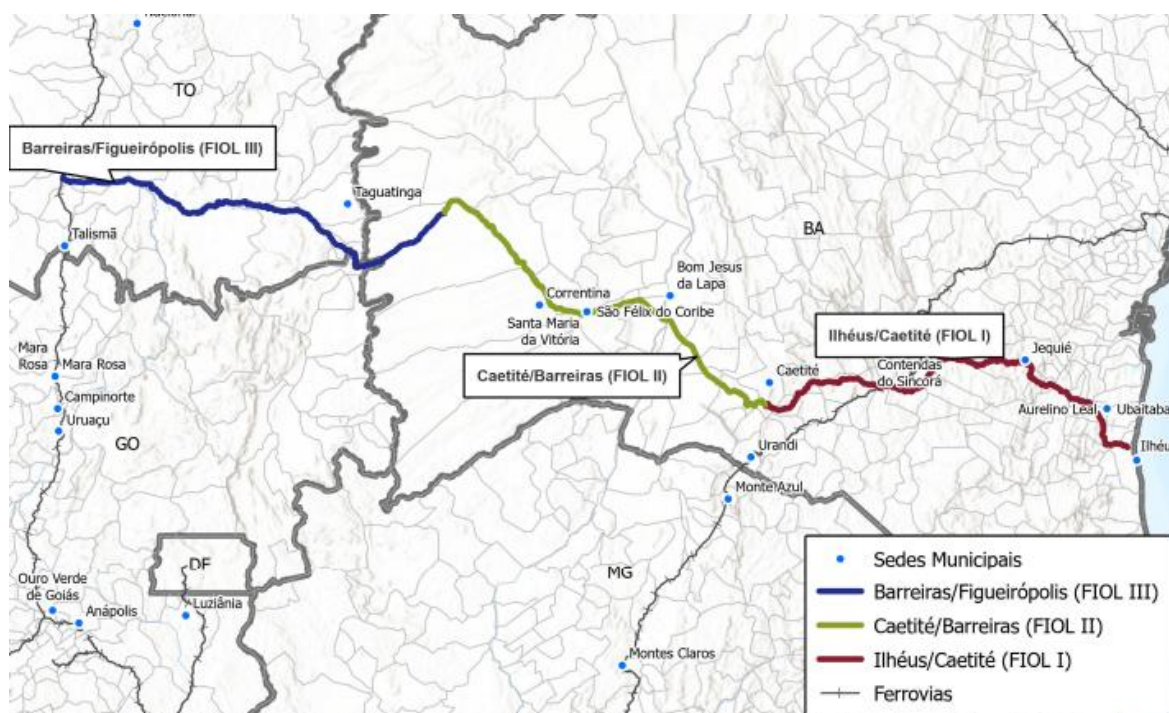
FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL)

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 do 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;
- **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.



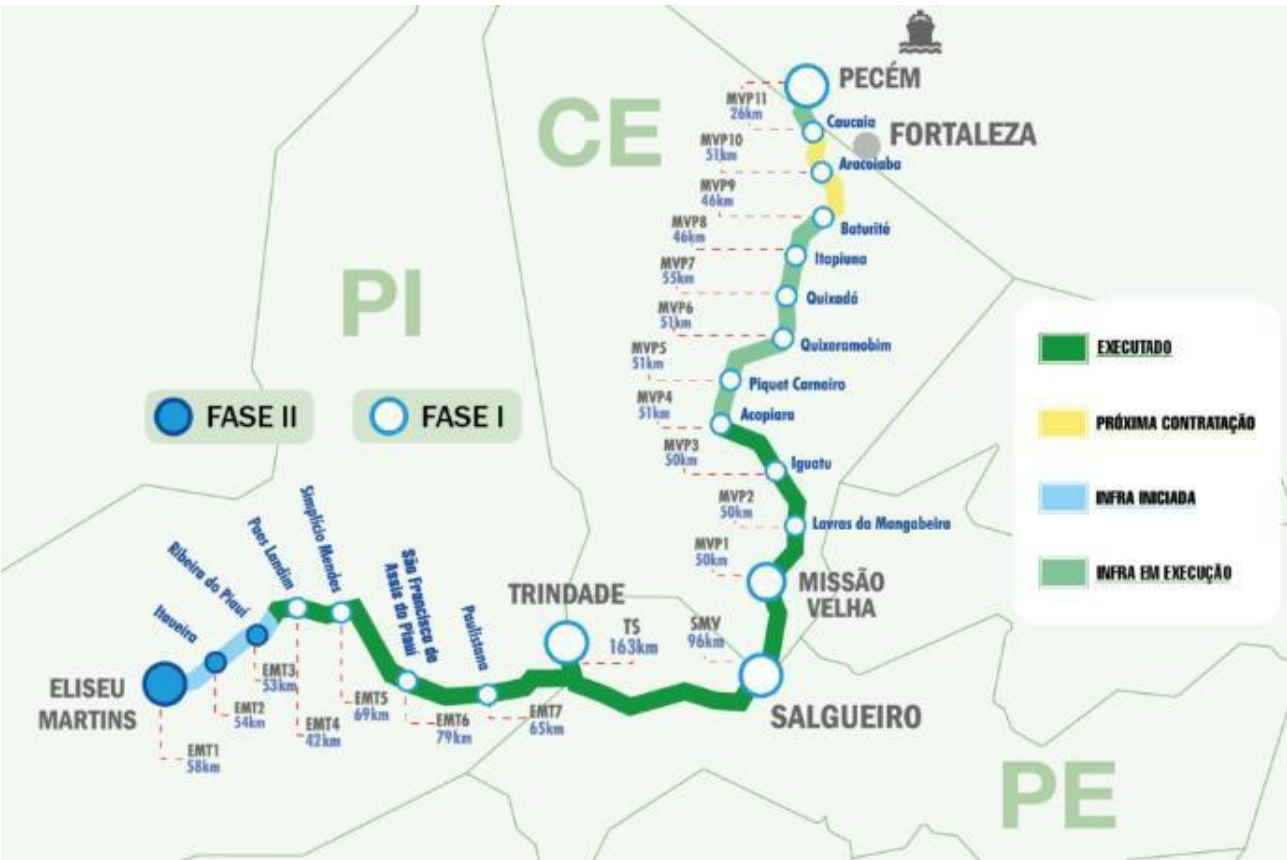
Fonte: Elaboração ONTL.

Infraestrutura Ferroviária

Existente + Planejada

FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA (FTL)

A **TLSA** é considerada uma das maiores obras lineares em execução no Brasil. Com **1.206 km de extensão**, a ferrovia liga **Eliseu Martins (PI)** ao **Porto de Pecém (CE)**, passando por **Salgueiro (PE)**. O empreendimento tem como objetivo integrar a produção do interior do Nordeste aos terminais portuários de exportação, com foco no transporte de grãos, fertilizantes, cimento, combustíveis, minério e outros. Trata-se de um projeto de classe mundial, voltado a fortalecer a competitividade logística da região e promover o desenvolvimento de novas cadeias produtivas.

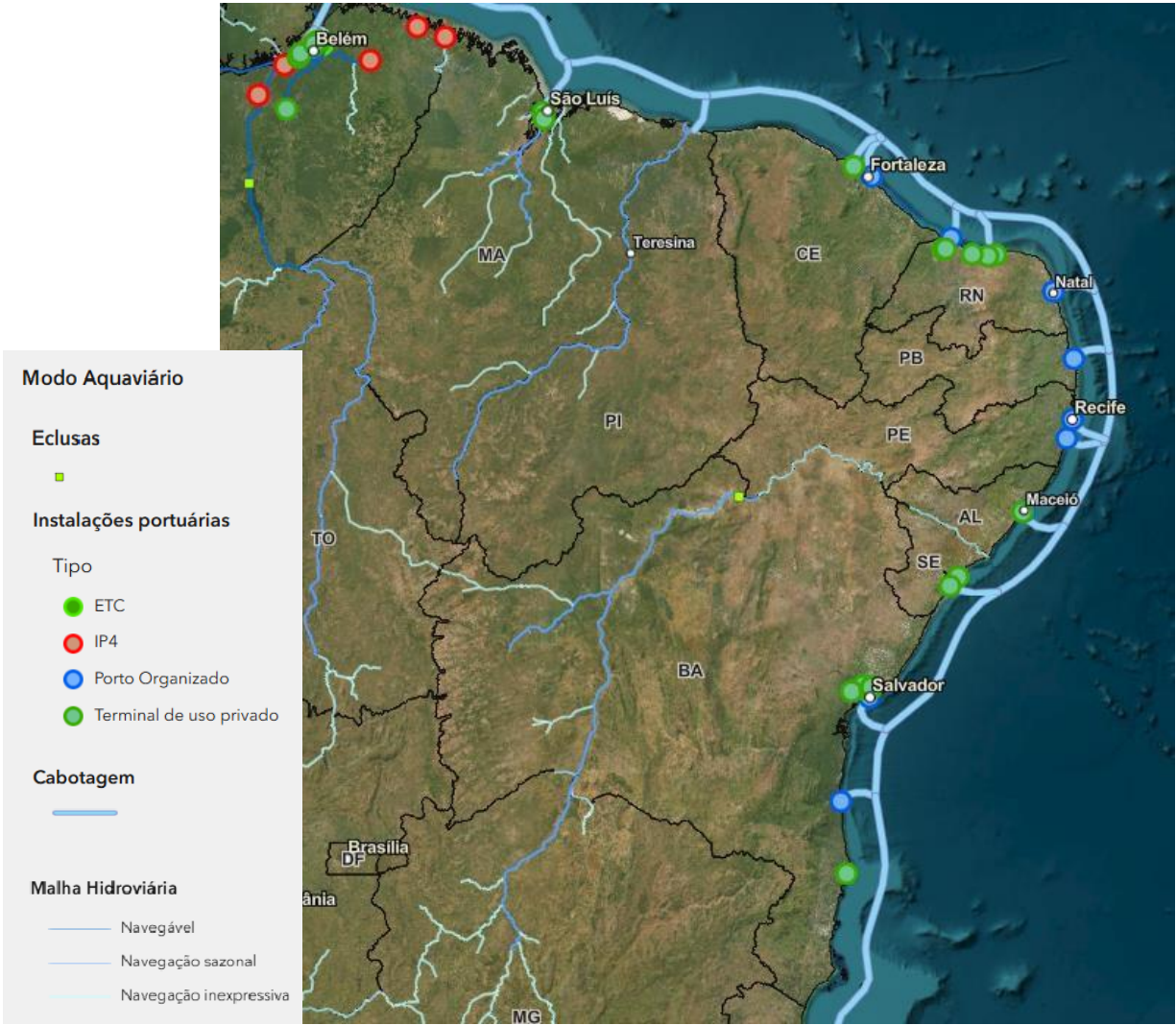


Fonte: Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

A ferrovia já está sendo preparada para iniciar sua fase de comissionamento, com os primeiros transportes de cargas — como soja, farelo de soja, milho e calcário — partindo do Terminal Intermodal de Cargas do Piauí até o centro-sul do Ceará e regiões de Pernambuco.

Panorama do Sistema Portuário da Região Nordeste

A geografia do Nordeste brasileiro, marcada por uma extensa faixa litorânea que confere à região condições naturais favoráveis ao transporte aquaviário. Banhado pelo Oceano Atlântico, o litoral nordestino abriga portos estratégicos que se beneficiam de enseadas abrigadas, profundidade natural e proximidade com rotas marítimas internacionais. Além da costa, o potencial hidroviário nordestino se apoia em importantes bacias interiores, como as dos rios São Francisco e Parnaíba.



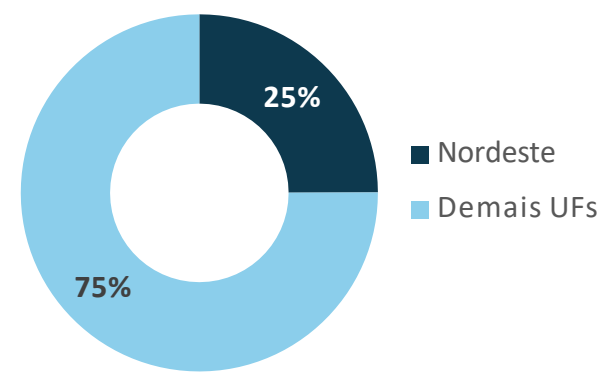
Fonte: Infra S.A.

Novo PAC - previsão de investimentos no setor portuário (2023-2030):
R\$ 4,96 bilhões

- AL - R\$ 192,2 milhões (58% concluído)
- BA - R\$ 2,74 bilhões (1% concluído)
- CE - R\$ 201,2 milhões (2% concluído)
- MA - R\$ 985,5 milhões (38% concluído)
- PB - R\$ 45,2 milhões (0% concluído)
- PE - R\$ 527,1 milhões (9% concluído)
- RN - R\$ 272,5 milhões (0% concluído)

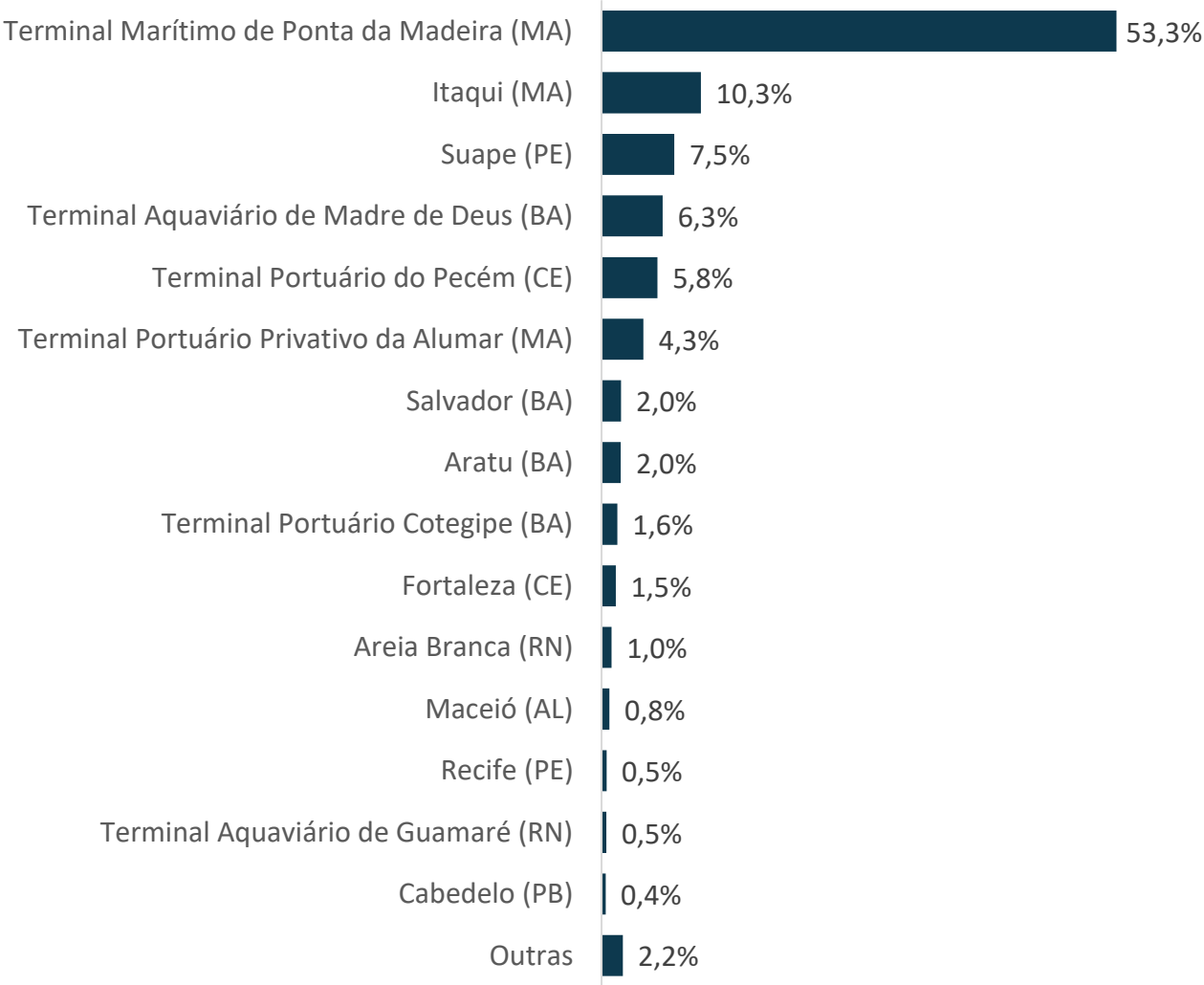


Participação das Instalações Portuárias da Região Nordeste na Movimentação Portuária Nacional em 2024.

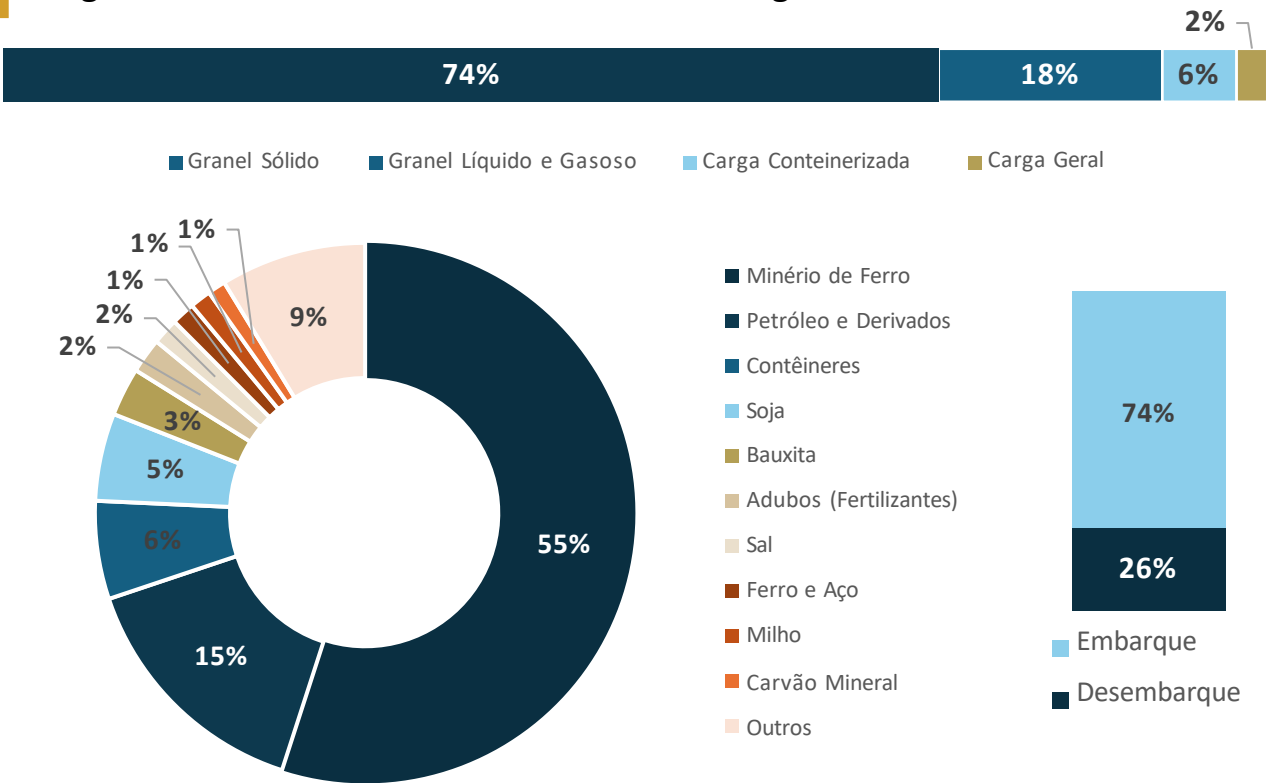


25% (303,0 milhões de toneladas) foi o percentual de participação das instalações portuárias da Região Nordeste na movimentação Portuária Nacional em 2024.

Percentual de participação das quinze instalações portuárias da Região Nordeste com maior movimentação de carga em 2024.



Cargas mais Movimentadas nos Portos da Região Nordeste em 2024



Forte vocação no transporte de minérios e derivados energéticos, com destaque absoluto para o minério de ferro.

Percentual de participação das cargas movimentadas nos portos da Região Nordeste no contexto portuário nacional

EMBARQUE	
Mercadoria	Participação NE
Areia	100%
Melões, Melancias e Mamões	100%
Sal	100%
Sabões, Ceras, Velas e Massas	100%
Soda Cáustica	98%

DESEMBARQUE	
Mercadoria	Participação NE
Farinha de Trigo	100,0%
Cacau	100,0%
Fibras, Fios, Tecidos e Outros Artefatos	99,2%
Biodiesel	89,2%
Minério de Ferro	84,7%

Dados: ANTAQ



PANORAMA DOS PRINCIPAIS PORTOS DA REGIÃO NORDESTE EM 2024

Complexo Portuário do Itaqui (MA)

Dados Gerais

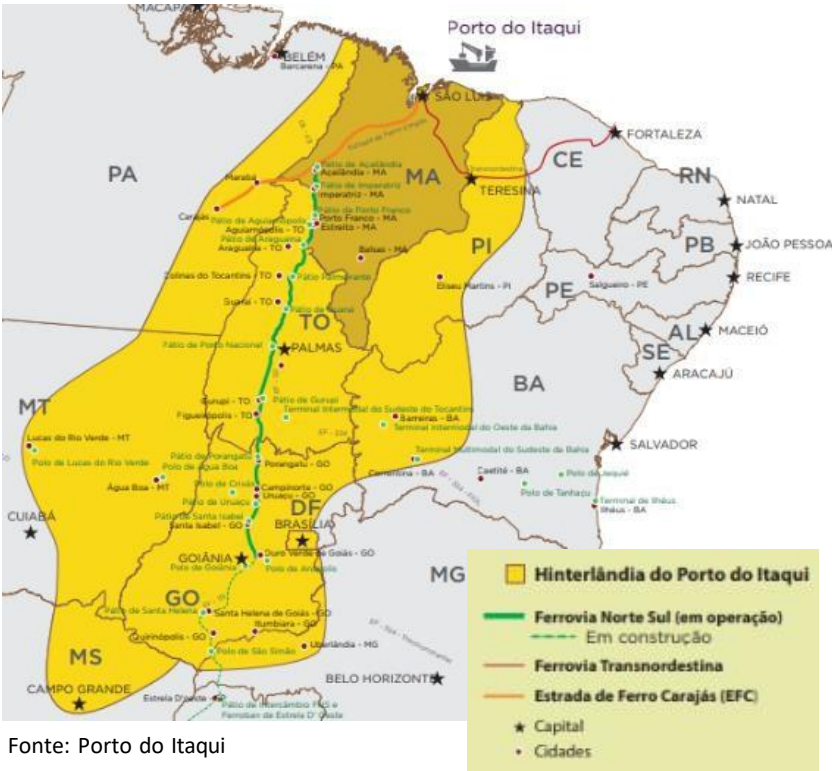
O Porto público do Itaqui, juntamente com os terminais privados da Ponta da Madeira (Vale) e o Porto da Alumar, integra o Complexo Portuário do Itaqui. O porto é administrado pela EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária).

O Porto do Itaqui tem conexão ferroviária única, fator de competitividade que o consolida como o principal porto do Corredor Centro-Norte do país. O corredor multimodal é estratégico para a região, sobretudo na distribuição de combustíveis e no escoamento da celulose e granéis minerais e agrícolas.

- Área total: 5.100.000 m²
- Cais acostável: 1.616 m
- Berços: 9 berços operacionais
- Calado máximo autorizado: 22,3 m

Acessos Ferroviários:

O acesso ferroviário ao Complexo tem conexão ferroviária direta com duas ferrovias, a Transnordestina (FTL), que passa por sete estados do Nordeste, do Maranhão a Sergipe (trecho de São Luís a Propriá) e tem 4.238km de extensão; e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), trecho concedido à Vale e operado pela VLI, com 892km de extensão, ligando a capital maranhense a Carajás (PA).



Fonte: Porto do Itaqui



Infraestrutura Aquaviária

Acessos Rodoviários:

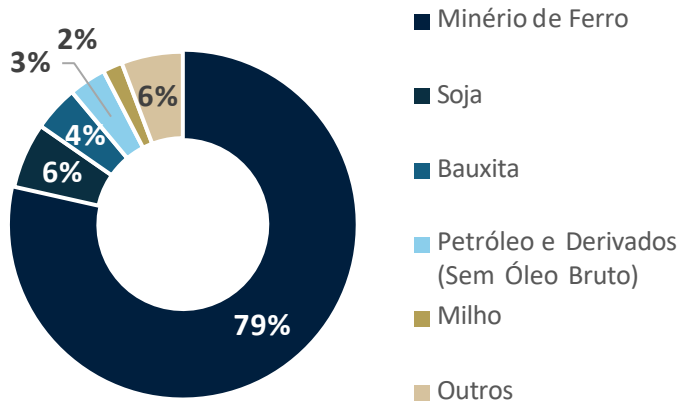
O principal acesso rodoviário ao Complexo Portuário do Itaqui são as **rodovias federais BR-135 e BR-222** que se conecta a outras rodovias federais (BR 316, BR 230, BR 226 e BR 010) e estaduais (MA 230) para todo o Norte e Sul do país.



Fonte: Porto do Itaqui

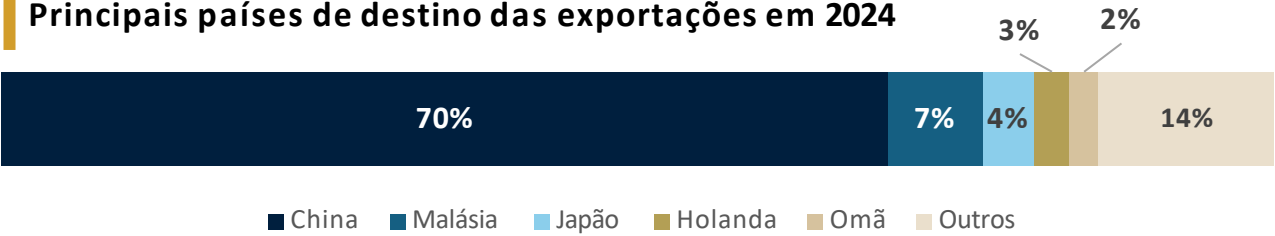
Complexo Portuário do Itaqui (MA)

Principais mercadorias movimentadas em 2024

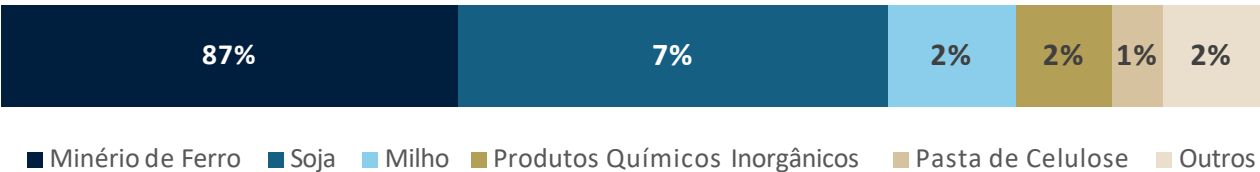


223,9 milhões de toneladas – 68% da movimentação portuária da Região Nordeste

Principais países de destino das exportações em 2024



Principais mercadorias exportadas em 2024



Dados: ANTAQ



Complexo do Pecém (CE)

Dados Gerais

O Complexo do Pecém é uma empresa de economia mista gerida em parceria entre o Governo do Estado do Ceará e o Porto de Roterdã (Holanda). Localiza-se entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, no litoral oeste do Ceará, cerca de 60 km de Fortaleza. O complexo compreende três componentes principais: área industrial, Terminal Portuário do Pecém e Zona de Processamento de Exportação (ZPE), impulsionando a economia do Ceará.

Com mais de 19 mil hectares de área, desponta também como a casa do Hidrogênio Verde (H2V) no Brasil, uma vez que abriga os primeiros projetos do setor no país.

- Cais acostável: 2.770 m
- Pier 1: para granéis sólidos, líquidos e carga geral não containerizada, o segundo;
- Pier 2: para granéis líquidos e o terceiro;
- TMUT: para granel sólido, carga geral containerizada e não containerizada;
- Calado máximo autorizado: 15,5 m

Acessos Ferroviários:

O acesso ferroviário ao Complexo tem conexão ferroviária direta com duas ferrovias:

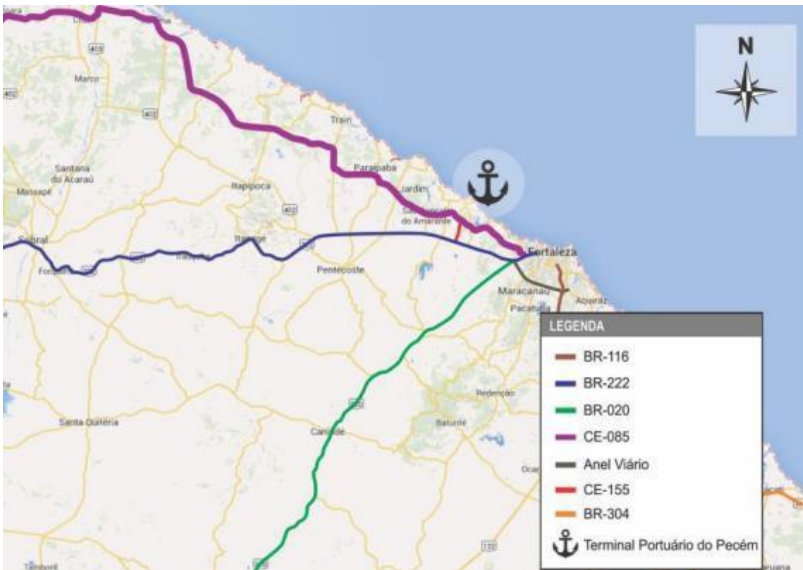
- **Ferrovias Transnordestina Logística (FTL)**, com 1.237 km em bitola métrica, liga os portos de Itaqui (São Luís/ MA), Pecém (São Gonçalo do Amarante/ CE) e Mucuripe (Fortaleza/ CE), promovendo a integração e dinamizando a economia regional; e
- **Ferrovias Transnordestina (TLSA)** que está em fase de implantação.



Fonte: Infra S.A.

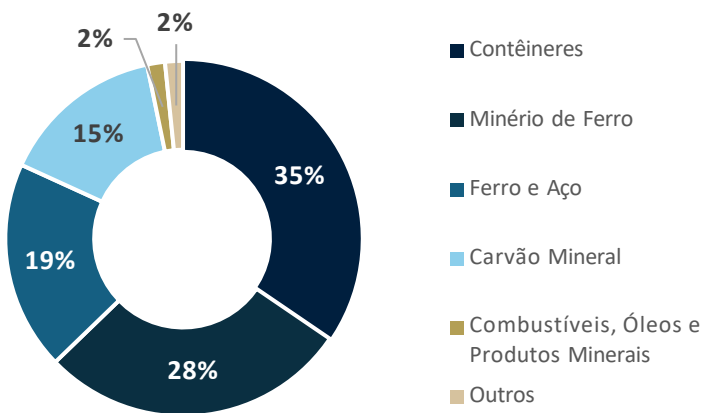
Infraestrutura Aquaviária

Acessos Rodoviários:
O Terminal Portuário do Pecém tem como principais rodovias para a conexão com sua hinterlândia as rodovias federais BR-116, BR-222 e BR-020 e a estadual CE-085. A CE-155, a BR-304 e o Anel Viário de Fortaleza, também, são importantes para a hinterlândia, como conexão entre as rodovias principais.



Complexo do Pecém (CE)

Principais mercadorias movimentadas em 2024



19,0 milhões de toneladas – 5,8% da movimentação portuária da Região Nordeste

Principais países de destino das exportações em 2024



Principais mercadorias exportadas em 2024



Dados: ANTAQ



Porto de Suape (PE)

Dados Gerais

O Porto de Suape se encontra no Litoral Sul do estado de Pernambuco, entre a foz dos rios Ipojuca e Massangana, e entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe, distante 40 km ao sul da cidade do Recife. O Porto é dividido em externo e interno. É um importante hub de distribuição da cabotagem para região Nordeste, especialmente grãos líquidos e produtos siderúrgicos.

Porto Interno: Atualmente, o porto possui 1.600 metros de cais e cinco berços em atividade, todos com 15,5 metros de profundidade.

Porto Externo: Possui um molhe de pedras de proteção em “L” com 3.100 metros de extensão e abriga quatro píeres de grãos líquidos, um Cais de Múltiplos Usos e uma tancagem flutuante de GLP.

- Área total do porto organizado: 3.232,58 hectares.
- Profundidade: de 8 metros a 20 metros, na bacia de evolução, píeres e cais de atracação;
- Bacia de evolução do Porto Externo: profundidade, em alguns pontos, de 20 metros e largura 1.200 metros;
- Bacia de evolução do Porto Interno: profundidade, em alguns pontos, de 15,5 metros e largura 580 metros;
- Canal de acesso: canal de acesso com 5 quilômetros de extensão, 300 metros de largura e 16,5 metros de profundidade. Canal de navegação interno com 1.430 metros de extensão e 450 metros de largura.

Acessos Rodoviários:

O Porto de Suape tem a BR 101 e PE – 060 como principais rodovias para conexão com sua hinterlândia. Outras rodovias também se fazem importantes para conexão com o Porto, tais quais a BR-232, BR-408, PE-045, PE-042, PE-038, PE-028 e PE-009.

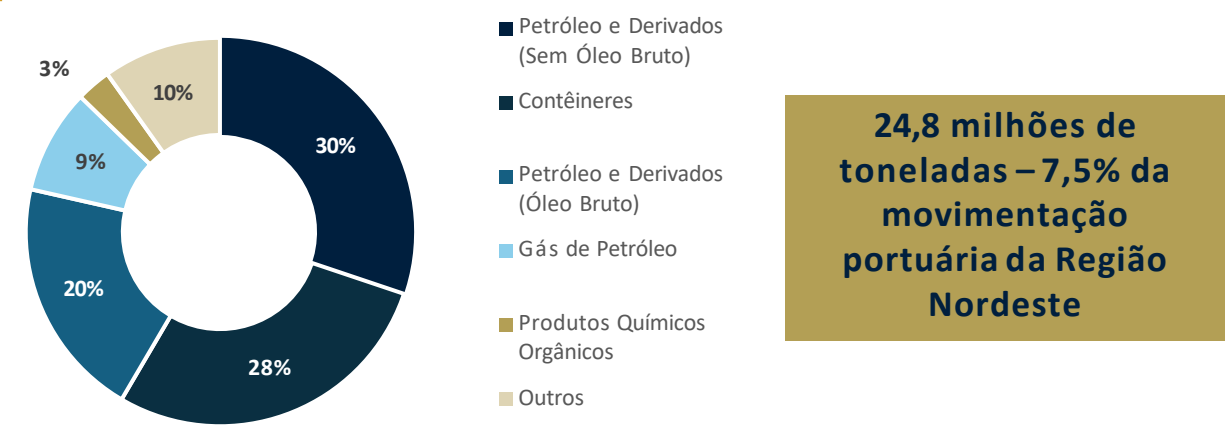


Fonte: Porto de Suape

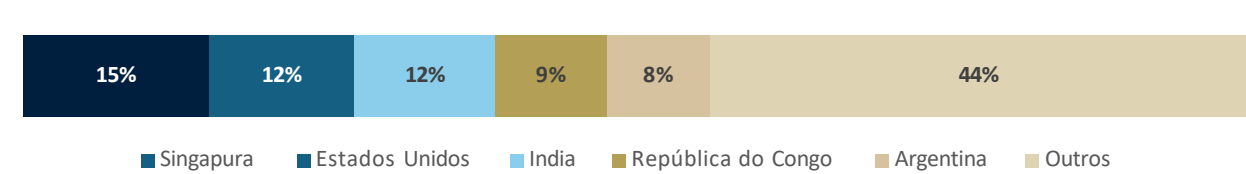
Infraestrutura Aquaviária

Porto Suape (PE)

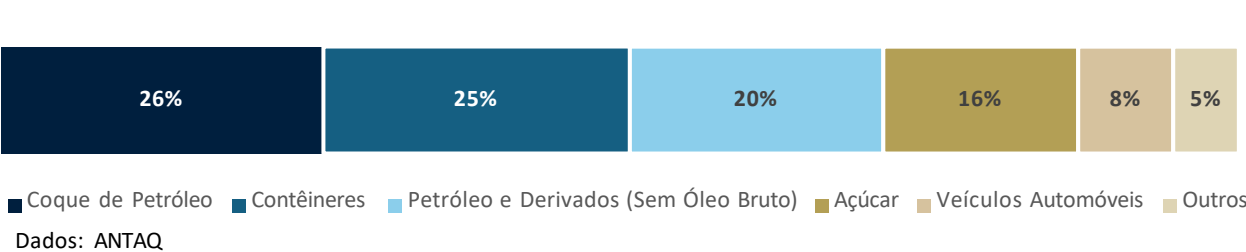
Principais mercadorias movimentadas em 2024



Principais países de destino das exportações em 2024



Principais mercadorias exportadas em 2024



Mais Destaques do Setor

- O **Porto de Cabedelo (PB)** se consolidou nos últimos anos como um hub de alto volume para grânéis (combustíveis e grãos) após a dragagem e homologação de um calado operacional de 11 metros. Apenas em 2024, o porto movimentou 1,4 milhões de toneladas.
- O **Porto de Natal (RN)**, embora estratégico para a exportação de frutas, tem enfrentado limitações crônicas de infraestrutura, como o assoreamento do canal de acesso e os conflitos urbanos no entorno da região portuária. A movimentação desse porto em 2024 foi de 409 mil toneladas.
- Em **2024 os TUPs movimentaram cerca de 73,8%** (243,5 milhões de toneladas) das cargas portuárias da Região Nordeste. Contudo, essa alta eficiência marítima, impulsionada pelo capital privado, é drasticamente impactada pela crônica insuficiência da infraestrutura terrestre de acesso, tanto rodoviária quanto ferroviária.

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