



Panorama Logístico da Região Nordeste do Brasil 2025

Potencialidades, Competitividade e
Perspectivas do Transporte

INFRA S/A.

Diretor-Presidente

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

Diretora de Administração e Finanças

ELISABETH BRAGA

Diretor de Mercado e Inovação

MARCELO VINAUD PRADO

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 CAMIOTTI 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

HISTÓRICO DE VERSÕES

Data	Versão	Descrição
15/10/2025	1.0	Primeira versão do Produto



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
(CIP) (Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Panorama logístico da Região
Nordeste do Brasil - [livro
eletrônico]: potencialidades,
competitividade e perspectivas do
transporte: relatório: outubro de
2025/ [Venina de Souza Oliveira,
Nicolas Guimarães Ohofugi, Gabriela
Camilotti Saint Martin; organização
Lilian de Alencar Pinto Campos;
coordenação Sirléa de Fátima
Ferreira Leal Moura] -- Brasília,
DF: Infra, 2026.
PDF

Bibliografia.
ISBN 978-65-84366-09-1

1. Brasil, Região Nordeste 2.
Engenharia de transportes 3.
Logística de transporte I.
Oliveira, Venina de Souza. II.
Ohofugi, Nicolas Guimarães. III.
Martin, Gabriela Camilotti Saint.
IV. Campos, Lilian de Alencar
Pinto. V. Moura, Sirléa de Fátima
Ferreira Leal.

26-357865.0

CDD-629.04

Índices para catálogo sistemático:

1. Engenharia de transportes 629.04
Eliete Marques da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9380

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 gesseiro 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 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. Segundo o levantamento realizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a malha rodoviária federal do Nordeste apresenta um cenário amplamente favorável, onde há uma predominância de rodovias classificadas como “bom”.

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.

Nota: Os dados apresentados nesta publicação refletem as informações oficiais disponíveis até outubro de 2025. Por se tratarem de bases de dados dinâmicas, os indicadores estão sujeitos a atualizações sistemáticas pelos órgãos gestores.

Perfil Produtivo

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 (RN) e Baixo Jaguaribe (CE), fortemente voltados à exportação (Embrapa Semiárido, 2024).



Fruticultura tropical

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).

Culturas 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).

Perfil Produtivo

Produção Agrícola

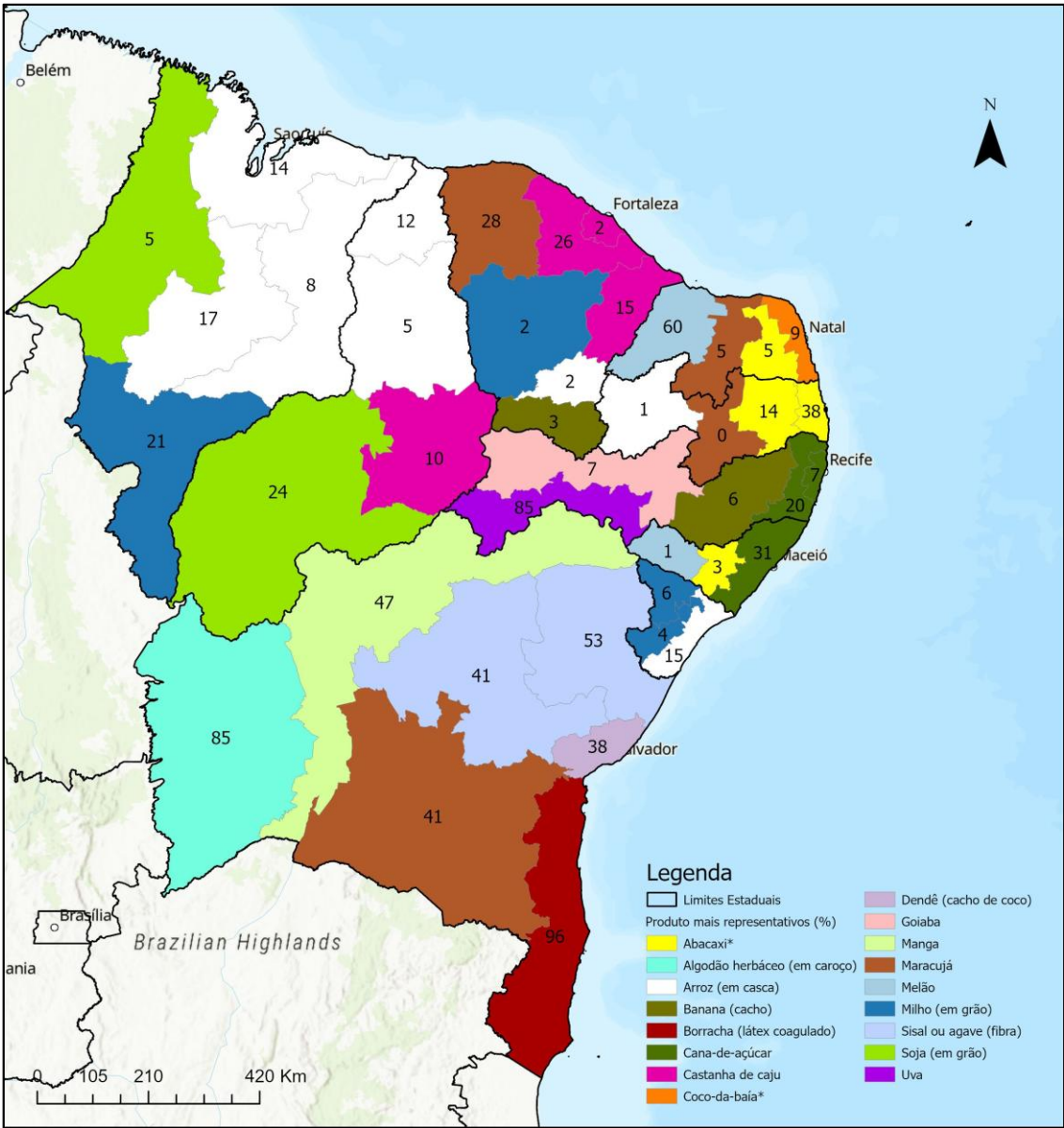
Produção de grãos

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 na produção brasileira.



Principais produções agrícolas do Nordeste



Fonte: IBGE - PAM, 2024. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Perfil Produtivo

Produção Animal e Industrial

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

Já no segmento aquícola, o Nordeste tem papel de liderança na carcinicultura (camarão cultivado), com cidades-polo no Ceará e Rio Grande do Norte, voltados para a 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 ator relevante no segmento de minerais metálicos no Nordeste.

Já no que tange a outros segmentos industriais, podemos destacar:

- **Polo químico / petroquímico de Camaçari (BA)** - um dos mais consolidados 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 Confeções do Agreste Pernambucano. Produção voltada principalmente para o mercado nacional e consumo interno, e parte voltada 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.

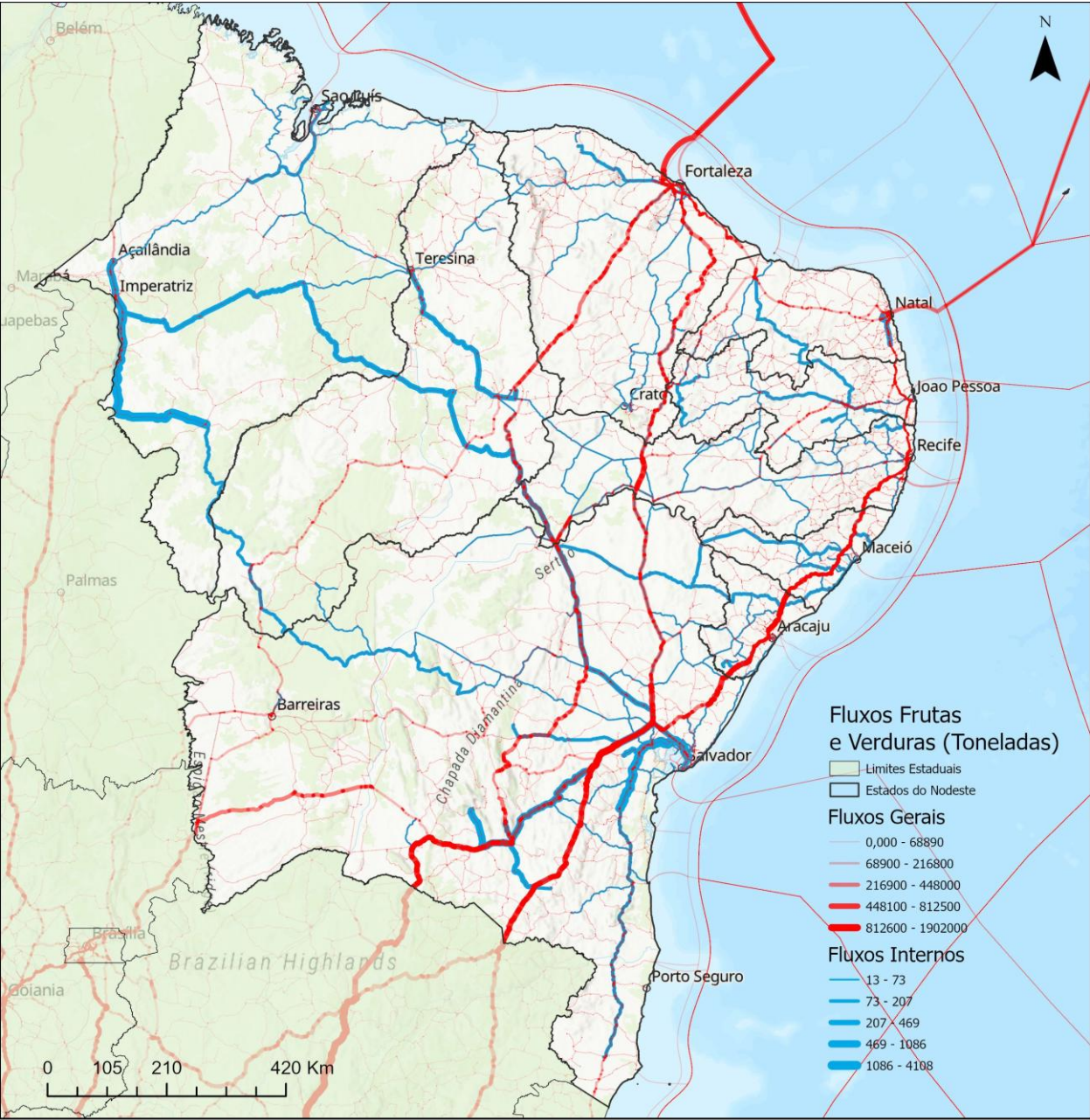
¹ Sindusgesso, 2022.

Escoamento da Produção

Nota-se que a BR-101 (arco litorâneo) é a “espinha” de escoamento para centros urbanos e conexão com portos como Aratu/Salvador (BA), Suape/Recife (PE), Natal (RN), Pecém/Fortaleza (CE), junto com a BR-116, no trecho da Bahia (Feira de Santana/Jequié/Vitória 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.

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/Infra S.A.

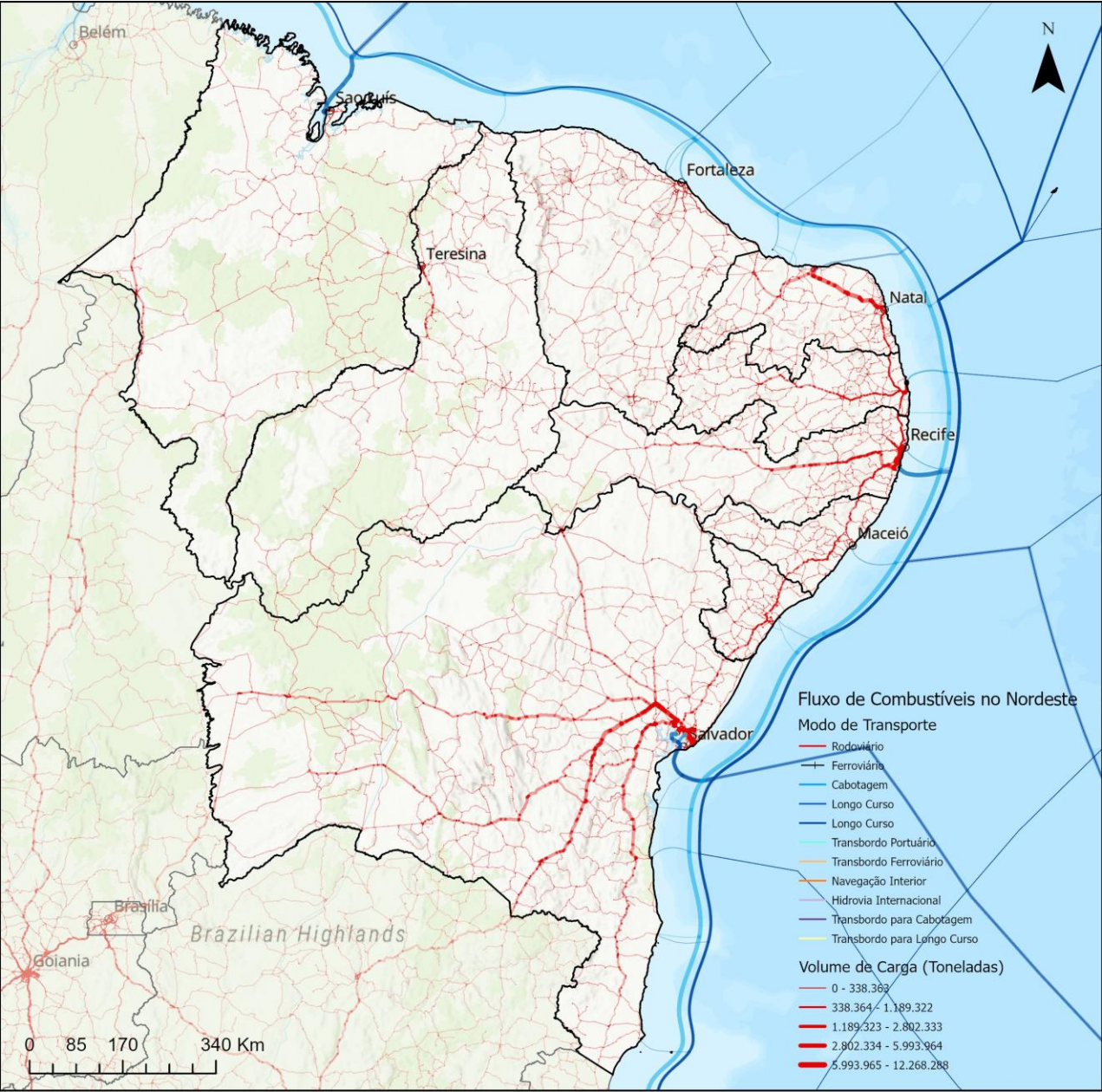


Escoamento da Produção

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.

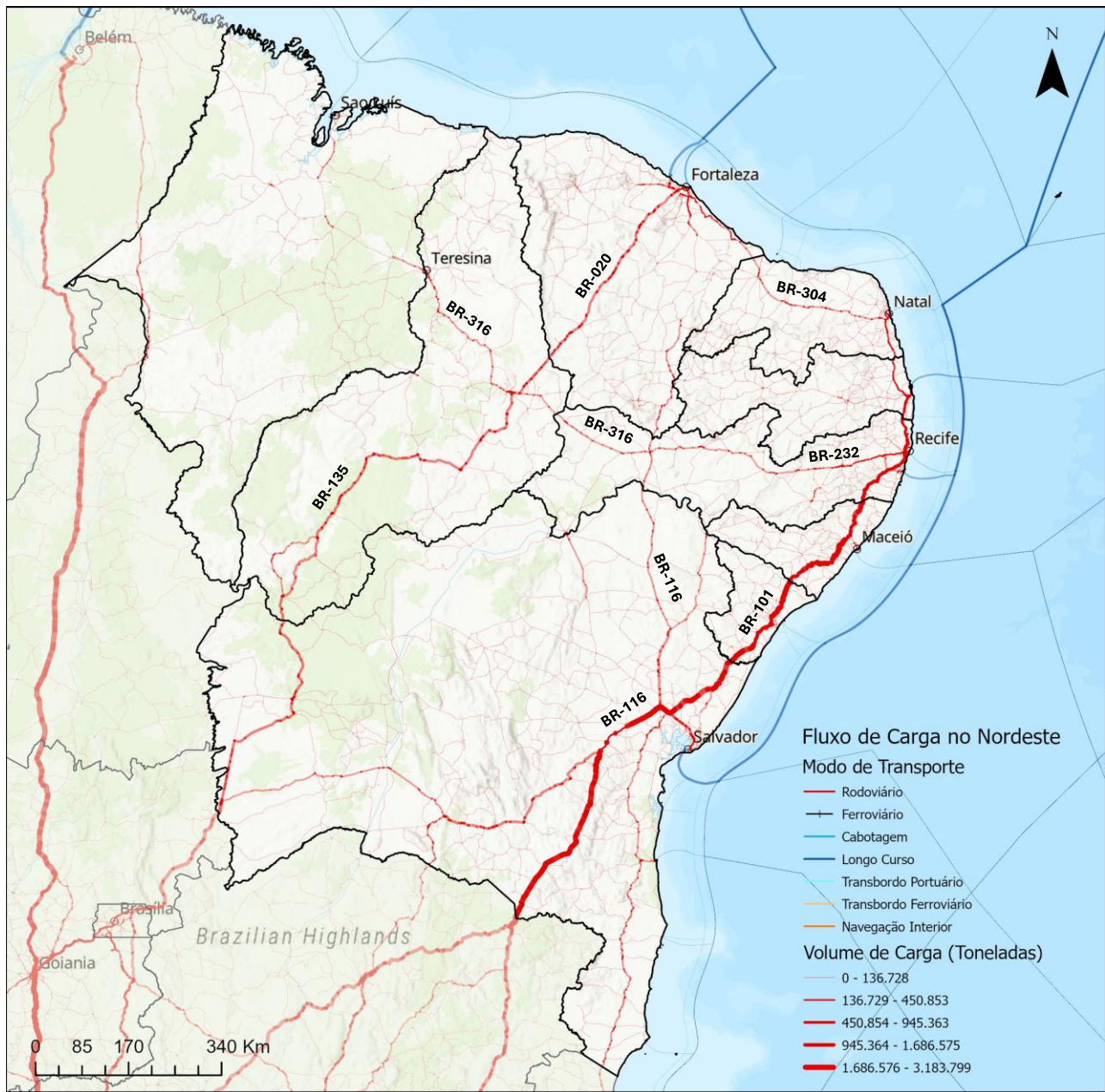
Fluxos de combustíveis no Nordeste



Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Fluxos de cargas no Nordeste



Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

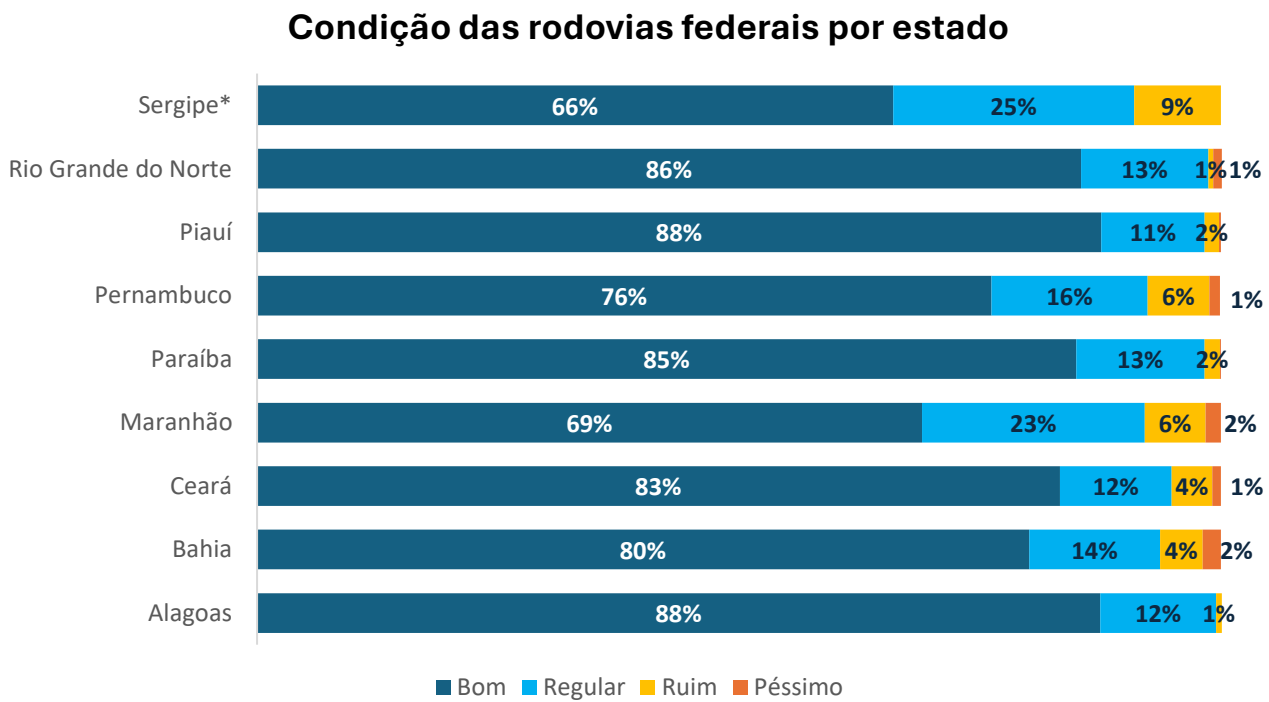


Infraestrutura Rodoviária

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 o 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 malha é organizada em eixos longitudinais, que percorrem o litoral, e eixos transversais, que cruzam o interior, formando uma rede em “espinha dorsal” que conecta o Nordeste às regiões Sudeste, Centro-Oeste e Norte do país. As principais rotas priorizam o escoamento de cargas para os portos de Suape (PE), Pecém (CE) e Aratu/Salvador (BA), funcionando como corredores estratégicos para o comércio exterior. Nesse contexto, destacam-se rodovias federais como a BR-101, que acompanha a faixa litorânea; a BR-116, principal eixo Norte–Sul que liga o Ceará à Bahia; a BR-316/BR-232, que conecta o litoral ao interior do Piauí e Maranhão; e a BR-230 (Transamazônica), via transversal que interliga as regiões Norte e Nordeste, passando no sul do Maranhão e do Piauí.

Em 2025, segundo o Índice de Condição da Manutenção (ICM) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a malha rodoviária federal do Nordeste apresenta um cenário amplamente favorável. A maior parte dos estados exibe predominância de rodovias classificadas como “bom”, reflexo de políticas de conservação mais consistentes e da ampliação dos contratos de manutenção e restauração realizados nos últimos anos. A tabela abaixo mostra os resultados encontrados em relação às condições das vias.



Fonte: ICM/DNIT, nov/25. Elaboração: ONTL/Infra S.A.
* Dados do Sergipe obtidos no Mapa de Condição da Manutenção – ICM Sergipe com data de atualização 29/12/2025.

Corredores federais estratégicos

- **BR-116:** Corredor longitudinal que corta o Brasil de Norte a Sul, ligando Fortaleza (CE) a Jaguarão (RS). No Nordeste cruza os estados da Bahia, Pernambuco, Paraíba e Ceará, tendo fluxos mais expressivos na Bahia, de acordo com os dados do PNL 2050. Segundo o ICM/DNIT (nov/2025), a rodovia apresenta 75,5% da extensão avaliada classificada como “bom”, 15,7% “regular” e 6,9% “ruim”.
- **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. De acordo com o ICM/DNIT, a rodovia encontra-se predominantemente na condição “bom”, categoria que abrange 82,3% da malha analisada.
- **BR-316:** Rodovia transversal ligando Maceió (AL) a Belém (PA), passando por Salgueiro (PE), Teresina (PI) e cruzando o estado do Maranhão. Segundo o ICM/DNIT (nov/2025), a rodovia apresenta 72,9% da extensão avaliada classificada como “bom”, 21,8% “regular” e 4,7% “ruim”. O trecho entre Teresina e Picos, no Piauí, onde a via apresenta fluxo intenso, é, predominantemente, classificado como “bom”.
- **BR-230:** Conhecida como Transamazônica, é um corredor transversal, conectando a Região Nordeste à 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. Conecta a região agrícola do sul do Maranhão e Piauí à Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte. O estado geral nesse trecho é classificado como “bom”, com trechos “regulares” entre Balsas (MA) e Estreito (MA).
- **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. De acordo com o ICM/DNIT, a rodovia encontra-se predominantemente na condição “bom”, categoria que abrange 96,1% da malha analisada.

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.
- **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 - 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 46km.

Infraestrutura Rodoviária

- **BA-093 e BA-535 – Bahia Norte:** rodovia estadual com 132 km concedidos, interligando municípios estratégicos: Mata de São João, Pojuca, Dias D´Avila, 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.

Investimentos públicos em infraestrutura rodoviária

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, ago/2025.

Bahia e Maranhão concentram quase metade dos recursos (48,7%). 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% dos investimentos foram direcionados 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%.

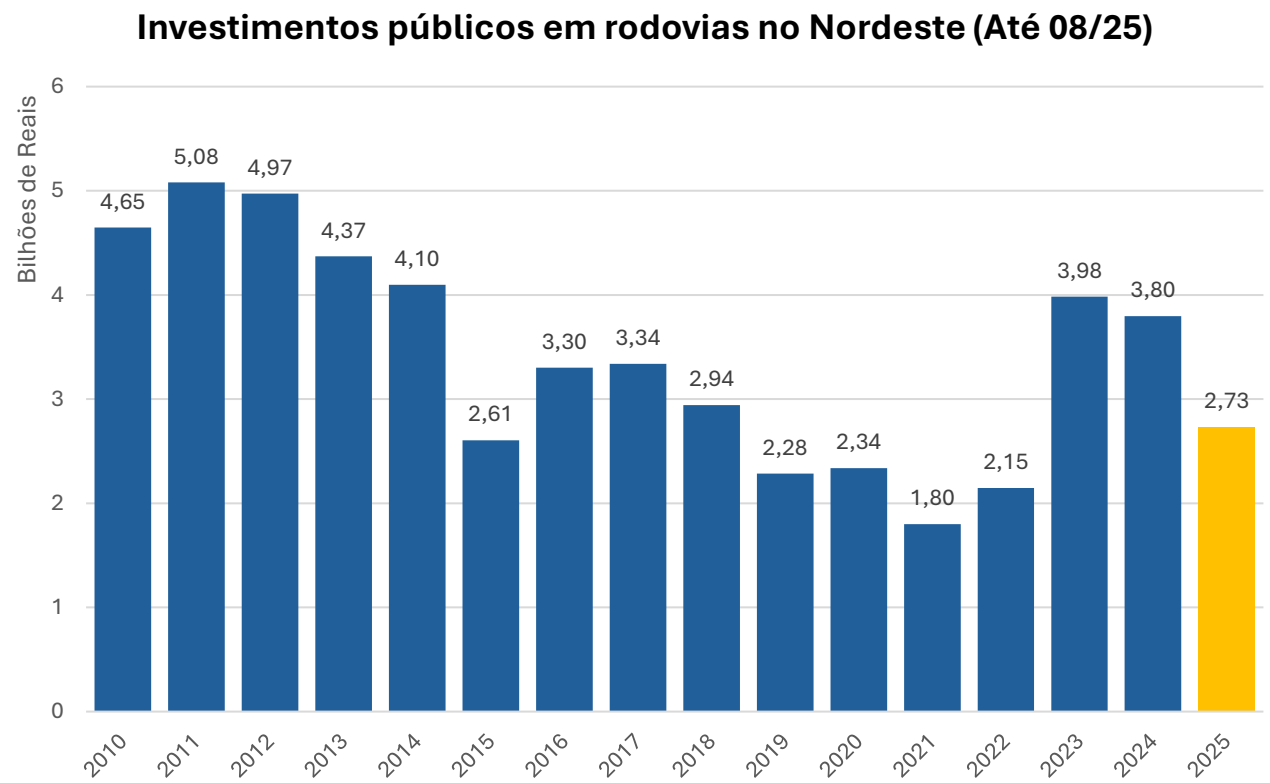
De dispêndios voltados à construção de novos trechos, destacam-se a construção de contornos e trechos nas BR-030/BA, BR-349/AL, BR-416/AL, BR-226/MA e a construção da ponte sobre o rio Tocantins, com valores totais em cerca de R\$ 176,1 milhões.



Infraestrutura Rodoviária

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

- **Divisa PE/BA (IBO) – BR-116/BA:** aproximadamente 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):** aproximadamente R\$ 74 milhões.



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

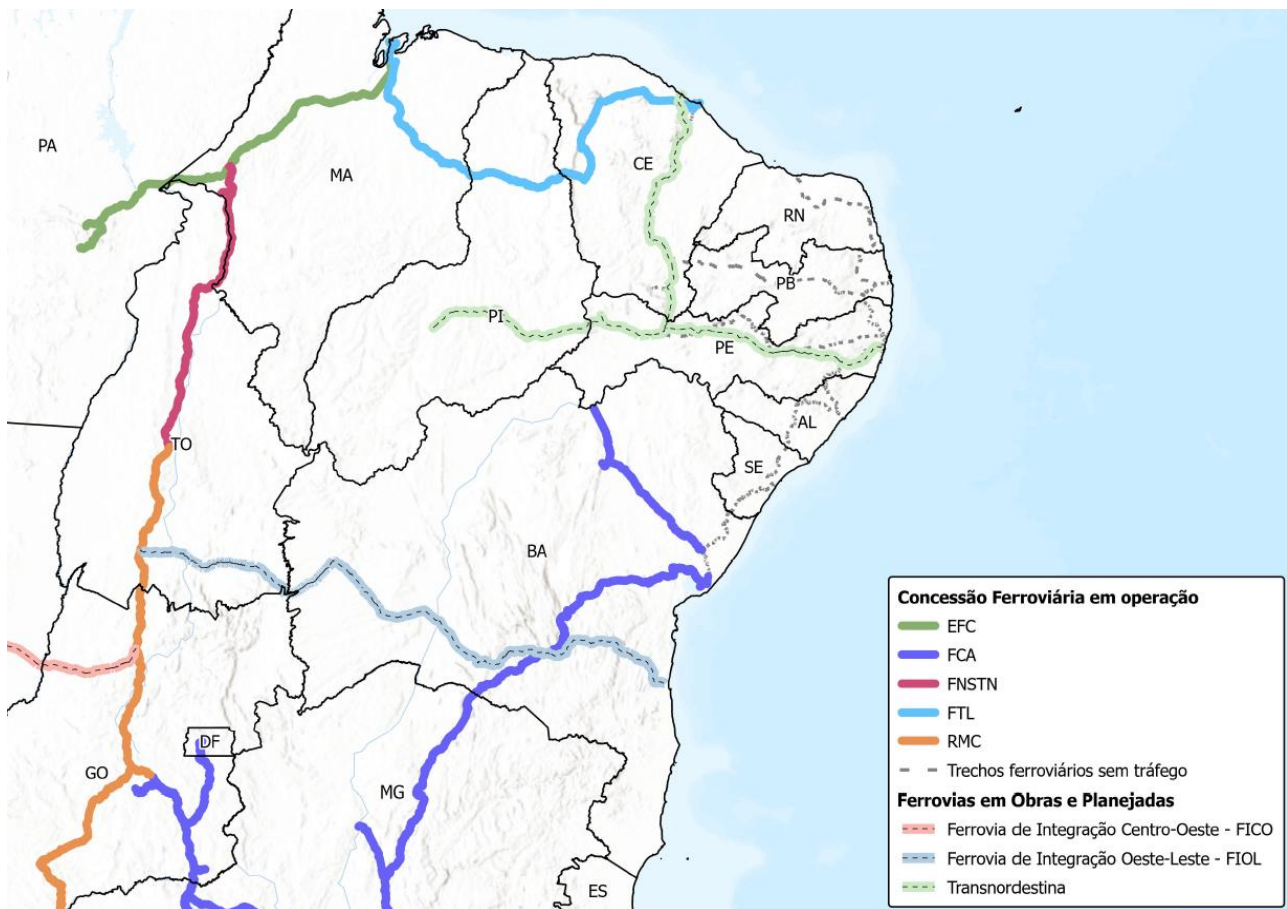


Infraestrutura Ferroviária

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)**.

Mapa da infraestrutura ferroviária do Nordeste



Fonte: ANTT (2024), Infra S.A. (2025). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

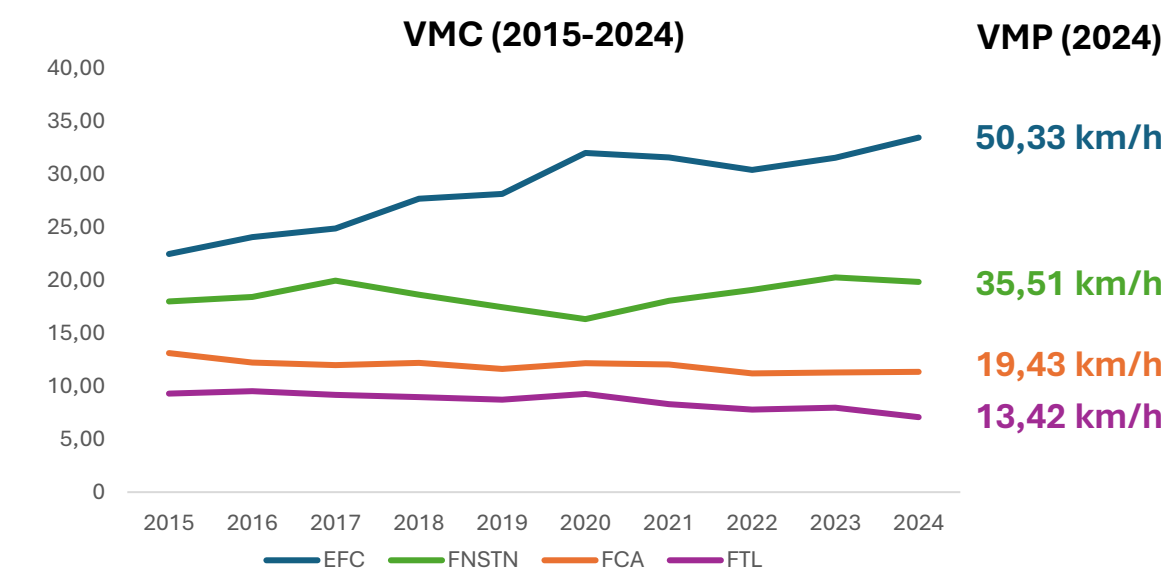


Velocidade Média Anual Comercial (VMC) e de Percurso (VMP)

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.



Fonte: ANTT. Elaboração ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Ferroviária

Panorama das Ferrovias em Operação

Ferrovia Transnordestina Logística (FTL)

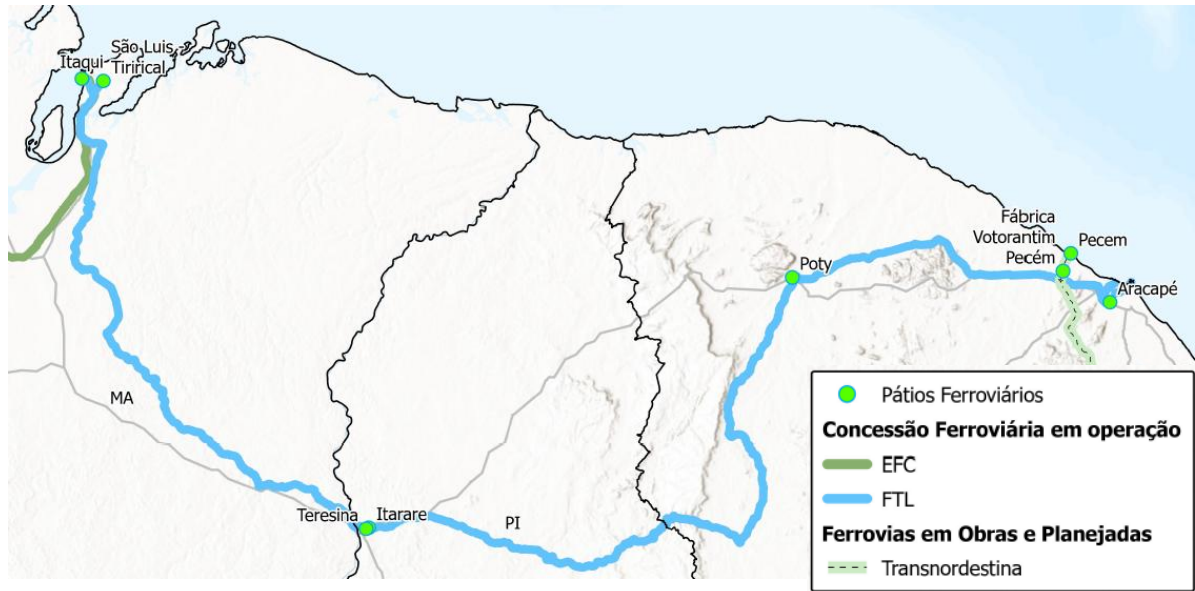
A ferrovia FTL, possui uma malha ferroviária de 4.281 km espalhada pelo nordeste, porém atualmente mantém operante apenas a linha de 1.237 km em bitola métrica, que liga os portos de Itaqui (São Luís/MA), Pecém (São Gonçalo do Amarante/CE) e Mucuripe (Fortaleza /CE), passando por Teresina (PI).

Principais rotas e mercadorias transportadas em 2024 em mil TU

Produtos	mil TU	Rotas
Combustível (óleo diesel + gasolina)	506,4	Porto de Itaqui a Teresina
Cimento acondicionado	329,2	Pecém (Fábrica da Votorantim) a Aracapé-CE; Pecém a Teresina; Pecém a São Luis; e Sobral-CE (Pátio de Poty) a Teresina
Clínquer	141,3	Sobral (Pátio de Poty) a Pecém (Fábrica da Votorantim) e Sobral a São Luís
Produtos Siderúrgicos (bobina +outros)	117,0	Pecém a Teresina

Fonte: ANTT. Elaboração ONTL/Infra S.A.

Trechos da FTL com movimentação de carga no Nordeste em 2024



Fonte: ANTT. Elaboração ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

Panorama das Ferrovias em Operação

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) e Catiboaba (BA) ao Porto de Aratu (BA), com destaque para o transporte de cal e magnesita. O segundo trecho liga Campo Formoso (BA) e Itiuba (BA) ao Terminal da Ferbasa, em Pojuca (BA), voltado principalmente ao escoamento de cromita.

Em 2024, a movimentação total nesses trechos foi de **716,7 mil TU**, 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.

Trechos da FCA com movimentação de carga no Nordeste em 2024



Fonte: ANTT. Elaboração ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

Panorama das Ferrovias em Operação

Estrada de Ferro Carajás (EFC)

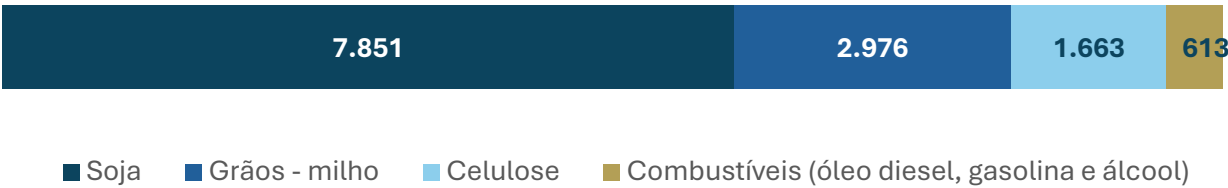
A ferrovia EFC possui 975 km de extensão, em bitola larga, e atravessa os estados do Pará e Maranhão, conectando os complexos minerais de Carajás, Parauapebas e Marabá (PA) e o terminal de Açailândia (MA) ao Porto de Itaqui, em São Luís (MA). A ferrovia é dedicada majoritariamente ao escoamento de minério 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, 175 milhões de TU de minério de ferro até o Porto de Itaqui e 936 mil TU de combustíveis no sentido inverso, da base de combustíveis de Itaqui até Açailândia e Marabá.

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 mil TU



Fonte: ANTT. Elaboração ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Ferroviária

Ferrovias Planejadas

Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)

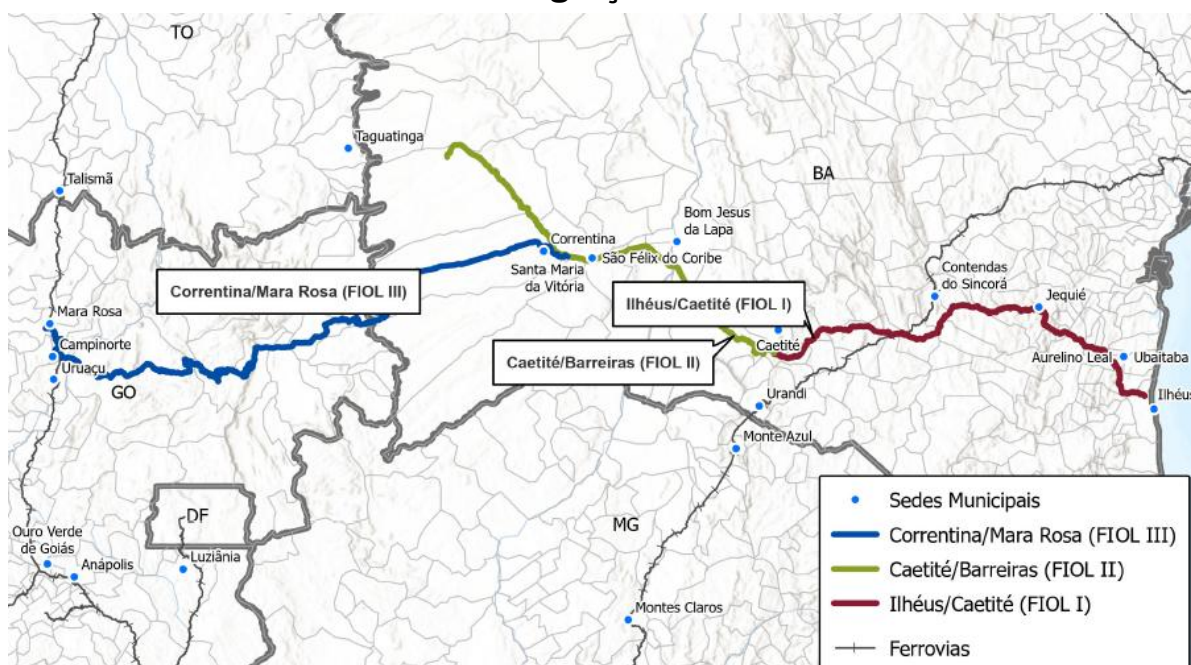
A **FIOL** é um dos principais projetos estruturantes da malha ferroviária no Nordeste brasileiro, com traçado integralmente localizado no estado da **Bahia**. A ferrovia está sendo implantada com o objetivo de **conectar a região produtora de minérios e grãos do interior baiano ao Porto Sul, em Ilhéus (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, que previa o trecho ligando Barreiras (BA) a Figueirópolis (TO).

Ferrovia de Integração Oeste-Leste



Fonte: Infra S.A.. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Ferroviária

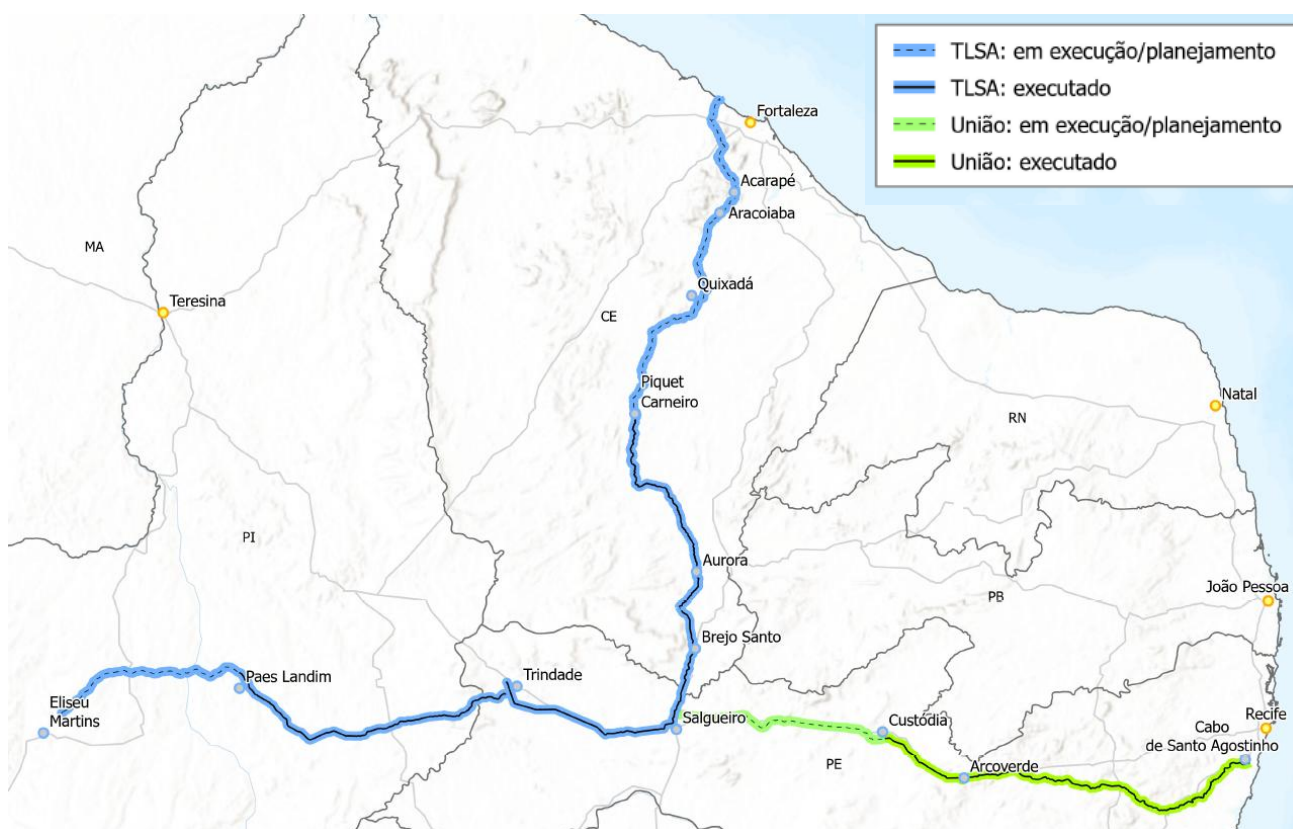
Ferrovias Planejadas

Ferrovia Transnordestina

A Transnordestina é uma ferrovia em construção no Nordeste brasileiro, concebida para estabelecer duas rotas estratégicas: de Eliseu Martins (PI) ao Porto do Pecém (CE), passando por Salgueiro (PE); e de Salgueiro (PE) ao Porto de Suape (PE). O primeiro trecho, com 1.206 km de extensão, está sob concessão da Transnordestina Logística S.A. (TLSA) e o trecho pernambucano, com 544 km de extensão, foi devolvido à União em 2022.

O empreendimento integra o interior da região aos principais terminais portuários de exportação, configurando-se como um corredor logístico essencial para escoamento agrícola, mineral e industrial. Trata-se de um projeto de classe mundial, planejado para ampliar a competitividade logística do Nordeste e impulsionar novas cadeias produtivas.

Ferrovia Transnordestina



Fonte: Infra S.A.. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

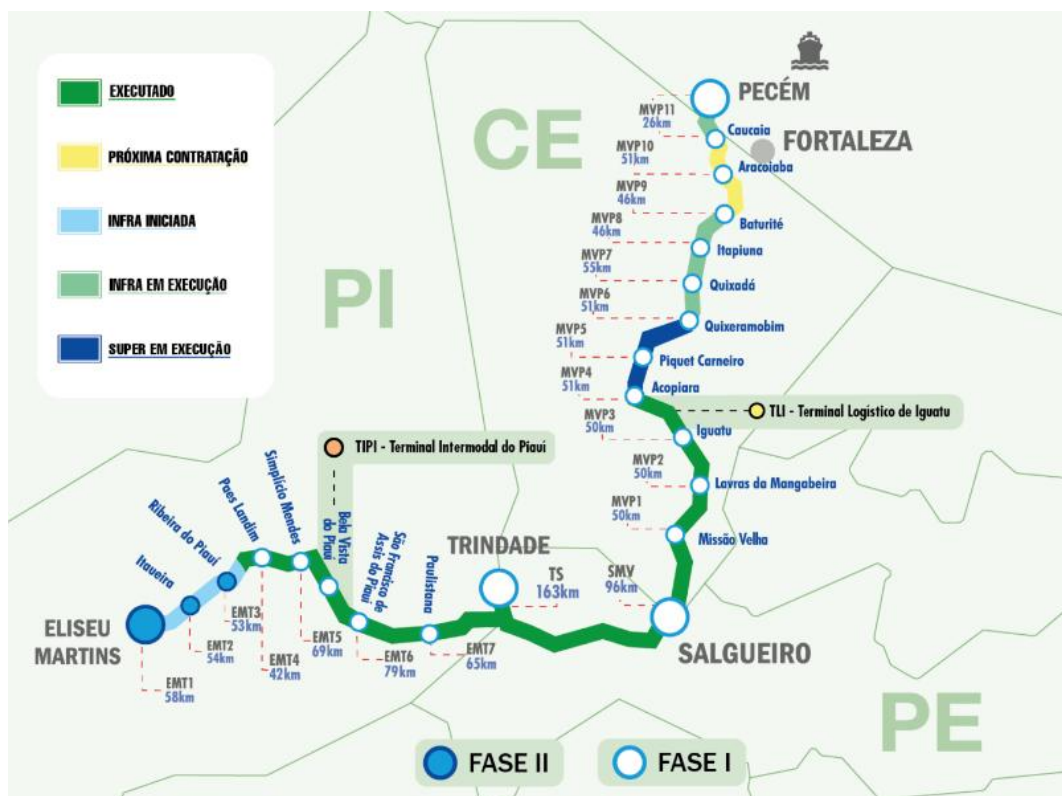
Ferrovias Planejadas

Situação atual das obras: Eliseu Martins (PI) e o Porto do Pecém (CE)

Sob responsabilidade da TLSA, a construção da ferrovia avança em diferentes frentes ao longo dos três estados:

- **Trechos concluídos:** 676 km concluídos: Paes Landim (PI) – Salgueiro (PE) – Acopiara (CE);
- **Trechos em execução:** 281 km em obras, cerca de 75% de avanço físico da Fase 1 (conforme mapa abaixo), com conclusão prevista para 2027:
 - Eliseu Martins (PI) – Paes Landim (PI);
 - Acopiara (CE) – Baturité (CE);
 - Caucaia (CE) – Pecém (CE).
- **Comissionamento e início da operação:** após autorização da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) em outubro de 2025, a TLSA aguarda a emissão da Licença de Operação (LO) pelo Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) para iniciar o comissionamento, com circulação dos primeiros trens entre o Terminal Intermodal de Cargas do Piauí e Acopiara (CE), via Salgueiro (PE). As operações iniciais contemplam o transporte de grãos, algodão, minérios, gesso, gipsita e contêineres.

Andamento das obras da Ferrovia Transnordestina – trecho da TLSA



Fonte: Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

Infraestrutura Ferroviária

Ferrovias Planejadas

Trecho pernambucano

O trecho da ferrovia que ligaria Salgueiro (PE) ao Porto de Suape (PE) foi devolvido à União em 2022 após decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que identificou a inviabilidade da concessionária operar simultaneamente dois acessos portuários distintos (Suape/PE e Pecém/CE). Antes da devolução, cerca de 38% das obras haviam sido executadas.

Esse ramal é composto por nove lotes:

- **Lotes 1 a 3:** totalmente concluídos;
- **Lotes 4 e 5:** parcialmente concluídos;
- **Lotes 6 a 9:** obras a serem iniciadas.

Com a devolução, coube à Infra S.A. conduzir a reestruturação da retomada dessas obras. No dia 31/10/2025, foi publicado o edital do lote SPS 04, no valor de R\$ 415 milhões, contemplando a elaboração do projeto executivo e execução das obras, etapa fundamental para reativar o avanço do ramal pernambucano.

Infraestrutura Ferroviária

Investimentos

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Os investimentos em infraestrutura ferroviária na Região Nordeste somam cerca de R\$ 32,49 bilhões distribuídos em três modalidades: investimentos das concessões existentes (origem privada), estudos para novas concessões (origem federal) e construção de novos trechos ferroviários (origem federal).

Em um nível mais amplo, os investimentos nacionais destinados a planejamento, estudos e projetos do setor ferroviário, incluindo o Plano Nacional de Logística (PNL), somam R\$ 206,17 milhões, com execução de 18%. Tais iniciativas são fundamentais para o desenvolvimento e a expansão da malha ferroviária nacional, incluindo projetos que poderão beneficiar o sistema logístico da Região Nordeste a longo prazo.

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Investimentos das Concessões Existentes	Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOI I	6.969.300.000,00	71%
Investimentos das Concessões Existentes	Estrada de Ferro dos Carajás - EFC	8.291.400.000,00	71%
Investimentos das Concessões Existentes	Malha Nordeste	111.307.829,00	78%
Investimentos das Concessões Existentes	Ferrovia Transnordestina	7.882.000.000,00	68%
Investimentos das Concessões Existentes ¹	Malha Centro-Leste	5.918.036.741,00	93%
Investimentos das Concessões Existentes	Ferrovia Norte Sul S.A.	854.020.637,00	91%
Construção	Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOI 2	1.953.000.000,00	71%
Construção	Ferrovia Transnordestina Salgueiro-Suape	450.000.000,00	Edital Publicado
Estudos para novas concessões ²	Malha Centro-Leste; FNS (Açailândia-Barcarena); Malha Nordeste; Ligação da TLSA à FNS e; Corredor FICO FIOI - Caetité-Lucas do Rio Verde	25.000.000,00	23%
Estudos para novas concessões	EF-232 - Transnordestina (Salgueiro-Suape)	35.000.000,00	0%

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

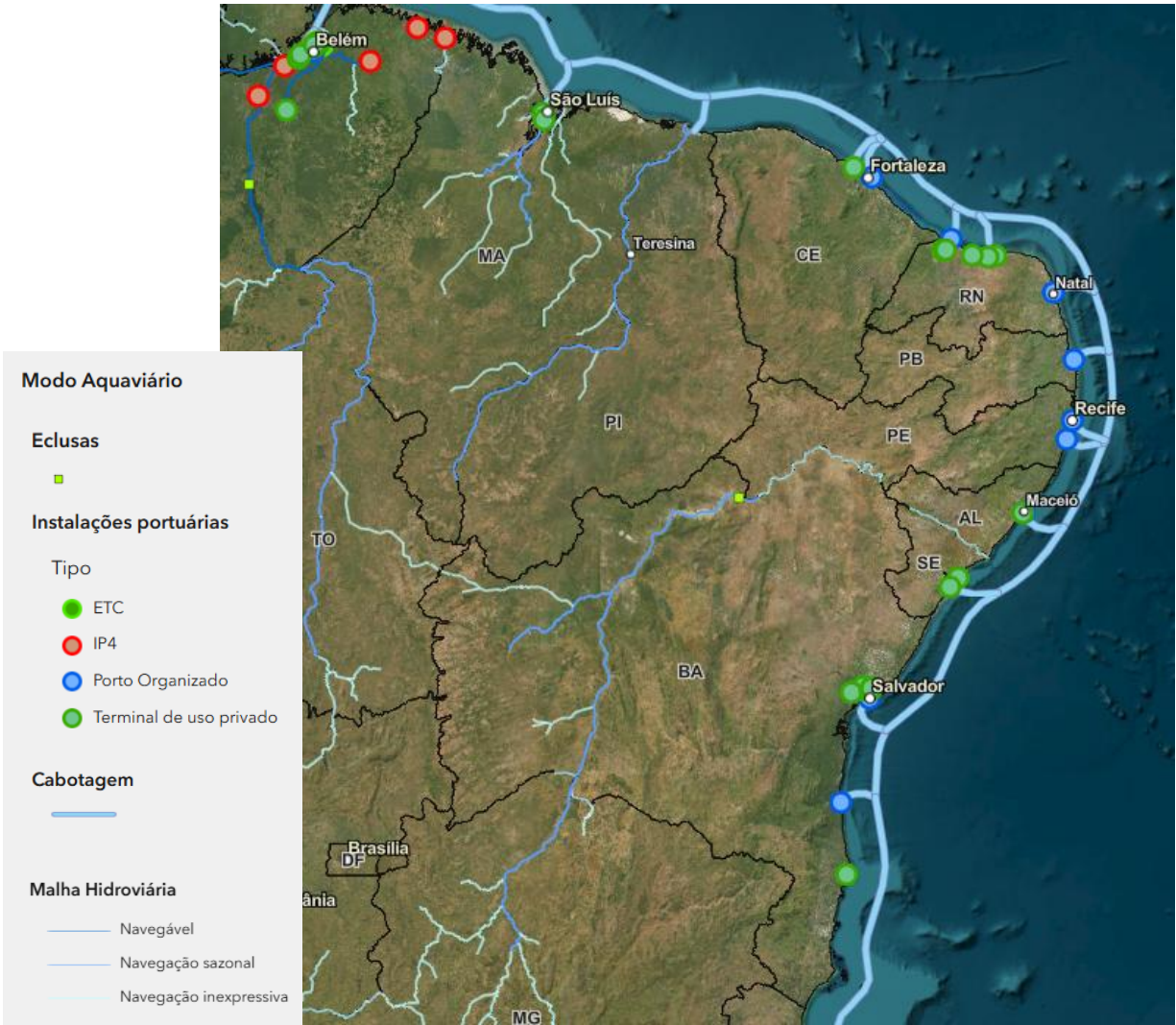
- Os investimentos da Malha Centro-Leste compreendem as regiões Nordeste, Centro-Oeste e, principalmente, Sudeste.
- É considerado o valor de R\$ 5 milhões para cada estudo para nova concessão.



Infraestrutura Aquaviária

A geografia do Nordeste brasileiro é 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.

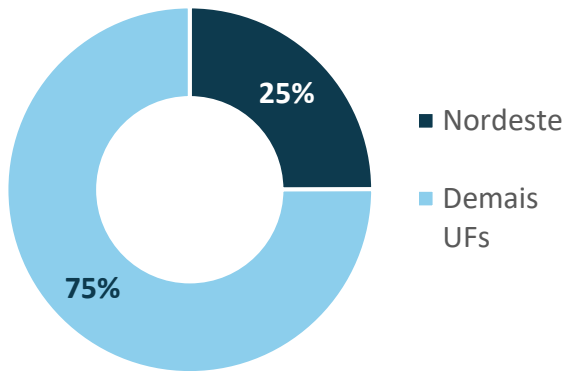
Mapa da infraestrutura aquaviária do Nordeste



Fonte: ANTAQ (2024). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

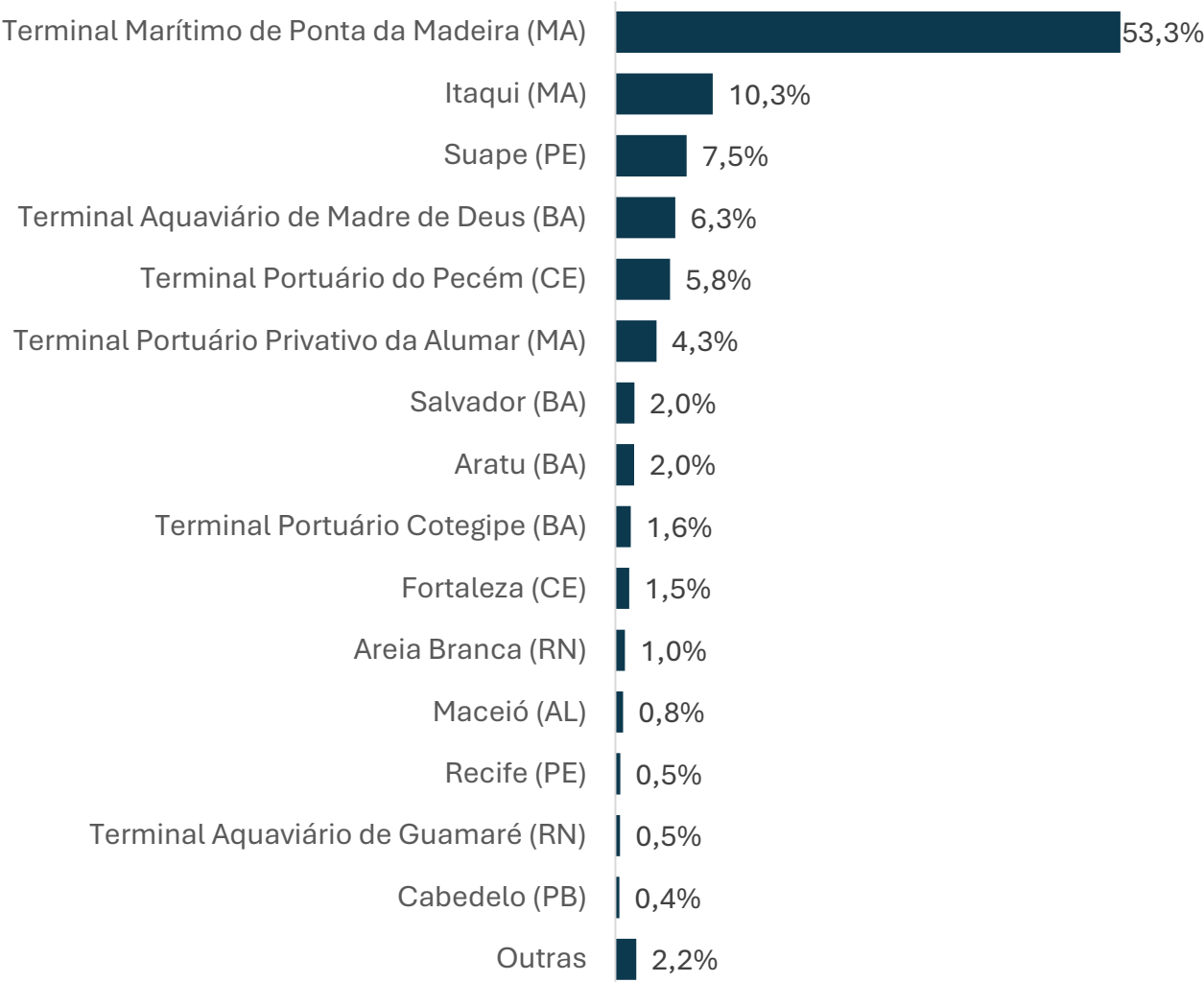


Participação das instalações portuárias da Região Nordeste na movimentação portuária nacional em 2024



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

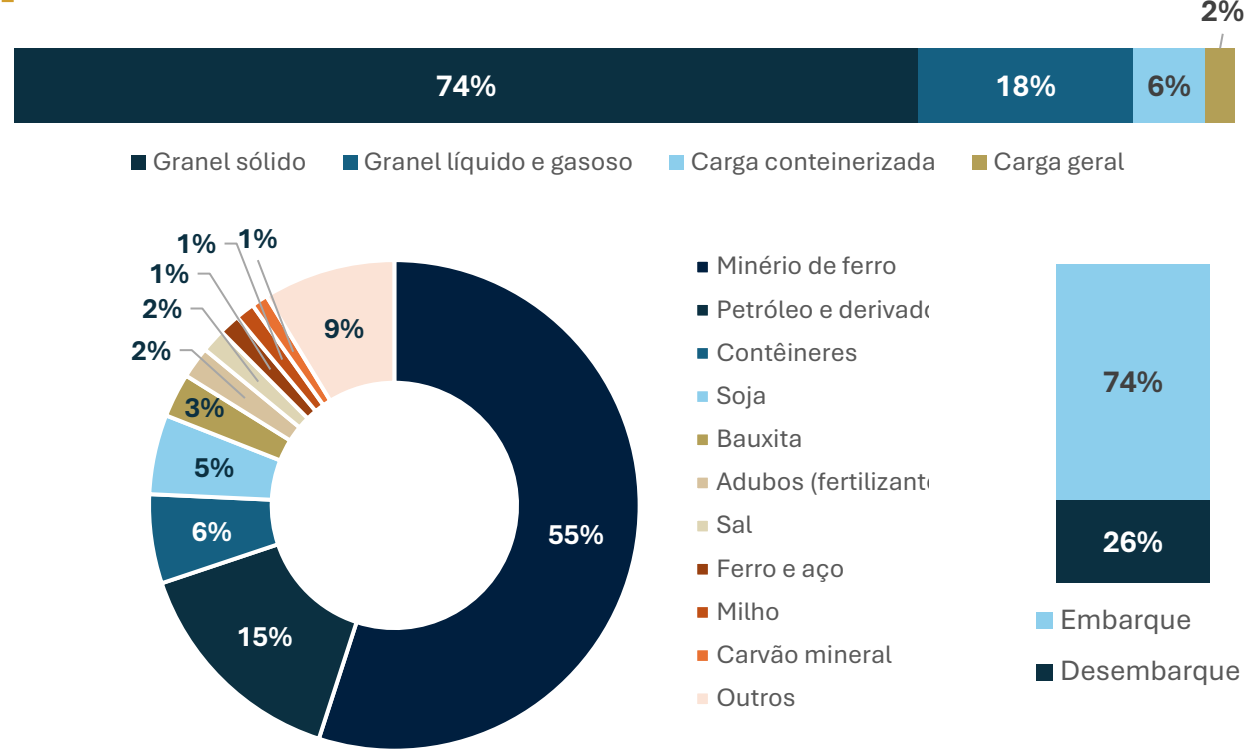
Percentual de participação das quinze instalações portuárias da Região Nordeste com maior movimentação de carga em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



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%

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Panorama dos Principais Portos da Região

Complexo Portuário do Itaqui (MA)

Dados gerais

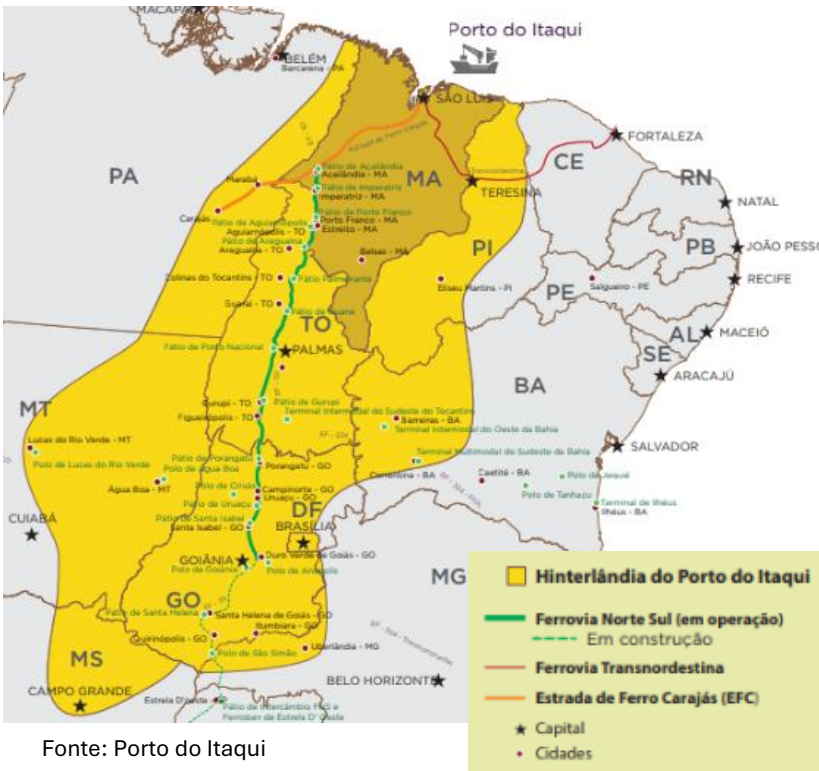
O Porto Público do Itaqui, juntamente com os terminais privados da Ponta da Madeira (Vale) e o Porto da Alumar, integra o Complexo Portuário do Itaqui. O porto é administrado pela EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária).

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 grãos 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).



Infraestrutura Aquaviária

Panorama dos Principais Portos da Região

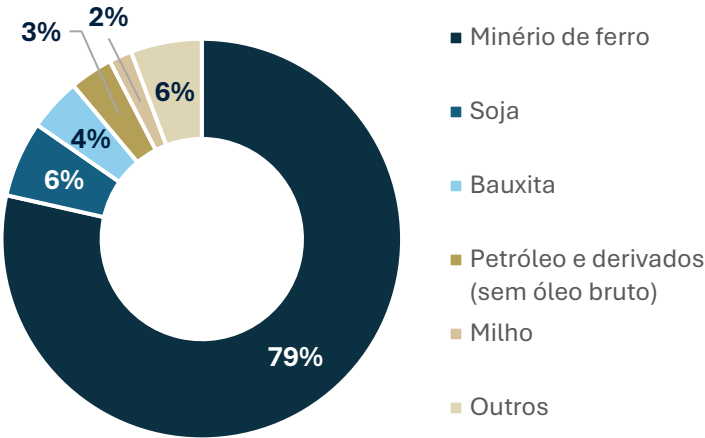
Acessos rodoviários

Os principais acessos rodoviários ao Complexo Portuário do Itaqui são as **rodovias federais BR-135 e BR-222** que se conectam 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.



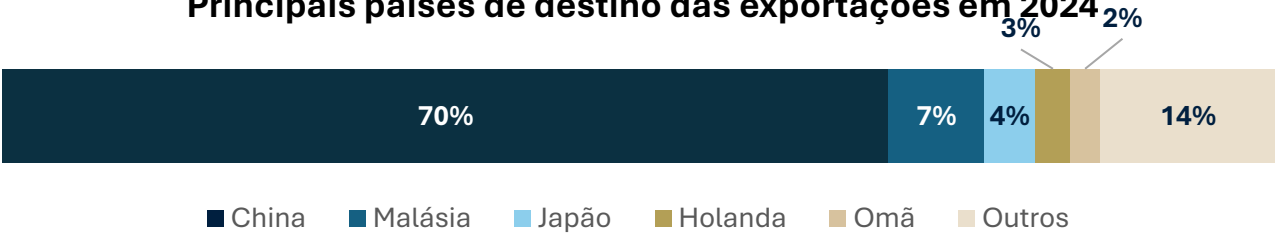
Fonte: Porto do Itaqui

Principais mercadorias movimentadas em 2024

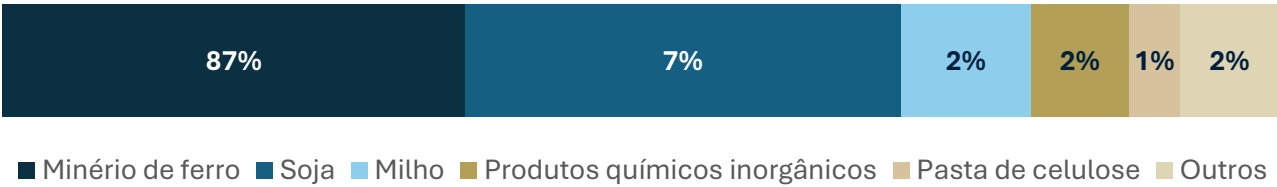


223,9 milhões de toneladas – 68% da movimentação portuária da Região Nordeste.

Principais países de destino das exportações em 2024



Principais mercadorias exportadas em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Terminal Portuário do Pecém (CE)

Dados gerais

O Terminal Portuário do Pecém, localizado no litoral oeste do Ceará, entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, cerca de 60 km de Fortaleza, destaca-se como um dos principais hubs logísticos do Nordeste brasileiro. Com infraestrutura moderna e capacidade para movimentação de grãos sólidos, líquidos e cargas containerizadas, o terminal é fundamental para o escoamento da produção regional e nacional, além de impulsionar as exportações do estado.

Esse terminal integra o Complexo do Pecém, uma empresa de economia mista gerida em parceria entre o Governo do Estado do Ceará e o Porto de Roterdã (Holanda). O complexo compreende três componentes principais: área industrial, Terminal Portuário do Pecém e Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

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 grãos sólidos, líquidos e carga geral não containerizada, o segundo;
- Pier 2: para grãos 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:

- **Ferrovia 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).
- **Ferrovia Transnordestina (TLSA)** que está em fase de implantação.



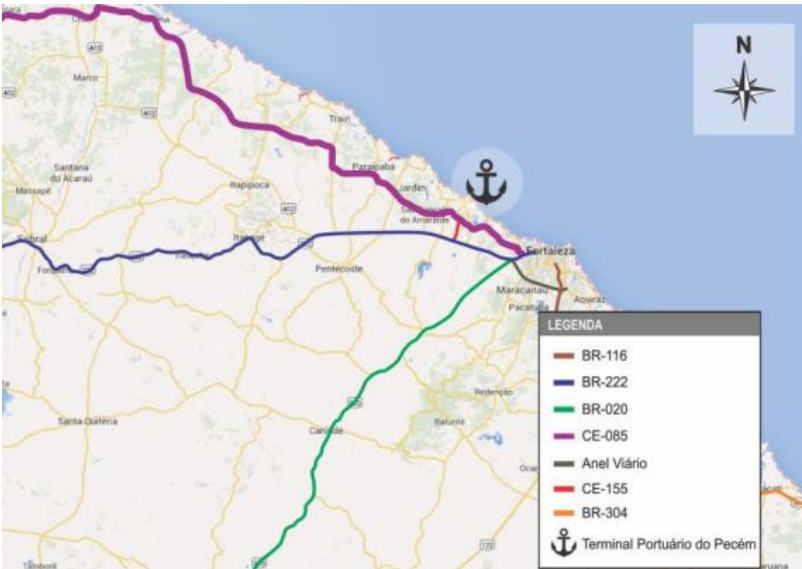
Fonte: Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Panorama dos Principais Portos da Região

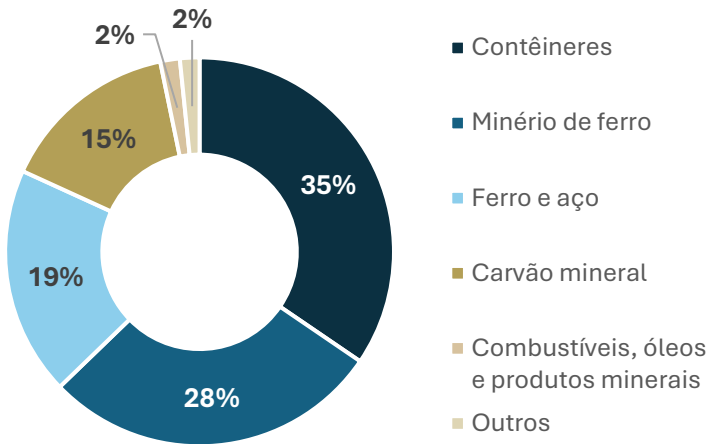
Acessos rodoviários

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.



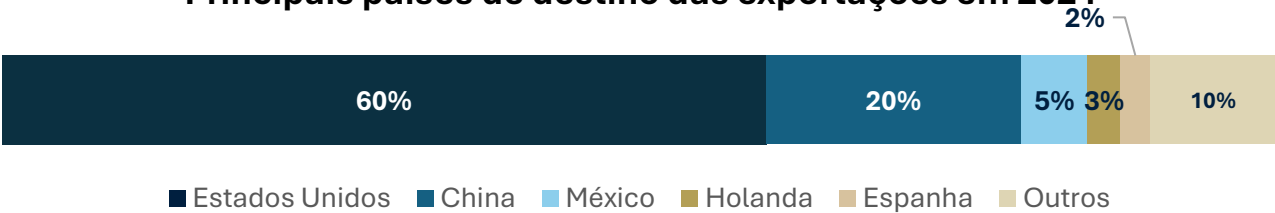
Fonte: Porto de Pecém

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



Infraestrutura Aquaviária

Panorama dos Principais Portos da Região

Porto Organizado 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 granéis 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 granéis 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.

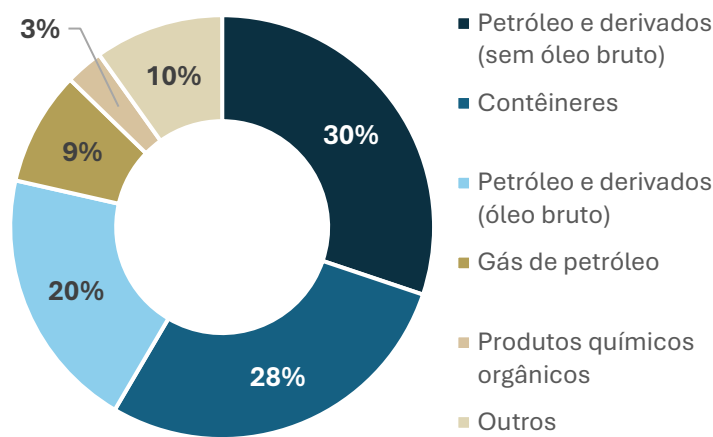


Fonte: Porto de Suape

Infraestrutura Aquaviária

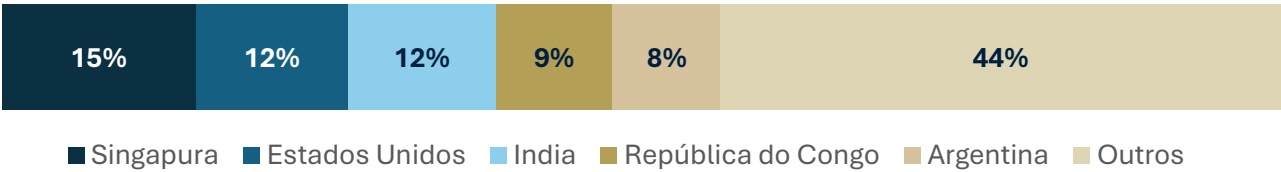
Panorama dos Principais Portos da Região

Principais mercadorias movimentadas em 2024

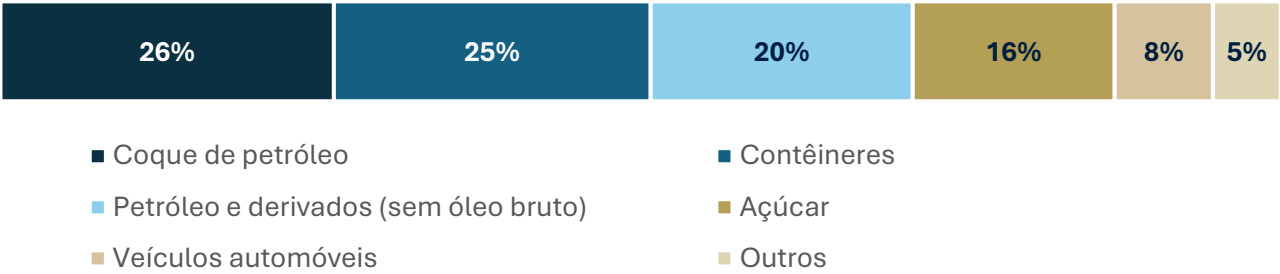


24,8 milhões de toneladas – 7,5% da movimentação portuária da Região Nordeste.

Principais países de destino das exportações em 2024



Principais mercadorias exportadas em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Aquaviária

Outros Destaques do Setor Portuário

- **O Porto de Cabedelo (PB)** se consolidou nos últimos anos como um hub de alto volume para granéis (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.

Infraestrutura Aquaviária

Investimentos

Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030)

Os investimentos destinados à infraestrutura portuária na Região Nordeste totalizam cerca R\$ 5,97 bilhões. Desse total, R\$ 200 milhões correspondem aos aportes de caráter nacional, voltados para estudos de desenvolvimento portuário e para a modernização do sistema Porto sem Papel, que busca aprimorar a gestão e digitalizar processos nos portos. O valor restante está distribuído nos estados de Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte, contemplando obras, estudos e concessões em diferentes estágios de desenvolvimento, desde ações preparatórias até intervenções em execução ou já concluídas.

Alagoas: aproximadamente R\$ 192 milhões de investimentos privados aplicados no Porto de Maceió:

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)	Executor
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Maceió (2 arrend. vigentes)	80.150.790,00	0%	Privado
Novos Arrendamentos	Porto de Maceió (4 novos arrendamentos)	112.014.052,00	100%	Privado

Bahia: contempla o maior volume de investimentos da região, aproximadamente R\$ 2,7 bilhões, direcionados aos portos de Aratu, Salvador e Ilhéus:

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)	Executor
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Aratu (3 arrend. vigentes)	484.256.432,00	82%	Privado
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Salvador (3 arrend. vigentes)	976.470.964,00	38%	Privado
Obras - TUP	Porto de Ilhéus (1 TUP)	1.220.163.142,00	0%	Privado
Cais e Molhes	Porto de Salvador: pavimentação interna e recuperação do cais	29.661.334,00	72%	Federal
Dragagem	Porto de Ilhéus	24.712.634,17	Em licitação/leilão	Federal

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Investimentos

Ceará: aproximadamente R\$ 201 milhões de investimentos privados aplicados no Porto de Fortaleza:

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)	Executor
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Fortaleza (1 arrend. vigente)	57.917.158,00	70%	Privado
Novos Arrendamentos	Porto de Fortaleza (1 novo arrendamento)	3.190.999,00	100%	Privado
Novos Arrendamentos - Estudos	Porto de Fortaleza – MUC04	140.128.000,00	40%	Privado

Maranhão: aproximadamente R\$ 985 milhões de investimentos aplicados no Porto do Itaqui:

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)	Executor
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto do Itaqui (7 arrend. vigentes)	949.129.333,00	43%	Privado
Sistemas e Inovações Tecnológicas	Porto do Itaqui: implantação de sistema de tráfego portuário VTMS	36.385.337,00	0%	Estadual

Paraíba: aproximadamente R\$ 45 milhões de investimentos privados aplicados no Porto de Cabedelo:

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)	Executor
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Cabedelo (2 arrend. vigentes)	45.184.117,00	53%	Privado

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.



Infraestrutura Aquaviária

Investimentos

Pernambuco: previsto pelo menos R\$ 527 milhões de investimentos aplicados nos portos de Suape e de Recife:

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)	Executor
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Suape (1 arrend. vigente)	71.854.515,00	0%	Privado
Novos Arrendamentos	Porto de Recife (3 novos arrendamentos)	8.818.251,00	59%	Privado
Novos Arrendamentos - Estudos	Porto de Recife – REC08	(valor não informado)	100%	Federal
Obras - TUP	Porto de Suape (1 TUP – APM Terminals SUAPE Ltda)	(valor não informado)	52%	Privado
Cais e Molhes	Porto de Suape: recuperação de cais e molhes	186.643.712,00	37%	Estadual
Dragagem	Porto de Suape	226.803.216,00	10%	Estadual
Dragagem	Porto de Recife	30.000.000,00	0%	Estadual
Estudos e Projetos	Porto de Suape: acesso ferroviário	3.012.054,00	100%	Federal

Rio Grande do Norte: aproximadamente R\$ 282 milhões de investimentos aplicados nos portos de Areia Branca e de Natal e, em estudos e projetos em Caiçara do Norte:

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)	Executor
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Areia Branca (1 arrend. vigente)	201.997.682,00	0%	Privado
Terminais	Porto de Natal: recuperação de armazéns e galpões	3.500.000,00	2%	Federal
Sistemas e Inovações Tecnológicas	Porto de Natal: recuperação de infraestrutura elétrica	5.000.000,00	2%	Federal
Cais e Molhes	Porto de Natal: defensas	10.000.000,00	Em licitação/leilão	Federal
Infraestrutura Aquaviária	Construção de dolphins de proteção da Ponte Newton Navarro	47.000.000,00	Em licitação/leilão	Federal
Estudos e Projetos	Caiçara do Norte/RN - Estudo de Viabilidade de Porto - Indústria Verde - PPP	15.000.000,00	0%	Federal

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.





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