

Infraestrutura Ferroviária e Portuária no Nordeste

Fernando Luiz Emerenciano Viana

Doutor em Administração, Coordenador de Estudos e Pesquisas, Célula de Estudos e Pesquisas Setoriais, BNB/Etene

Resumo Executivo

- A infraestrutura é um pilar essencial para o crescimento do PIB regional; estima-se que um aumento de 10% nos investimentos em transporte resulte em um acréscimo de 0,7% no PIB per capita do Nordeste, superior ao que ocorreria nas regiões mais desenvolvidas do Brasil. Contudo, persiste um hiato anual de R\$ 206 bilhões entre o investimento realizado e o necessário no Brasil, sendo os modais ferroviário e aquaviário os que apresentam os maiores déficits. No Nordeste, o setor de transportes é responsável por cerca de 39% das necessidades totais de investimentos para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável até 2030.
- Na infraestrutura ferroviária, a malha ferroviária nordestina sofre com assimetrias operacionais, com baixo desempenho da concessionária que detém a maior parte da malha devido a diversos trechos inoperantes. Projetos estratégicos como a Nova Transnordestina e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) são vitais para a integração, mas enfrentam atrasos recorrentes por dificuldades financeiras para a execução das obras.
- Na infraestrutura portuária, os portos da região movimentaram cerca de 330 milhões de toneladas em 2025, com o Maranhão liderando amplamente a movimentação (67,8%) através do Complexo de Itaqui. Complexos industriais-portuários como Suape (PE) e Pecém (CE) consolidam-se como hubs de contêineres e granéis, atraindo investimentos robustos para expansão de terminais e novos berços.
- Avanços regulatórios, como a Lei dos Portos e o Marco Legal das Ferrovias, incentivaram a migração do financiamento público para o mercado de capitais. Novas configurações como os binômios “ferrovia-porto” e “energia-porto”, este último com projetos voltados ao hidrogênio verde e combustíveis sustentáveis (SAF e E-metanol), posicionando os portos nordestinos como plataformas para a transição energética global, vêm complementar uma configuração que já existe há alguns anos e que constitui um importante fator para o bom desempenho de algumas instalações portuárias do Nordeste, tais como os complexos de Aratu, Pecém e Suape, planejados dentro de uma lógica também de binômio, no caso o binômio indústria-porto.

1 Introdução

Percebe-se que a infraestrutura desempenha papel estruturador e integrador, dando sustentação às atividades socioeconômicas e proporcionando as condições para implantação de políticas públicas, além de criar um ambiente favorável aos negócios. Ademais, os investimentos em infraestrutura podem contribuir de forma relevante para o crescimento do PIB.

De acordo com Magro e Bartolomé (2010), a infraestrutura constitui um importante instrumento de coesão econômica e social, de estruturação do território, integração espacial e melhoria da acessibilidade. O efeito multiplicador que pode exercer sobre a economia de um país torna os investimentos em infraestrutura um instrumento de política anticíclica durante épocas de crise, de grande utilidade para acelerar o processo de recuperação da economia.

Dados do Banco Mundial indicam que um crescimento permanente do investimento equivalente a 1% do PIB levaria a um crescimento da economia brasileira de 1,5% a 3% após uma década e de 4% a 8% após 30 anos. O mesmo aumento do investimento em infraestrutura impulsionaria taxas potenciais de crescimento da produção em torno de 0,17% a 0,28% (Grupo Banco Mundial, 2017).

De acordo com a ABDIB (2025), apesar das elevadas taxas de juros no país, os investimentos em infraestrutura vêm batendo recordes sucessivos. Depois de ter crescido 19,5% em 2023 e 15,3% em 2024 (aqui batendo o recorde anterior observado em 2014), os investimentos em infraestrutura devem crescer aproximadamente 3,0% em 2025, atingindo R\$ 280 bilhões, o que indica novo recorde, com setor privado

ESCRITÓRIO TÉCNICO DE ESTUDOS ECONÔMICOS DO NORDESTE - ETENE | Economista chefe: Rogério Sobreira. Célula de Estudos e Pesquisas Setoriais. Gerente de Ambiente: Allisson David de Oliveira Martins. Gerente Executivo: Luciano Feijão Ximenes. Equipe Técnica: Biágio de Oliveira Mendes Júnior, Fernando Luiz Emerenciano Viana, Francisco Diniz Bezerra, Jackson Dantas Coelho, Kamilla Ribas Soares, Maria de Fátima Vidal. Bolsistas de Nível Superior: Sania da Silva Costa.

Aviso Legal: O BNB/Etene não se responsabiliza por quaisquer atos/decisões tomadas com base nas informações disponibilizadas por suas publicações e projeções. Desse modo, todas as consequências pelo uso de quaisquer dados ou análises desta publicação serão de responsabilidade exclusivamente do usuário, eximindo o BNB de todas as ações decorrentes do uso deste material. O acesso a essas informações implica a total aceitação deste termo de responsabilidade. Os conceitos e opiniões emitidos nesse documento não refletem necessariamente o ponto de vista do BNB. É permitida a reprodução das matérias, desde que seja citada a fonte.

crescendo 6,0% e o setor público caindo 11,0%, tudo em termos reais, com destaque para os setores de saneamento e transportes. Na infraestrutura de transportes os investimentos saltaram de R\$ 36 bilhões em 2022 para R\$ 76,5 bilhões (previsão), crescimento de 112,5% em 4 anos.

Apesar do crescimento expressivo dos investimentos nos últimos anos, ainda há um hiato relevante entre a realidade e a necessidade dos investimentos. Tomando-se como base os valores previstos de investimentos em infraestrutura de transporte para 2025 (R\$ 76,5 bilhões, equivalente a 0,61% do PIB) e os valores necessários (R\$ 282,5 bilhões, equivalente a 2,26% do PIB), o hiato chega a R\$ 206,0 bilhões por ano, o que representa 1,65% do PIB (ABDIB, 2025). Dentro dos diversos componentes da infraestrutura de transportes, os maiores hiatos são nos modais ferroviário (R\$ 55,8 bilhões, 0,45% do PIB) e aquaviário (R\$ 52,0 bilhões, 0,42% do PIB), os quais são objetos do presente trabalho.

Segundo o Banco Mundial (2025), pelo menos US\$ 102 bilhões precisariam ser investidos no Nordeste até 2030 para que sejam cumpridos os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) — o equivalente a 47% do PIB da região. O setor de transportes responde pela maior parte dessa lacuna, ou seja, 39% das necessidades totais de investimento. Devido ao desenvolvimento mais lento da região Nordeste, os investimentos em infraestrutura têm impactos mais fortes no PIB per capita naquela região que nas outras mais desenvolvidas ao sul do país. Um aumento de 10% nos investimentos em transporte resulta em aumento de 0,7% no PIB per capita no Nordeste, em comparação com 0,05% nas regiões ao sul.

Considerando o exposto, o presente trabalho tem o objetivo de apresentar uma visão geral do estágio atual da infraestrutura de transportes do Nordeste, com foco nas infraestruturas ferroviária e portuária, bem como discutir perspectivas e oportunidades relacionadas a esses componentes tão relevantes da infraestrutura regional.

2 Estágio Atual das Infraestruturas Ferroviária e Portuária no Nordeste

2.1 Infraestrutura Ferroviária

O transporte ferroviário teve um considerável crescimento no Brasil desde que se iniciou o processo de concessão das malhas federais à iniciativa privada, em meados da década de 1990. Nesse período, a responsabilidade pela prestação do serviço e manutenção do sistema foi transferida ao setor privado, com ganhos de eficiência e segurança. O aumento da produtividade, por um lado, e a diminuição do número de acidentes, por outro, em uma evolução permanente, têm contribuído para a redução dos custos e colaborado com o desenvolvimento do transporte de cargas no Brasil (CNT, 2015). Entretanto, considerando o perfil das principais cargas transportadas no Brasil e das distâncias envolvidas, seria natural uma maior participação do modal ferroviário na matriz de transporte de cargas, o que não ocorre fundamentalmente devido à pequena extensão e densidade da malha e a deficiências na infraestrutura.

O atual sistema ferroviário brasileiro de cargas, regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), possui 30.571 km de ferrovias declaradas operacionais (declaração de rede) pelas concessionárias, distribuídos entre 13 malhas ferroviárias, conforme apresentado na Tabela 1.

Tabela 1 – Distribuição da malha ferroviária brasileira, por concessionária, em 2025

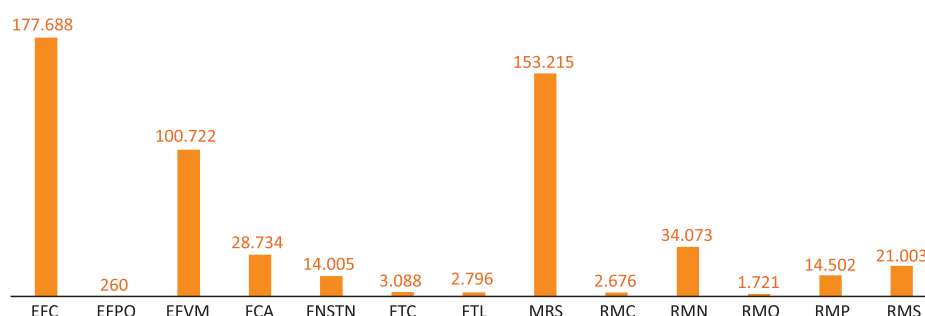
Concessionárias Reguladas pela ANTT	Total
FCA - Ferrovia Centro-Atlântica	7.857
RMS - Rumo Malha Sul	7.223
FTL - Ferrovia Transnordestina Logística	4.281
RMP - Rumo Malha Paulista	2.117
RMO - Rumo Malha Oeste	1.973
MRS - MRS Logística	1.819
RMC - Rumo Malha Central	1.534
EFC - Estrada de Ferro Carajás	976
EFVM - Estrada de Ferro Vitória-Minas	894
FNS TN - Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (VLI)	743
RMN - Rumo Malha Norte	741
EFPO - Estrada de Ferro Paraná Oeste	248
FTC - Ferrovia Tereza Cristina	163
Total	30.571

Fonte: ONTL (2026a).

Na Região Nordeste está localizada toda a malha da FTL (Antiga CFN), distribuída nos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas; parte da malha da FCA (1.551 Km na Bahia e 278 Km em Sergipe), bem como partes da EFC (668 Km) e da FNS TN (215 Km), ambas no Maranhão.

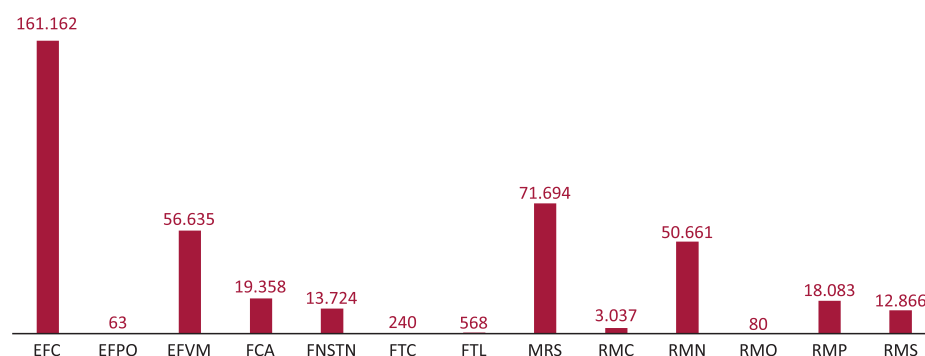
Ao se avaliar a distribuição das cargas movimentadas por cada concessionária em 2025 (Gráfico 1), nos respectivos trechos sob sua responsabilidade, bem como a produtividade do transporte (Gráfico 2), percebe-se a predominância, em termos quantitativos, das ferrovias responsáveis principalmente pelo escoamento de minérios e produtos siderúrgicos, no caso, EFC, EFVM e MRS.

Gráfico 1 – Quantidade de carga transportada (Milhares de TU) das concessionárias de ferrovias brasileiras em 2025



Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene, com base em dados do ONTL (2026b).

Gráfico 2 – Produtividade (Milhões TKU) das concessionárias de ferrovias brasileiras em 2025



Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene, com base em dados do ONTL (2026b).

Percebe-se, a partir dos gráficos 1 e 2, que a concessionária que detém a maior parte da malha em território nordestino, a Ferrovia Transnordestina Logística S/A (FTL), possui um dos piores desempenhos, tanto em termos de quantidade transportada, quanto em relação à produtividade do transporte. Destaca-se que vários trechos da FTL não estão operacionais, limitando a possibilidade de utilização da ferrovia para o fluxo de cargas entre todas as capitais nordestinas, o que certamente contribui para o baixo desempenho apresentado.

O destaque positivo na Região vai para a EFC que, conforme já mencionado, tem grande movimentação e produtividade devido ao perfil da carga predominantemente transportada, que é o minério de ferro extraído da região de Carajás, no Pará, com destino ao Complexo Portuário de Itaqui (Terminal Ponta da Madeira), no Maranhão. Entretanto, deve-se destacar também o desempenho da Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (FNS TN), cuja concessionária é a VLI e pela qual está sendo escoada uma parte importante da safra de grãos (notadamente soja) dos estados do Tocantins, Piauí, Maranhão e Bahia. A partir da entrada em operação do Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM), em 2015, a soja se consolidou como principal produto movimentado no Porto do Itaqui (porto público), que se tornou como o 2º maior porto exportador de soja do Brasil e, ao mesmo tempo, ajudou para que os portos do chamado Arco Norte superassem a movimentação de grãos dos demais portos brasileiros nos últimos anos. Isso reforça a importância das conexões ferrovia-porto e da infraestrutura de armazenagem para que se tenha uma logística mais eficiente e eficaz.

Já a FCA, que detém uma malha substancial na Região (1.829 Km), também tem trechos não operacionais no Nordeste, aumentando a carência da disponibilidade do modal ferroviário no Nordeste. O Quadro 1 apresenta um detalhamento de informações sobre cada uma das ferrovias que compõem a infraestrutura ferroviária do Nordeste.

Quadro 1 – Características atuais das ferrovias que compõem a malha da Região Nordeste

Ferrovia	Concessionária	Extensão no NE (Km)	Situação Atual	Perspectivas
Estrada de Ferro Carajás (EFC)	Vale	668	Em operação	Existem alguns questionamentos por parte do Ministério dos Transportes e da ANTT acerca do contrato de concessão que foi renovado em 2020, o que pode levar a medidas judiciais futuras que interfiram na operação da ferrovia.
Ferrovia Centro Atlântica (FCA)	VLI	1.829	Em operação o trecho que liga Nova Granja (MG) ao Porto de Aratu (BA), com distância estimada de 1.150 km, dos quais em torno de 384 Km estão no território da Bahia ⁽¹⁾	A renovação da concessão da FCA por 30 anos (até 2056), cujo acerto foi anunciado em 2025, prevê investimentos de aproximadamente R\$ 20 bilhões na malha ferroviária, sem incluir a troca de material rodante (locomotivas e vagões), e entre as obrigações do novo contrato está a revitalização completa do corredor Minas-Bahia, entre Corinto (MG) e Aratu (BA). Por outro lado, a recuperação prevista para a Hidrovia do São Francisco, sob responsabilidade de Companhia Docas da Bahia (ver detalhes na seção seguinte), pode gerar perspectivas de investimentos para recuperação do trecho ferroviário entre Juazeiro-BA e o Porto de Aratu.
Ferrovia Transnordestina Logística (FTL)	Transnordestina Logística	4.295	Em operação apenas o trecho entre São Luís (MA) e Fortaleza (CE), totalizando 1.237 Km. Está em discussão a devolução dos trechos não operacionais para que haja nova licitação por parte do Governo Federal (Ministério dos Transportes).	Está em execução, desde 2006, a implantação de Ferrovia Nova Transnordestina (Transnordestina Logística S/A – TLISA), no trecho entre Eliseu Martins (PI) e Pecém (CE), totalizando 1.206 Km (79% executados), investimento total previsto de R\$ 15 bilhões e conclusão projetada para 2027. Existe outro trecho previsto no projeto original de 547 Km, entre Salgueiro (PE) e Suape (PE), que foi incluído em 2025 no Novo PAC e vem sendo tratado como prioridade pelo Ministério dos Transportes, com previsão de finalização para 2030 e investimentos previstos de R\$ 3,5 bilhões.
Ferrovia Norte Sul Tramo Norte (FNSTN)	VLI	215	Em operação	Está em estudo no âmbito do PPI do Governo Federal a extensão da ferrovia com a incorporação do trecho entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA), totalizando 477 Km, em regime de concessão. Ademais, a ferrovia deve se beneficiar com as futuras conexões previstas com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO). A FIOL e a FICO fazem parte do Corredor Ferroviário Leste-Oeste, projeto em fase de consulta pública no PPI.

Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene a partir de fontes diversas, incluindo pesquisa direta.

Nota: (1) A distância foi estimada com apoio da ferramenta de Inteligência Artificial Copilot, tendo em vista que não há referência pública disponível informando a extensão exata da distância ferroviária entre esses dois pontos.

Além das ferrovias que estão operacionais, bem como da já mencionada implantação da Ferrovia Nova Transnordestina, é importante mencionar outro projeto ferroviário essencial para o Nordeste que está em implantação, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que foi outorgada à Valec, atual Infra S/A, empresa pública, de direito privado, sob a forma de sociedade anônima, controlada pela União por meio do Ministério dos Transportes. O projeto está dividido em 3 trechos, que envolvem diferentes processos licitatórios e possivelmente diferentes concessionários no futuro:

- FIOLE 1: Possui extensão de 537 Km, ligando Caetité (BA) ao novo Porto Sul, em Ilhéus (BA). A construção desse trecho foi iniciada pela Valec e, posteriormente, o trecho foi concedido à Bamin, que possui um projeto de exploração de minério de ferro em Caetité. Atualmente a obra tem evolução física de 63,3%, estando paralisada desde abril/2025 devido a dificuldades financeiras da empresa concessionária. Em função disso, a conclusão desse trecho, que estava prevista para 2027, está em negociações para ser postergada para 2031, segundo a própria Bamin. A FIOLE 1 terá capacidade de movimentação de até 60 milhões de toneladas por ano, sendo que 26 milhões de toneladas serão demandados para o escoamento do minério de ferro explorado pela Bamin.
- FIOLE 2: Possui extensão de 485 Km, ligando Caetité (BA) a Barreiras (BA), estando em execução sob responsabilidade da Infra S/A, com evolução física em torno de 71%. Esse trecho propiciará que os grãos produzidos na região de Barreiras sejam escoados pela ferrovia em direção ao Porto Sul, com potencial de incremento na demanda pelo uso da ferrovia de 9 milhões de toneladas anuais de carga.
- FIOLE 3: Compreende um trecho de 840 Km ligando Correntina (BA) a Mara Rosa (GO), conectando-se à FICO que, conforme mencionado, junto com a FIOLE forma o Corredor Ferroviário Leste-Oeste, integrando a chamada ferrovia bioceânica, ligando o Atlântico ao Pacífico - do Porto de Ilhéus ao Porto de Chancay, no Peru.

De acordo com a Agência Infra (2025), o Ministério dos Transportes planeja agora licitar todo o corredor ferroviário Leste-Oeste numa única concessão, incluindo a FIOLE 1, devido ao atraso na execução pelo atual concessionário, o que significaria o rompimento do contrato estabelecido com a Bamin em 2021. Somente após o encerramento desse imbróglio atual relacionado à FIOLE 1 é que se terá uma melhor noção das perspectivas futuras de finalização das obras dos diferentes trechos e início da operação da ferrovia.

2.2 Infraestrutura Portuária

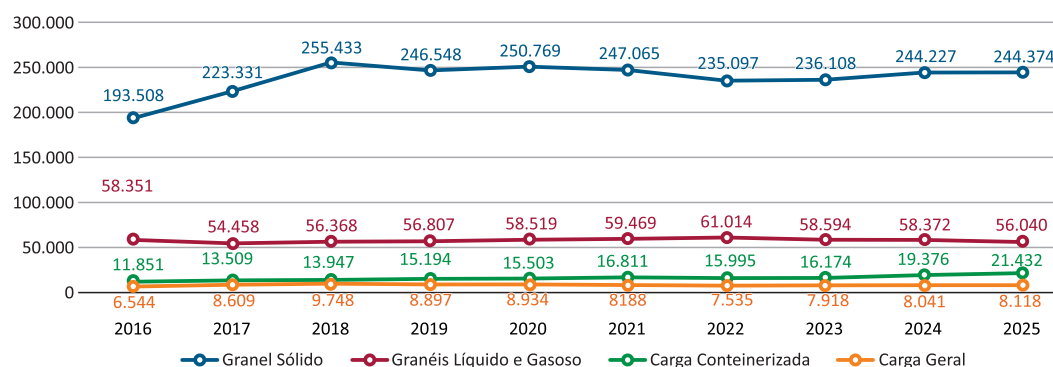
A infraestrutura de transporte aquaviário engloba os portos (marítimos e fluviais), que constituem pontos de origem e destino de cargas transportadas internamente (navegação de cabotagem) e do comércio exterior, bem como as hidrovias, nas quais ocorre a navegação de interior.

O Brasil registrou movimentação de cargas, em 2025, em um total de 257 terminais portuários, entre portos públicos, estações de transbordo de carga e terminais de uso privativo (TUP). De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, os portos brasileiros movimentaram em 2025 um total de 1.402,73 milhões de toneladas, crescimento de 6,07% em relação a 2024. Desse total, 35,4% das cargas foram movimentadas em portos públicos e 64,6% em terminais de uso privativo. Os portos públicos registraram aumento de 4,3% na movimentação em relação a 2024, enquanto nos TUP o crescimento foi de 7,0% na movimentação.

A Região Nordeste registrou movimentação de cargas, em 2025, em um total de 30 terminais. De acordo com a ANTAQ, os portos nordestinos movimentaram em 2025 um total de 329,72 milhões de toneladas, queda de 0,09% em relação a 2024. Desse total, 26,4% foram movimentadas em portos públicos e 73,6% em terminais de uso privativo. Os portos públicos registraram aumento de 0,66% na movimentação em relação a 2024, enquanto nos TUP houve queda de 0,35%.

No que diz respeito aos perfis das cargas movimentadas em 2025 nos portos nordestinos, 74,1% foram granéis sólidos, 17,0% granéis líquidos e gasosos, 6,5% carga containerizada e 2,5% carga geral. Em relação ao mesmo período de 2024, houve aumento da participação da carga containerizada e da carga geral. Somente os granéis líquidos e gasosos apresentaram queda na movimentação, de 3,92%, enquanto os granéis sólidos (+0,06%), as cargas containerizadas (+10,62%) e a carga geral (+0,96%) registraram aumento da movimentação. Levando-se em consideração o período 2016-2025, observa-se que os granéis sólidos cresceram de forma consistente entre 2016 e 2018, a partir da entrada em operação do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), ocorrida em 2015, caindo em 2019 e estabilizando nos períodos subsequentes. Com a ampliação prevista para o Tegram (ver Quadro 2), a perspectiva é que o Porto de Itaqui consiga atrair maiores quantidades de carga com esse perfil, o que pode ter impacto na movimentação do agregado da Região. Os demais tipos de cargas apresentaram certa estabilidade no período (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Evolução da movimentação de carga nos portos nordestinos no período 2016-2025, por tipo de carga (Milhares de Toneladas)



Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene, a partir de ANTAQ (2026).

A Tabela 2 apresenta a relação de todos os terminais portuários do Nordeste que tiveram movimentação de cargas em 2025, totalizando 30 instalações, bem como a movimentação em 2024 e a variação percentual de 2025 em relação a 2024, na qual se observa uma pequena queda (0,09%) na movimentação do agregado dos portos nordestinos em 2025, puxada por quedas na movimentação de alguns dos principais terminais portuários da Região.

Tabela 2 – Movimentação de Cargas nos Portos nordestinos em 2024 e 2025, em mil toneladas.

Instalação Portuária	Tipo	UF	2024	2025	% part. em 2025	Variação 2025/2024
Terminal Ponta da Madeira	TUP	MA	175.777	172.389	52,28%	-1,93%
Itaqui	Público	MA	33.884	36.772	11,15%	8,52%
Suape	Público	PE	24.814	24.253	7,36%	-2,26%
Pecém	TUP	CE	19.042	20.516	6,22%	7,74%
Terminal de Madre de Deus	TUP	BA	20.807	20.160	6,11%	-3,11%
Terminal Portuário da Alumar	TUP	MA	14.274	14.545	4,41%	1,90%
Terminal Portuário Cotegipe	Público	BA	5.354	6.845	2,08%	27,84%
Salvador	Público	BA	6.603	6.020	1,83%	-8,83%
Aratu	TUP	BA	6.561	5.820	1,77%	-11,30%
Fortaleza	Público	CE	4.829	4.833	1,47%	0,07%
Areia Branca	Público	RN	3.372	3.385	1,03%	0,36%
Maceió	Público	AL	2.672	2.511	0,76%	-6,04%
Terminal de Guamaré	TUP	RN	1.647	1.607	0,49%	-2,43%
Recife	Público	PE	1.724	1.571	0,48%	-8,89%
Cabedelo	Público	PB	1.385	1.185	0,36%	-14,42%
TMB - Terminal Marítimo de Belmonte	TUP	BA	1.083	1.098	0,33%	1,35%
Terminal Marítimo Inácio Barbosa - TMIB	TUP	SE	870	886	0,27%	1,91%
Terminal Itapuã	TUP	BA	261	808	0,24%	209,79%
TUP Enseada Naval	TUP	BA	528	761	0,23%	44,01%
TUP de Macau	TUP	RN	670	584	0,18%	-12,88%
Terminal Aquaviário de Aracaju	TUP	SE	542	607	0,18%	11,94%
Natal	Público	RN	409	495	0,15%	21,10%
Terminal Marítimo Dow Aratu – Bahia	TUP	BA	523	456	0,14%	-12,96%
TUP da Salina Francisco Menescal	TUP	RN	310	408	0,12%	31,67%
Terminal Braskem	TUP	AL	580	341	0,10%	-41,12%
Terminal da Salina Diamante Branco	TUP	RN	111	239	0,07%	115,32%
TUP da Salina Guanabara	TUP	RN	265	238	0,07%	-10,22%
Ilhéus	Público	BA	232	216	0,07%	-7,13%
Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia - TRBA	TUP	BA	872	176	0,05%	-79,87%
Terminal MFX	TUP	BA	1	1	0,00%	-2,42%
Total			330.006	329.724	100,00%	-0,09%

Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene, a partir de ONTL (2026c).

Ao se consolidar as movimentações portuárias por estado, percebe-se uma forte predominância nos portos das 4 maiores economias do Nordeste, com destaque para o Maranhão, que embora constitua a 4ª maior economia do Nordeste, detém a maior movimentação portuária (Tabela 3). Vale destacar, também, que entre os 4 estados que detêm as maiores movimentações portuárias, somente o Ceará teve crescimento da movimentação em 2025.

Tabela 3 – Movimentação de Cargas nos Portos nordestinos em 2024 e 2025, por estado, em mil toneladas.

Estado	2024	2025	% part. em 2025	Varição 2025/2024
Maranhão	223.936	223.706	67,85%	-0,10%
Bahia	42.826	42.359	12,85%	-1,09%
Pernambuco	26.538	25.824	7,83%	-2,69%
Ceará	23.872	25.349	7,69%	6,19%
Rio Grande do Norte	6.785	6.956	2,11%	2,52%
Alagoas	3.252	2.852	0,86%	-12,29%
Paraíba	1.385	1.185	0,36%	-14,42%
Sergipe	1.412	1.493	0,45%	5,76%
Total	330.006	329.724	100,00%	-0,09%

Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene, a partir de ONTL (2026c).

Considerando os dados do PIB de 2023 (IBGE, 2026), a movimentação portuária nos estados nordestinos guarda forte relação com a participação destes no PIB, exceto pela 1ª posição do Maranhão na movimentação (4ª maior economia) e pela Paraíba (6ª maior economia).

Em função da maior concentração da movimentação de cargas nos 4 estados que possuem as maiores economias, optou-se por fazer uma análise mais detalhada dos portos desses estados, com foco naqueles que podem ser considerados complexos industriais e portuários, alguns dos quais incluem em seus complexos portos públicos e TUPs, casos de Itaqui (MA) e Aratu (BA). No caso da Bahia, decidiu-se por incluir também na análise o Porto de Salvador, tendo em vista que sua movimentação se assemelha àquela do porto público de Aratu. O Quadro 2 apresenta algumas características relevantes desses complexos portuários, cuja elaboração utilizou informações disponibilizadas em fontes secundárias e, também, pesquisa direta realizada nas empresas responsáveis pela administração dos portos.

Quadro 2 – Características atuais dos principais complexos portuários do Nordeste

UF	Complexo Portuário	Principais características	Perspectivas
MA	Complexo Portuário de Itaqui	É formado pelo porto público de Itaqui, administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), pelo Terminal da Ponta da Madeira (Vale) e pelo TUP da Alumar, além de possuir no complexo importantes instalações de armazenagem de grãos (Tegram), granéis líquidos (principalmente combustíveis), fertilizantes e celulose. O complexo movimenta uma certa variedade de cargas, mas fortemente concentrada nos granéis sólidos (ferro, alumínio, ferro gusa, cobre, soja, milho, farelo de soja, fertilizantes, celulose) e nos combustíveis. Desde a inauguração do Tegram (2015) o Porto de Itaqui tem se destacado como um dos principais portos brasileiros na movimentação de grãos. Pode-se destacar como uma fragilidade atual do Porto a ausência de um terminal especializado na movimentação de contêineres e de uma estrutura de armazéns refrigerados, dado o potencial de exportação de carne bovina pelo Maranhão, infraestruturas que poderiam potencialmente atrair uma maior variedade de cargas.	Está prevista para os próximos anos a expansão do Tegram, que envolverá investimentos da ordem de R\$ 1,63 bilhão e execução em 4 anos, o que aumentará a capacidade estática de 500 mil toneladas para 856 mil toneladas, e a capacidade de movimentação de 15,5 milhões de toneladas (pico atingido em 2023) para 23 milhões de toneladas. Essa expansão do Tegram demanda também um novo berço de atração no Porto de Itaqui para a movimentação de grãos, que poderá ser o berço 98, já em construção. No porto, além do berço 98 já em execução, com conclusão prevista para 2026, destaca-se também a ampliação prevista para o terminal de granéis líquidos, cuja capacidade deve passar dos atuais 602,46 mil m3 para 885,81 mil m3.

UF	Complexo Portuário	Principais características	Perspectivas
BA	Complexo Portuário de Aratu-Candeias	<p>O complexo de Aratu-Candeias é formado pelo porto público de Aratu, administrado pela Companhia Docas da Bahia, além de alguns terminais arrendados (ATU12 e ATU18), alguns terminais de uso privativo e instalações de armazenagem associadas. O porto dá suporte aos dois principais polos industriais existentes na Bahia, o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Polo Industrial de Camaçari. No porto público as principais cargas movimentadas são grãos, fertilizantes, cobre, produtos químicos e produtos gasosos. Entre os terminais privativos, destacam-se o TUP Cotegipe (soja, trigo e malte), TUP Dow Química (produtos químicos) e TUP Madre de Deus, da Petrobrás (combustíveis). Somados, o porto público e os TUP mencionados movimentaram em 2025 uma quantidade de carga que se aproxima daquela movimentada pelo Porto de Itaquí.</p>	<p>Na área de apoio aos terminais de granéis sólidos arrendados (ATU12 e ATU18) estão sendo construídos 8 novos silos de armazenagem, sendo que 4 deles já estão prontos, permitindo um aumento de até 25% na movimentação de carga nesses terminais. O porto público detém ainda 3,8 milhões de m2 de área disponível para arrendamentos. Considerando a renovação da concessão da FCA/VLI, o porto necessitará em um prazo de 5 a 10 anos da implantação de uma pera ferroviária, especialmente se houver a reativação do trecho ferroviário que chega a Juazeiro-BA. Existe uma expectativa de investimentos em infraestrutura na área do porto público para dar suporte a novos projetos privados, a partir da realocação de uma comunidade que existe atualmente dentro desta área.</p>
	Porto de Salvador	<p>O porto de Salvador faz parte do conjunto de terminais portuários da Baía de Todos os Santos, destacando-se pela movimentação de contêineres (produtos plásticos, celulose e derivados, produtos químicos) e granéis sólidos (fertilizantes e trigo). O Porto de Salvador possui áreas arrendadas para movimentação de contêineres, carga geral e granéis sólidos (Tecon Salvador), carga geral e granéis sólidos (Intermarítima) e passageiros (Contermas). A Intermarítima tem participação societária no Tecon Salvador e adquiriu em 2021 o Terminal Marítimo Gerdau (que estava desativado), o qual passou a se chamar Terminal Marítimo de Granéis, que fica situado entre o Porto de Salvador e o Porto de Aratu.</p>	<p>Estão previstas novas licitações de terminais portuários no Porto de Salvador, em áreas que atualmente são ocupadas por instalações de armazenagem. O PPI do Governo Federal, por exemplo, lista como um dos projetos portuários, o arrendamento de um terminal de contêineres e carga geral no Porto de Salvador, estando na fase de estudos e envolvendo investimentos previstos da ordem de R\$ 70,69 milhões.</p>
PE	Complexo Industrial e Portuário de Suape	<p>O Porto de Suape é um porto público, administrado pela empresa Suape, empresa pública estadual de economia mista. O porto detém em sua área alguns terminais de uso privativo, bem como áreas arrendadas no cais que são operadas por empresas privadas, a exemplo do terminal de contêineres. Além da área portuária (porto público + TUPs), o complexo portuário possui em seu entorno um total de 86 empresas em operação, nos ramos de materiais de construção, geração de energia, granéis líquidos e gasosos, metalmeccânico, naval, farmacêutico, alimentos e bebidas, logística, petroquímica, produtos plásticos, entre outros. O porto se destaca na movimentação de granéis líquidos e gasosos, contêineres (maior movimentação do Nordeste), veículos (hub de distribuição para o Norte e o Nordeste) e na navegação de cabotagem.</p>	<p>Em termos de infraestrutura portuária, um importante projeto em execução é o novo terminal de contêineres do Grupo Maersk, que será implementado na área privativa onde hoje funciona o Estaleiro Atlântico Sul, que contará com investimentos de R\$ 1,6 bilhão e capacidade inicial de movimentação de 400 mil TEUs por ano, o que aumentará em mais de 50% a capacidade de movimentação de contêineres no complexo portuário. Ademais, nos cais números 6 e 7, atualmente projetados, deverão ser implementados um terminal de granéis sólidos minerais (a depender da chegada da Ferrovia Nova Transnordestina), com investimento projetado de R\$ 1,5 bilhão e capacidade de movimentação de 13,5 milhões de toneladas/ano; e o que está sendo chamado de “Cais Hub de Transição Energética”, que deverá atender a novos projetos industriais de produção de E-Metanol e combustível SAF. Tais projetos se destacam como novos empreendimentos que estão sendo atraídos para o complexo. Para dotar o porto com a infraestrutura necessária para a consolidação desses novos projetos no porto público, a empresa Suape projeta investimentos da ordem de R\$ 1,7 bilhão.</p>

UF	Complexo Portuário	Principais características	Perspectivas
CE	Complexo Industrial e Portuário de Pecém	<p>O Porto do Pecém é um TUP que faz parte da Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, que tem como principal acionista (70%) o Governo do Ceará e, desde 2018, constitui uma joint venture com o Porto de Roterdã (Países Baixos), que detém 30% do capital da CIPP. O terminal portuário é considerado um porto offshore, pois os berços de atracação estão a cerca de 2km da costa. O porto tem se destacado pelo crescimento da movimentação de granéis sólidos, principalmente a partir da operação da planta siderúrgica da ArcelorMittal (antiga Companhia Siderúrgica do Pecém), bem como na movimentação de contêineres. Ao longo da sua curta história (início das operações em 2001) o Porto do Pecém já passou por 2 expansões em sua área de atracação. As operações portuárias dão suporte a 7 serviços regulares de cabotagem e 4 de longo curso, além dos afretamentos. Na área industrial do complexo operam empresas de setores diversos, tais como geração de energia, fabricação de pás eólicas, metalurgia, fabricação de cimento, nutrição animal e prestadores de serviços variados.</p>	<p>Na infraestrutura portuária está sendo iniciada a 3ª expansão do Porto, com a extensão do TMUT (3º píer) para implantação do berço 11. Além disso, está prevista a construção de 2 novos berços no píer 2 (granéis líquidos e gasosos) e o chamado berço 0, que será exclusivo para a operação de um terminal de regaseificação de GNL. Para essas expansões já há recursos assegurados da ordem de R\$ 1,5 bilhão. Essa infraestrutura dará suporte a diversos projetos estratégicos privados que estão sendo negociados para implantação no CIPP, incluindo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Terminal de gás no Nordeste, da empresa Supergasbras, com investimento previsto de R\$ 1,04 bilhão e início da operação em 2030 (500.000 toneladas/ano). 2) Terminal de tancagem de combustíveis, da empresa TMB, com investimento previsto de R\$ 600 milhões e início da operação em 2027 (600.000 toneladas/ano). 3) Terminal de movimentação de granéis sólidos da Transnordestina (TUP Nelog), com investimento previsto de R\$ 1,3 bilhão e início da operação em 2028 (6 milhões toneladas/ano). 4) Usina termelétrica GNL da Eneva, com investimento previsto de R\$ 6 bilhões e início da operação em 2030 (18 milhões de m3/ano). 5) Implantação de Data Centers na área do CIPP, com investimento total previsto de R\$ 200 bilhões e início da operação em 2028 (1ª já em construção). 6) Hub de Hidrogênio Verde, com investimento previsto de R\$ 66 bilhões e início das operações em 2029, o que depende da solução dos problemas de infraestrutura energética e concretização dos investimentos dos projetos anunciados e com pré-contratos assinados. <p>A implantação desses projetos deve fazer com que a movimentação anual de cargas no Porto do Pecém ultrapasse os 30 milhões de toneladas anuais.</p>

Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene a partir de fontes diversas, incluindo pesquisa direta.

Além dos complexos portuários já consolidados, detalhados no Quadro 2, cabe mencionar 2 projetos de novos portos, em diferentes estágios de evolução: o Porto Sul, em Ilhéus (BA) e o Porto Indústria Verde, em Caiçara do Norte (RN).

O Porto Sul faz parte do projeto integrado “mina-ferrovia-porto” da Bamin, que inclui o trecho 1 da FIOL, conforme mencionado na seção 2.1. Embora as obras tenham sido iniciadas em 2020, atualmente menos de 2% das obras necessárias foram concluídas, tendo como principal motivo a indisponibilidade de recursos financeiros por parte da Bamin para continuidade das obras. Em função disso, a empresa negocia uma extensão do prazo de finalização da implantação do projeto, de 2027 para 2031. O Porto Sul demanda investimentos da ordem de US\$ 1,46 bilhão, sendo que cerca de 90% dos recursos necessários têm o seu financiamento garantido por meio do Fundo da Marinha Mercante, operado pelo BNDES. Quando em operação, o Porto Sul terá capacidade de movimentar até 42 milhões de toneladas de granéis sólidos (principalmente minérios e grãos) por ano e receber navios de até 250 mil toneladas. A BAMIN utilizará 60% da capacidade do TUP BAMIN e os outros 40% serão abertos a terceiros, criando oportunidades para exportadores do agronegócio, mineração e indústria. Foram executadas algumas das principais estruturas de acesso terrestre e marítimo, que abrangem o desvio da BA-001, a Ponte sobre o Rio Almada, o viaduto

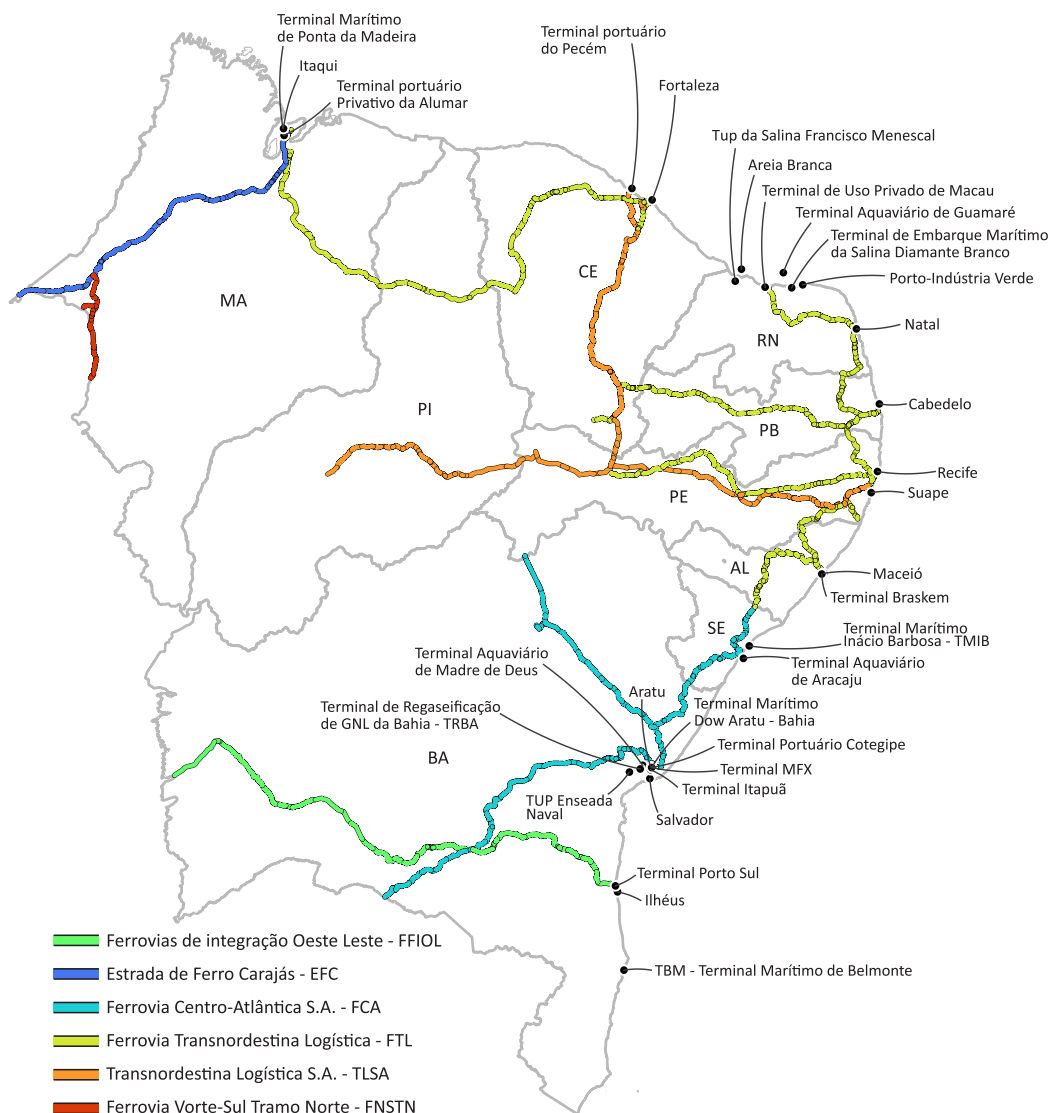
sobre a BA-648, o caminho de serviço Sul, acessos BA-262B e BA-262A, a interseção da BA-262 (eixos 1 e 2) e a abertura da pedreira Aninga.

O Porto Indústria Verde será voltado à cadeia produtiva da energia renovável, com ênfase em eólicas offshore, hidrogênio verde e insumos industriais de baixo carbono. Os investimentos para implantação e operação do terminal portuário estão estimados em R\$ 5,6 bilhões, envolvendo a estruturação de uma Parceria Público-Privada (PPP) com apoio do BNDES. O projeto deste novo complexo portuário está incluído no Novo PAC do Governo Federal, que já destinou R\$ 11,7 milhões para a execução, ao longo de dois anos, de estudos técnicos que servirão de base para a implantação do empreendimento.

Além das instalações portuárias, a infraestrutura de transporte aquaviário também inclui as hidrovias, as quais possibilitam a chamada Navegação Interior. Os dados disponíveis em relação a esse tipo de navegação não mostram movimentação de cargas em hidrovias situadas no Nordeste brasileiro em 2025. Entretanto, com a recente transferência da gestão da Hidrovia do São Francisco do DNIT para a Codeba, estão sendo realizados estudos para a reativação da hidrovia, no seu trecho navegável de 1.371 quilômetros, entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), que caso se concretize pode permitir a movimentação de até 5 milhões de toneladas já no primeiro ano de operação.

Como forma de propiciar uma visão geral dos diferentes componentes da infraestrutura ferroviária e portuária da Região Nordeste, apresenta-se a seguir a Figura 1, que constitui um mapa incluindo os principais componentes desta infraestrutura.

Figura 1 – Componentes da infraestrutura ferroviária e portuária do Nordeste



Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene.

É importante ressaltar que, embora o mapa tenha sido elaborado a partir de bases de dados oficiais acerca das ferrovias em operação e dos portos com movimentação de cargas, no caso dos portos, foram incluídos 2 portos que ainda não estão em operação – o Porto Indústria Verde, no Rio Grande do Norte, que atualmente está em com status de planejado, e o Porto Sul, na Bahia, que está em estágio inicial de obras.

Com relação às ferrovias, o mapa apresenta ferrovias em diferentes estágios e trechos que, embora estejam com status “em operação” nas bases de dados, na verdade não estão sendo utilizados pelas concessionárias. No caso da Ferrovia Transnordestina Logística, os únicos trechos em efetiva operação são aqueles entre Fortaleza e São Luís, na parte superior do mapa. Já no caso da FCA, os trechos entre Salvador e Juazeiro-BA e Salvador e a divisa SE/AL não estão sendo utilizados. Ademais, 2 ferrovias apresentadas no mapa estão com obras em execução – a Transnordestina Logística S/A (TLSA), que é a Nova Transnordestina, e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), cujos detalhes sobre o andamento das obras já foram explicitados anteriormente neste documento.

3 Perspectivas para as Infraestruturas Ferroviária e Portuária no Nordeste

Os dados apresentados na seção anterior mostram que, se de um lado a infraestrutura portuária nordestina teve um desenvolvimento relativamente satisfatório nos últimos anos, ao menos quando são considerados os portos mais importantes para a economia regional, por outro lado a infraestrutura ferroviária, embora possua grandes projetos em fase de implantação, não tem mostrado um desenvolvimento compatível com as necessidades da Região, consequência de vários fatores, incluindo a lenta implantação dos projetos mencionados e o abandono de boa parte da malha ferroviária existente.

Nesse contexto, existem dois fatores que podem ser considerados como influenciadores fundamentais das diferentes realidades e das perspectivas futuras, os quais estão diretamente interligados: a regulação e os mecanismos de financiamento dos investimentos.

Do ponto de vista da regulação, pode-se destacar em ordem cronológica aquelas que tiveram maiores impactos positivos para o avanço da infraestrutura ferroviária e portuária no Brasil, incluindo alguns efeitos positivos claros no Nordeste:

- Lei nº 12.815/2013: É conhecida como Lei dos Portos e trouxe a reboque a política de arrendamentos da ANTAQ. A Lei dos Portos trouxe segurança jurídica que foi fundamental para o crescimento dos Terminais de Uso Privativo (TUP), tais como o Porto do Pecém (CE). Já a política de arrendamentos portuários trouxe segurança jurídica e possibilidade de antecipação de renovações de arrendamentos para os portos públicos, com benefícios concretos para portos como Itaqui (renovação da delegação para a EMAP, prorrogação do terminal da Vale) e Suape (novo terminal de contêineres da APM Terminals).
- Lei nº 13.448/2017 – Prorrogação Antecipada e Relicitação de Concessões Ferroviárias: Essa lei resolveu o problema crítico de como extrair investimento adicional de contratos existentes, sem romper a continuidade do serviço, permitindo prorrogações antecipadas condicionadas a novos investimentos, reequilíbrios mais eficientes e soluções negociadas para concessões em crise. Um exemplo concreto recente com impacto positivo para o Nordeste foi a renovação da concessão da FCA com a VLI, conforme já detalhado no Quadro 1.
- Marco Legal das Ferrovias – Lei nº 14.273/2021: Introduziu o regime de autorização ferroviária, além das concessões, permitindo a construção e operação de ferrovias sob regime privado, sem licitação. Com isso, criou bases para autorregulação, compartilhamento e interconexão. Em 2024 a ANTT lançou a Resolução ANTT nº 6.050/2024, que ajustou exigências documentais, interconexão/compartilhamento, cronogramas e capacidade, adequando-se à Lei 14.273 após a derrubada de vetos ocorrida no Congresso Nacional. Esses ajustes de certo modo filtraram o pipeline de projetos que surgiu logo após a aprovação da lei, descartando excessos e alinhando expectativas a projetos efetivamente financiáveis. No caso da Região Nordeste, essa nova legislação possibilitou a estruturação da FIOL de forma integrada a um porto dedicado (Porto Sul), com lógica mina–ferrovia–porto e investidores privados assumindo riscos de longo prazo, embora com o surgimento posterior de dificuldades financeiras da empresa concessionária que tem comprometido a evolução da implantação, conforme já mencionado. Ademais, o novo marco legal permitiu autorizações para ramais industriais e pátios destinados a conectar plantas do Complexo do Pecém à malha existente e à Ferrovia Nova Transnordestina, em execução. Por fim, houve também avanços em autorizações para pátios, moegas e conexões internas ao complexo portuário de Itaqui, articuladas com as ferrovias existentes (EFC/FNSTN).

Além dos aspectos legais acima relacionados, cabe destacar também a criação e consolidação do Programa Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal (Lei nº 13.334/2016 e atos subsequentes), implementado ainda no governo de Michel Temer e mantido pelos presidentes que o sucederam, que consolidou a coordenação federal de concessões e PPPs, a priorização política de projetos de infraestrutura e a integração entre ministérios, TCU, agências reguladoras e BNDES, transformando as concessões em política de Estado, e não apenas de governo.

No que diz respeito ao financiamento dos investimentos em infraestrutura de transportes, é possível identificar uma mudança estrutural no padrão de financiamento no Brasil, especialmente a partir de 2015. O país transitou de um modelo fortemente bank-based, centrado em recursos públicos, orçamento federal e desembolsos do BNDES, para um modelo cada vez mais market-based, no qual ganham protagonismo o capital próprio privado e, sobretudo, os títulos de dívida. Essa transição ocorreu em paralelo a uma redução substancial do investimento público, severamente afetado pelas restrições fiscais, e à consolidação de marcos legais voltados à ampliação da participação privada na execução e no financiamento dos projetos (Inesc, 2024), mesmo se considerando o esforço do atual governo federal em disponibilizar mais recursos para o investimento em infraestrutura, atrelados ao Novo PAC (Emis, 2024).

No modal ferroviário, essa inflexão é particularmente evidente. Após 2015, o setor passou a ampliar sua participação relativa no investimento em transportes, beneficiando-se de instrumentos compatíveis com projetos de longo prazo e com receitas previsíveis, como as debêntures incentivadas. A ferrovia, frequentemente associada a cadeias de exportação de commodities (grãos e mineração), mostrou maior capacidade de atrair financiamento privado e de operar com estruturas verticalizadas – em que concessionária, operadora e usuária se confundem – reduzindo riscos de crédito e favorecendo projetos ancorados em fluxos de caixa estáveis. Na infraestrutura portuária, especialmente nos terminais vinculados ao escoamento de commodities (tais como o Porto de Itaquí), observa-se dinamismo semelhante. A partir da ampliação regulatória das debêntures incentivadas para logística e transporte (a partir de 2016), os portos passaram gradualmente a integrar o grupo de projetos com maior potencial de captação via mercado de capitais. Ainda que a participação portuária no volume autorizado de debêntures seja menor que a de rodovias e ferrovias, os investimentos portuários vêm se beneficiando do mesmo movimento de redução da dependência do orçamento público e maior presença de investidores privados, pessoas físicas e fundos de investimento (Inesc, 2024).

Quanto às perspectivas relacionadas ao financiamento aos investimentos em infraestrutura de transportes, a expectativa é de continuidade desse padrão nos próximos anos. Diante principalmente das limitações fiscais, o financiamento tende a permanecer concentrado em instrumentos de mercado, especialmente para projetos com maior rentabilidade econômica. Ferrovias e portos associados ao complexo exportador — notadamente no chamado Arco Norte, que inclui o Porto de Itaquí e as ferrovias com as quais ele se conecta — devem seguir como os principais candidatos à captação privada via debêntures e fundos de infraestrutura, enquanto setores com menor retorno econômico continuarão mais dependentes de apoio público e de bancos de fomento, aprofundando a segmentação do perfil de financiamento entre infraestrutura econômica e social no Brasil.

Essa configuração conjunta de regulação e dos mecanismos de financiamento vem claramente favorecendo investimentos no “binômio” ferrovia + porto, o que favoreceu, conforme já relatado, os investimentos no complexo portuário de Itaquí, especialmente para a movimentação de commodities agrícolas e minerais. Dentro dessa lógica, projetos como o a conexão FIOL-Porto Sul na Bahia e Nova Transnordestina-Pecém no Ceará, superadas as barreiras atuais dos modelos de concessão vigentes, que têm dificultado os avanços as obras, especialmente no caso baiano, tendem a serem favorecidos e finalmente concluídos, com impactos positivos potenciais para as economias de ambos os estados e a movimentação portuária.

No caso da FIOL, o principal problema que precisa ser urgentemente direcionado é a alegada falta de capacidade financeira da concessionária (Bamin) para dar conta dos investimentos necessários no prazo acordado para a finalização das obras. O que se vislumbra atualmente para solucionar esse problema é uma possível compra da Bamin pela empresa portuguesa Mota-Engil, que está em negociação (A Tarde, 2026) e, sendo concluído, pode “destravar” o gargalo financeiro para continuidade das obras.

Já no caso da Nova Transnordestina, o principal problema associado ao longo tempo percorrido para a conclusão das obras, bem como da readequação do projeto, com a retirada do trecho Salgueiro-Suape, é a forte dependência da concessionária de recursos oriundos de instituições públicas (FDNE – Sudene/

BNB, BNDES). Entretanto, com a conclusão do trecho Eliseu Martins-Pecém e a efetiva captação de cargas, as infraestruturas complementares (ramais de acesso, terminais multimodais intermediários) devem atrair interesse privado e, conseqüentemente, acessar mecanismos de financiamento com um perfil mais market-based. Por outro lado, o trecho Salgueiro-Suape, que havia sido retirado do projeto em 2022, pelo governo federal da época, e foi incluído no Novo PAC em 2025 (ver Quadro 1), dependerá ainda mais de recursos públicos, inclusive do próprio Orçamento Geral da União, tendo em vista que a ideia do governo federal é realizar as obras com recursos próprios para, somente após sua conclusão, fazer a concessão para a iniciativa privada.

Outro projeto que pode ser considerado como um binômio ferrovia-porto e que pode ganhar impulso com novos investimentos é o que envolve a FCA e o complexo portuário de Aratu, na Bahia. A renovação da concessão da FCA com a VLI, além dos investimentos previstos para a ferrovia em si, abre a perspectiva de atração de novos investimentos privados no complexo portuário, tendo em vista a grande área disponível para arrendamentos (ver Quadro 1).

Além da consolidação da maior atratividade dos investimentos em projetos de infraestrutura de transportes que envolvem o binômio ferrovia-porto, outra tendência que tem se observado recentemente é a consolidação de investimentos (ou, minimamente, intenções de investimentos) em projetos ligados ao setor de energia com foco na descarbonização e transição energética. No Brasil, inicialmente foram anunciados intenções e/ou memorandos de investimentos para produção de hidrogênio verde e derivados nas proximidades de complexos portuários como Pecém-CE, Suape-PE e Açú-RJ, entre outros. Posteriormente, percebeu-se o surgimento de anúncios de investimentos nos chamados combustíveis sustentáveis, tais como SAF (*Sustainable Aviation Fuel*) e E-Metanol, em complexos portuários como Suape-PE, Aratu-BA e Açú-RJ. Além disso, surgiram novos projetos ligados ao gás natural, alguns vinculados ao fornecimento para usinas termelétricas, tais como no Porto de Pecém. Importante lembrar o já mencionado projeto do Porto Indústria Verde, no Rio Grande do Norte, que será voltado à cadeia produtiva da energia renovável, com ênfase em eólicas offshore, hidrogênio verde e insumos industriais de baixo carbono. Assim, pode-se então pensar em um novo binômio energia-porto como tendência para novos investimentos relacionados à infraestrutura portuária, os quais já têm se consolidado em alguns portos do Nordeste. Nos casos em que os portos são servidos pela infraestrutura ferroviária, pode-se falar em um trinômio energia-ferrovia-porto.

Essas novas configurações que foram denominadas de binômios (ferrovia-porto, energia-porto) e trinômio (energia-ferrovia-porto) vêm complementar uma configuração que já existe há alguns anos e que constitui um importante fator para o bom desempenho de algumas instalações portuárias do Nordeste, tais como os complexos de Aratu, Pecém e Suape, planejados dentro de uma lógica também de binômio, no caso o binômio indústria-porto.

Embora a análise efetuada tenha centrado nos principais complexos portuários do Nordeste, é importante mencionar que os portos de menor porte em estados como Rio Grande do Norte (Areia Branca, Natal), Paraíba (Cabedelo), Alagoas (Maceió) e Sergipe (Aracaju), ou mesmo no Ceará (Porto de Fortaleza), em Pernambuco (Porto do Recife) e na Bahia (Porto de Ilhéus), continuam tendo sua importância como infraestrutura de apoio ao fluxo de comércio desses estados, alguns voltados à movimentação de cargas específicas, mas em termos gerais esses portos possuem atualmente baixa capacidade de atração de novos investimentos. Essa baixa capacidade está relacionada com os próprios perfis dos portos e de suas localizações (especialmente os portos imbricados nas zonas urbanas das capitais), mas também pela ausência de conexão ferroviária, devido ao desinteresse das concessionárias (especialmente a FTL, na maior parte do território nordestino) em explorar os trechos ferroviários pré-existentes que atendiam a esses portos. Nesse sentido, a recuperação da conexão ferroviária entre os portos nordestinos propiciaria uma diminuição dos custos logísticos regionais e possivelmente um aumento da capacidade de atração de investimentos para os portos que atualmente não possuem efetivamente essa conexão. Para tal, conforme informado no Quadro 1, precisa haver o aprofundamento sobre o que fazer com os trechos atualmente não operacionais da FTL, no âmbito da discussão sobre a antecipação de concessão.

No âmbito das perspectivas relacionadas do desenvolvimento das infraestruturas ferroviária e portuária no Nordeste, vários foram os investimentos previstos mencionados ao longo do presente texto, direcionados a diferentes projetos relacionados à infraestrutura em si, mas também em muitos casos investimentos que são consequência da existência dessas infraestruturas. A Tabela 4 apresenta uma visão consolidada dos principais investimentos relacionados a projetos previstos ou em implantação e que possuem relação com as infraestruturas ferroviária e portuária da Região Nordeste.

Tabela 4 – Principais investimentos previstos ou em execução que estão relacionados à disponibilidade de infraestrutura ferroviária e portuária na Região Nordeste

Projeto	Descrição	Valor Estimado	Infraestrutura Associada	Estágio Atual
Expansão do TEGRAM	Aumento da capacidade estática de 500 mil toneladas para 856 mil toneladas, e a capacidade de movimentação de 15,5 milhões para 23 milhões de toneladas/ano.	R\$ 1,63 bilhão	Porto de Itaqui	Planejada
Construção do berço 98 do Porto de Itaqui	O berço será provavelmente utilizado para a movimentação de grãos, com capacidade de movimentação de 8 milhões de toneladas/ano. Conclusão prevista para o 2º semestre de 2026.	R\$ 289 milhões	Porto de Itaqui	Em execução
Ampliação do terminal de granéis líquidos do Porto de Itaqui	A ampliação deve elevar a capacidade de armazenamento deve passar dos atuais 602,46 mil m3 para 885,81 mil m3.	N/D	Porto de Itaqui	Planejada
Implantação da Ferrovia Nova Transnordestina	Está em execução o trecho entre Eliseu Martins (PI) e Pecém (CE), totalizando 1.206 Km (79% executados), e conclusão projetada para 2027. O outro trecho previsto no projeto original, de 547 Km, entre Salgueiro (PE) e Suape (PE), tem cerca de 179 km concluídos.	R\$ 18,5 bilhões (15 + 3,5)	Ferrovia Nova Transnordestina Porto de Pecém Porto de Suape	Em execução
Extensão do TMUT (3º pier) e implantação do berço 11 e construção de 2 novos berços no pier 2 (granéis líquidos e gasosos) e do berço zero no Porto de Pecém	A implantação do berço 11 dará suporte às operações de carga geral e contêineres, liberando o berço 5 para operação exclusiva das cargas da ferrovia nova transnordestina. Os 2 novos berços no pier 2 serão destinados a granéis líquidos e gasosos e o chamado berço 0 será exclusivo para a operação de um terminal de regaseificação de GNL.	R\$ 1,5 bilhão	Porto de Pecém	Em execução o berço 11, planejados os demais.
Terminal de gás no Nordeste	Será operado pela empresa Supergasbras, com início da operação previsto para 2030 (500.000 toneladas/ano).	R\$ 1,04 bilhão	Porto de Pecém	Planejado
Terminal de tancagem de combustíveis	Está sendo construído e será operado pela empresa TMB, com início da operação previsto para 2027 (600.000 toneladas/ano).	R\$ 600 milhões	Porto de Pecém	Em execução
Terminal de movimentação de granéis sólidos (TUP Nelog)	Será operado pela Transnordestina Logística, com início da operação previsto para 2028 e capacidade de movimentação de 6 milhões toneladas/ano.	R\$ 1,3 bilhão	Porto de Pecém	Planejado
Usina termelétrica GNL	Ativo da Eneva, que utilizará o GNL como combustível, início da operação previsto para 2030 e consumo de 18 milhões de m3/ano de GNL	R\$ 6 bilhões	Porto de Pecém	Planejado
Implantação de Data Centers na área do CIPP	Início da operação do 1º data center, da empresa ByteDance (TikTok), previsto para 2028	R\$ 200 bilhões	Porto de Pecém	Em execução
Hub de hidrogênio verde	Início das operações em 2029, o que depende da solução dos problemas de infraestrutura energética e concretização dos investimentos dos projetos anunciados e com pré-contratos assinados.	R\$ 66 bilhões	Porto de Pecém	Planejado
Porto Indústria Verde	O Porto Indústria Verde será voltado à cadeia produtiva da energia renovável, com ênfase em eólicas offshore, hidrogênio verde e insumos industriais de baixo carbono. O projeto envolve a estruturação de uma Parceria Público-Privada (PPP) com apoio do BNDES.	R\$ 5,6 bilhões	Novo terminal portuário no RN	Planejado
Novo terminal de contêineres do Porto de Suape	Pertencente ao Grupo Maersk, funcionará como TUP e está sendo implementado numa área que hoje pertence ao Estaleiro Atlântico Sul. capacidade inicial de movimentação de 400 mil TEUs por ano, o que aumentará em mais de 50% a capacidade de movimentação de contêineres no complexo portuário.	R\$ 1,6 bilhão	Porto de Suape	Em execução
Implantação dos cais números 6 e 7 no Porto de Suape	Infraestrutura necessária para futura implantação de terminal de granéis sólidos e do chamado “Cais de Transição Energética”	R\$ 1,7 bilhão	Porto de Suape	Planejado
Terminal de granéis sólidos	Obra que depende da concretização da chegada do ramal da Ferrovia Nova Transnordestina, com capacidade de movimentação prevista de 13,5 milhões de toneladas/ano.	R\$ 1,5 bilhão	Porto de Suape	Planejado

Projeto	Descrição	Valor Estimado	Infraestrutura Associada	Estágio Atual
Projeto European Energy	Destinado à produção de E-metanol, com produção prevista de 100 milhões de toneladas/ano do combustível	R\$ 2,0 bilhões	Porto de Suape	Planejado
Projeto GoVerde Holding	Destinado à produção de E-metanol, com produção prevista de 110 milhões de toneladas/ano do combustível	R\$ 2,0 bilhões	Porto de Suape	Planejado
Renovação da concessão da FCA	A renovação da concessão por 30 anos (até 2056) prevê a revitalização completa do corredor Minas-Bahia, entre Corinto (MG) e Aratu (BA).	R\$ 20 bilhões (trecho completo)	Ferrovia Centro Atlântica Porto de Aratu	Em execução
Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)	A FIOL é um projeto estruturante dividido em três trechos complementares: a FIOL 1 (537 km), entre Caetité e o Porto Sul em Ilhéus, está em execução (63,3%), sendo voltada sobretudo ao escoamento de minério de ferro da Bamin, encontra-se com cerca de 63,3% de execução, e pode ter sua conclusão postergada de 2027 para 2031; a FIOL 2 (485 km), entre Caetité e Barreiras, encontra-se em execução com avanço físico próximo a 71%, sendo estratégica para o transporte de grãos do oeste baiano, com potencial de agregar cerca de 9 milhões de toneladas anuais; e a FIOL 3 (840 km), ainda em fase de planejamento, ligará Correntina (BA) a Mara Rosa (GO), conectando-se à Ferrovia Centro-Oeste (FICO) e formando o Corredor Ferroviário Leste–Oeste, parte de um eixo bioceânico que integrará o Porto de Ilhéus ao Pacífico, ampliando a competitividade logística brasileira	R\$ 6 bilhões	FIOL Porto de Ilhéus Porto de Aratu Novo Porto Sul	Em execução
Porto Sul	O Porto Sul faz parte do projeto integrado “mina-ferrovia-porto” da Bamin, que inclui o trecho 1 da FIOL. Embora as obras tenham sido iniciadas em 2020, atualmente menos de 2% das obras necessárias foram concluídas, o que levou a uma negociação para extensão do prazo de finalização, de 2027 para 2031. O Porto Sul terá capacidade de movimentar até 42 milhões de toneladas de grãos sólidos (principalmente minérios e grãos) por ano e receber navios de até 250 mil toneladas.	US\$ 1,46 bilhão	Novo terminal portuário na BA FIOL	Iniciado

Fonte: Elaborado pelo BNB/Etene a partir de fontes diversas, incluindo pesquisa direta.

4 CONCLUSÃO

A análise desenvolvida ao longo deste trabalho evidencia que a infraestrutura de transportes do Nordeste apresenta uma evolução assimétrica entre os modais portuário e ferroviário. Enquanto os portos da Região, sobretudo aqueles inseridos em complexos industriais consolidados, vêm registrando expansão de capacidade, diversificação de cargas e crescente atração de investimentos privados, a infraestrutura ferroviária permanece marcada por gargalos estruturais, trechos inoperantes e atrasos recorrentes na implantação de projetos estratégicos. Essa assimetria limita o pleno aproveitamento das vantagens logísticas regionais e reduz o potencial de integração territorial e produtiva do Nordeste.

O estudo demonstra que experiências bem-sucedidas como o complexo de Itaquí reforçam a importância do chamado binômio ferrovia–porto como indutor de eficiência logística, redução de custos e aumento da competitividade das cadeias produtivas, especialmente no escoamento de commodities agrícolas e minerais. Contudo, a fragilidade da malha ferroviária nordestina — em especial o baixo desempenho operacional da FTL e a lentidão na conclusão de projetos como a Nova Transnordestina e a FIOL — compromete a consolidação desse modelo de integração logística em escala regional, mantendo elevada a dependência do transporte rodoviário, o que inibe um desenvolvimento ainda mais promissor de outros complexos portuários que têm tido bom desempenho, tais como Pecém, Suape e Aratu.

Do ponto de vista institucional, o trabalho evidencia que os avanços regulatórios observados nas últimas décadas, notadamente a Lei dos Portos, a Lei das Prorrogações Antecipadas e o Marco Legal das Ferrovias, criaram um ambiente mais favorável à participação privada e à ampliação dos investimentos em infraestrutura. Paralelamente, observa-se uma mudança estrutural nos mecanismos de financiamento, com maior protagonismo do mercado de capitais e redução da dependência de recursos orçamentários e do BNDES. Esse novo arranjo tem favorecido projetos economicamente robustos e integrados a cadeias exportadoras, ao mesmo tempo em que impõe desafios adicionais para empreendimentos com menor retorno financeiro, especialmente no modal ferroviário.

Por fim, o trabalho aponta para a emergência de uma nova fronteira de investimentos associada à transição energética, na qual os portos nordestinos passam a desempenhar papel estratégico não apenas como nós logísticos, mas também como plataformas industriais e energéticas. Projetos relacionados à produção de hidrogênio verde, e-metanol e SAF indicam a formação de um novo binômio energia–porto — e, em alguns casos, de um trinômio energia–ferrovia–porto. A consolidação dessa agenda dependerá, entretanto, da superação dos gargalos ferroviários existentes, do fortalecimento da coordenação regulatória e da capacidade de estruturar modelos de financiamento compatíveis com investimentos intensivos em capital e de longo prazo, condição essencial para que o Nordeste amplie sua inserção competitiva nas cadeias globais de valor.

Referências

Agência Infra. Ministério dos Transportes quer conceder Corredor Leste-Oeste com Fiol 1. Disponível em <https://agenciainfra.com/blog/ministerio-dos-transportes-quer-conceder-corredor-leste-oeste-com-fiol-1/> Acesso em 08 jan. 2026.

Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ. Estatístico Aquaviário. Disponível em <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html#pt> Acesso em 26 mai. 2026.

Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base – ABDIB. Livro Azul da Infraestrutura 2025. São Paulo: ABDI, 2025.

A Tarde. Negociação avança e obra da Fiol fica mais próxima de ser retomada. Disponível em <https://atarde.com.br/politica/negociacao-avanca-e-obra-da-fiol-fica-mais-proxima-de-ser-retomada-1387137> Acesso em 13 mai. 2026.

Banco Mundial. **Rotas para o Nordeste: Produtividade, Empregos e Inclusão.** O caminho para acelerar o crescimento nacional a partir dos motores regionais. Washington-DC: Banco Mundial, 2025.

Confederação Nacional do Transporte – CNT. Pesquisa CNT de ferrovias 2015. Brasília: CNT, 2015.

Emis. Brazil Transportation Sector Report 2025/2026. (2024). Disponível em <https://www.emis.com> Acesso em 01 ago. 2025 (Acesso Restrito).

Grupo Banco Mundial. **De Volta ao Planejamento: Como Preencher a Lacuna de Infraestrutura no Brasil em Tempos de Austeridade.** Washington-DC: Grupo Banco Mundial, 2017.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. PIB cresce em todos os 27 estados do país em 2023. Disponível em <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/45142-pib-cresce-em-todos-os-27-estados-do-pais-em-2023> Acesso em 22 jan. 2026.

Instituto de Estudos Socioeconômicos – INESC. Perfil de Financiamento da Infraestrutura Logística no Brasil – Relatório Técnico. Brasília: INESC, 2024.

Magro, J. M. V.; Bartolomé, R. I. Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias em America y España. Caracas: CAF, 2010.

Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL. Infraestrutura Ferroviária. Disponível em <https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/dados-por-modo-de-transporte/setor-ferroviario/infraestrutura-ferroviaria/> Acesso em 14 abr. 2026a.

Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL. Movimentação Ferroviária. Disponível em <https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/dados-por-modo-de-transporte/setor-ferroviario/movimentacao-ferroviaria/> Acesso em 15 abr. 2026b.

Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL. Movimentação Aquaviária. Disponível em <https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/dados-por-modo-de-transporte/setor-aquaviario/movimentacao-aquaviaria/> Acesso em 24 abr. 2026c.