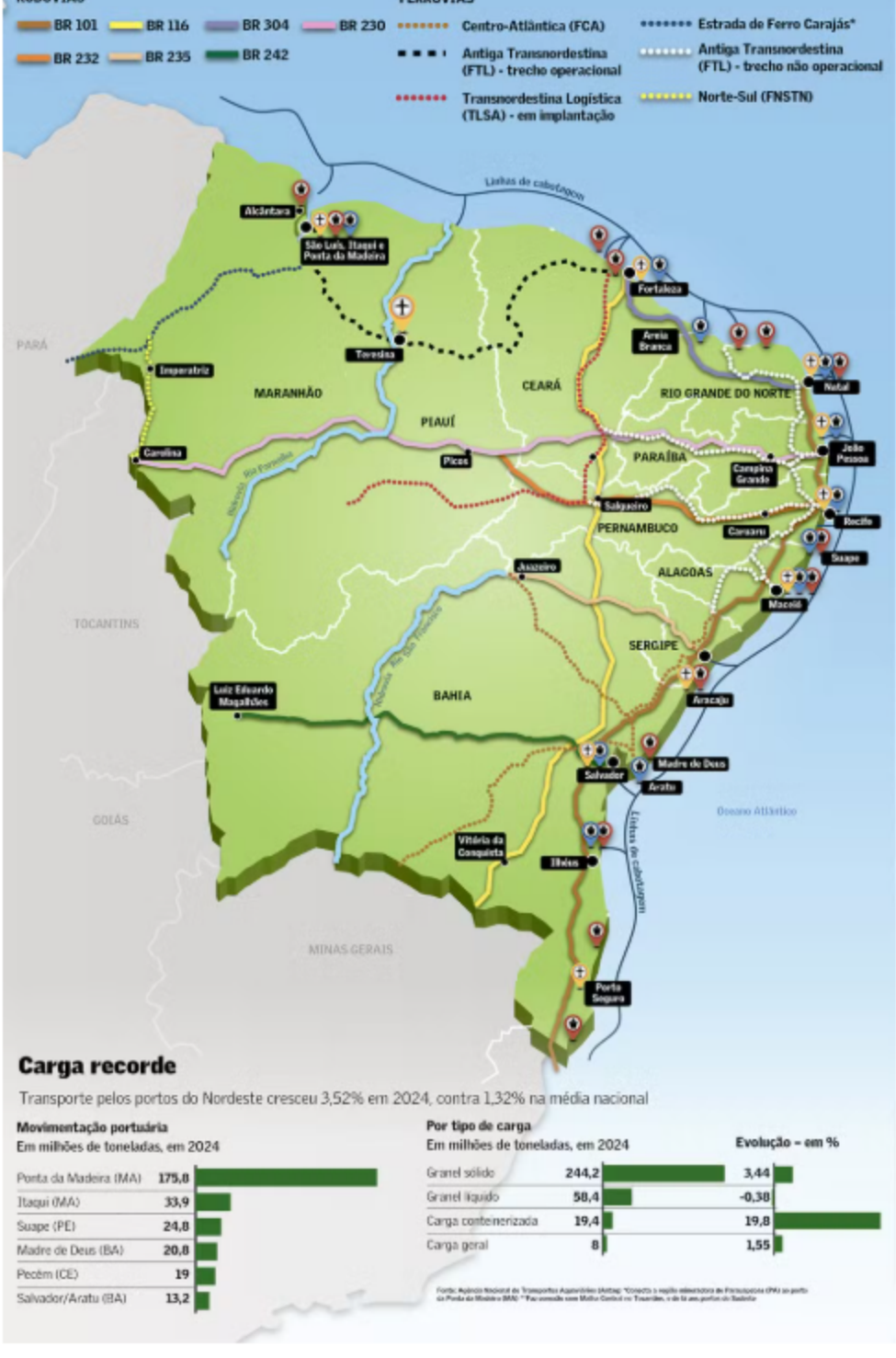


Investimentos em portos criam novas perspectivas logísticas para o Nordeste

Terminais marítimos da região devem receber R\$ 4 bilhões nos próximos anos

Por Domingos Zaporolli — Para o Valor, de São Paulo

12/11/2025 05h04 - Atualizado há 4 horas



— Foto: Arte/Valor

Uma série de investimentos públicos e privados previstos para os próximos anos, que podem superar os R\$ 4 bilhões, irá ampliar a capacidade da infraestrutura portuária no Nordeste, que ganha relevância tanto para escoar a produção agropecuária quanto no recebimento de cargas para o mercado interno. Em 2024, os dez portos organizados e 19 terminais de uso privado (TUPs) da região movimentaram 330 milhões de toneladas de mercadorias, 3,52% acima de 2023, contra expansão nacional de 1,32%, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Neste ano, a alta acumulada até agosto é de 1,14%.

Dois fatores contribuem para essa expansão. O primeiro é que a economia da região vem crescendo acima da média nacional. A **Tendências** Consultoria projeta avanço anual de 3,2% do PIB nordestino de 2027 a 2034, contra 2,3% para o país. O segundo é que os portos do Nordeste vão assumir um papel ainda mais relevante no escoamento da safra, tanto a produzida no Matopiba - região formada pelas áreas produtoras de grãos de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia - quanto a proveniente do Centro-Oeste, devido aos novos corredores logísticos programados para entrar em funcionamento nos próximos anos.

“A demanda por serviços de transporte aquaviário no Nordeste é crescente e é urgente ampliar a oferta de capacidade portuária”, afirma Alex Sandro de Ávila, secretário nacional de Portos. Em 2024, o Porto do Itaqui (MA) embarcou 17,8 milhões de toneladas de soja e milho colhidas nessas regiões e recebeu 4 milhões de toneladas de fertilizantes, de acordo com a Antaq. A carga do agronegócio chega ao porto maranhense por meio de caminhões, mas principalmente pelo corredor ferroviário formado pela Ferrovia Norte-Sul - Tramo Norte e pela Estrada de Ferro Carajás.

Novas infraestruturas vão ampliar o transporte de grãos aos portos nordestinos. A Ferrovia Transnordestina, que ligará o Matopiba ao porto do Pecém (CE), tem previsão de entrar em operação gradualmente entre 2027 e 2028. No final de outubro o governo federal lançou o edital para a construção do trecho da ferrovia entre Salgueiro (PE) e o Porto de Suape (PE).

Em 2026, o Ministério dos Transportes prevê realizar a licitação do corredor ferroviário Leste-Oeste, formado pelas ferrovias de integração Centro-Oeste (Fico) e Oeste-Leste (Fiol), interligando Lucas do Rio Verde (MT) a Ilhéus, no sul da Bahia.

Duas hidrovias também estão nos planos. A do Parnaíba, 924 km navegáveis entre Uruçuí, no centro produtor de grãos piauiense, e o novo porto do Piauí, que está sendo constituído pelo governo do Estado em Luís Correia. E a Hidrovia do Rio São Francisco, com 1.371 km entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), que o Ministério dos Portos e Aeroportos (Mpor) pretende licitar no final de 2026. A hidrovia prevê a conexão em Juazeiro com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que transportaria a carga até o porto de Aratu (BA), e também com a Fiol em Cariacá (BA), podendo chegar à Ilhéus ou Aratu, com um novo trecho ferroviário partindo de Jequié (BA).

O Nordeste vive uma expansão do modal para o transporte marítimo. Investimentos previstos incluem R\$ 350 milhões da União para obras como dragagens dos portos de Suape (PE), Recife e Natal. Há outros R\$ 184,75 milhões já contratados em 11 leilões de terminais portuários realizados desde 2023, entre eles três de grãos sólidos em Recife e três de grãos líquidos e um de sólidos em Maceió, além de terminais de passageiros em Maceió e Fortaleza (CE).

Até o final de 2026 estão previstos leilões que devem estimular investimentos de R\$ 647,25 milhões. Vão ao pregão dois terminais de grãos sólidos - um em Itaqui (MA) e outro em Natal -, um de contêineres em Fortaleza e um terminal de passageiros no do Recife. As iniciativas também contemplam R\$ 1,6 bilhão da APM Terminals, subsidiária da Maersk, em um terminal em Suape com capacidade para 400 mil TEUs (contêineres de 20 pés) por ano, previsto para 2026. O Terminal de Grãos do Maranhão (Tegam), em Itaqui, vai receber R\$ 1,16 bilhão para expansão. Sua capacidade anual irá passar de 15 milhões de toneladas para 23,5 milhões de toneladas.

Esse investimento pode reduzir as filas de navios para atracação, principalmente no escoamento da safra, quando chegam a 35 dias. “E cada navio parado apresenta um custo de US\$ 30 mil a US\$ 40 mil por dia”, diz o operador portuário Admar Pereira, da Ziran Logística.

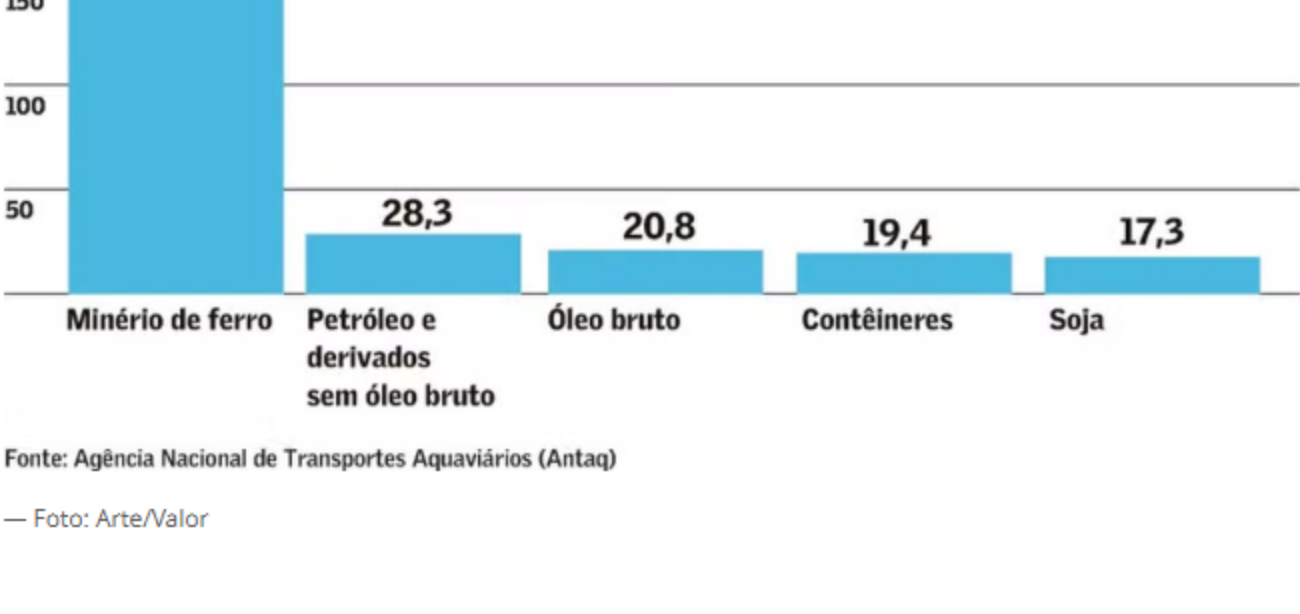
Para Maurício Laranjeira, gerente de políticas industriais da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), o novo terminal de contêineres em Suape deve atrair novas linhas marítimas e diversificar rotas de transporte, principalmente com Estados Unidos e Ásia. “É mais oportunidade de mercado para a economia pernambucana”, diz.

Plano para Aratu prevê que agente privado procure investidores

O volume de investimentos portuários públicos e privados que estão previstos para o Nordeste pode ser ainda maior, caso o Ministério de Portos e Aeroportos consiga levar adiante seu plano de expandir o porto de Aratu-Candeias (BA) por meio de uma concessão no modelo Landlord Port, onde o Estado manterá a propriedade do terreno e da infraestrutura básica e transferirá a um agente privado a tarefa de viabilizar o desenvolvimento de áreas e a atração de investidores para projetos greenfield de novos cais, berços e terminais.

Movimentação portuária

Principais grãos sólidos e líquidos nos portos do NE - em mi de ton



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

— Foto: Arte/Valor

“O projeto está em fase final de elaboração e encaminharemos ao Tribunal de Contas da União [TCU] no primeiro semestre de 2026”, diz Alex Sandro de Ávila, secretário nacional de Portos. A ideia é realizar o leilão de concessão no próximo ano. O secretário, no entanto, prefere ainda não detalhar a proposta, que pode envolver contratos de concessão de até 70 anos.

“Aratu e Itaqui [MA] são os portos com maior disponibilidade de áreas para projetos greenfield [na região] e vão ter papel importante na expansão da infraestrutura portuário do Nordeste”, afirma Ávila.

Para Carlos Henrique Passos, presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb), os portos do Nordeste, em geral, possuem boa estrutura e muitos, como Aratu, têm potencial de expansão com novos terminais. A região, porém, peca por dificuldade de acesso terrestre aos portos. “Falta conectividade intermodal”, afirma.

Uma das reivindicações do setor produtivo é a modernização e duplicação das BRs 101 e 116, que atendem a maioria dos portos da região. Outra reivindicação é a revitalização de malhas ferroviárias existentes, como as ferrovias Centro-Atlântica (FCA) - que liga Belo Horizonte ao porto de Aratu e apresenta velocidade média de 11 km/h - e Transnordestina Logística (FTL), que interliga os portos do Itaqui, Pecém, Fortaleza e passa por Teresina (PI), com trens que viajam em média a 7,1 km/h, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).