

LOGÍSTICA

Transnordestina a caminho

Setor privado e governo federal esperam conclusão das obras até 2029, destravando o escoamento de produtos na região

» RAPHAEL PATI

Fortaleza (CE)— O Nordeste aposta no modal ferroviário para ampliar a capacidade de escoamento e exportação dos produtos da região. Após quase duas décadas, governo e setor privado somam forças para concluir as obras da Transnordestina, que chegou a ficar sem repasses por cinco anos. Apesar disso, os entraves já são considerados problemas do passado, e a corrida, agora, é para entregar 100% da infraestrutura

até o final da década.

Quando finalizada, a ferrovia terá o formato de um “T” invertido, que forma a junção de três trechos: Eliseu Martins (PI) a Salgueiro (PE); Salgueiro (PE) ao Porto do Pecém, a cerca de 60 km de Fortaleza (CE); e Salgueiro (PE) ao Porto de Suape, a 46 km de Recife (PE). Ao todo, serão 1.206 quilômetros de extensão, com investimento de cerca de R\$ 12 bilhões, de acordo com o Ministério dos Transportes.

Os trechos que conectam Salgueiro aos terminais no Piauí e no

Ceará são controlados pela Transnordestina Logística S.A (TLSA), empresa de capital privado do Grupo CSN. Já a linha que chega ao Porto de Suape está sob o comando do governo federal e tem as obras mais atrasadas por falta de recursos e de prioridade dos últimos governos.

O governo estima que a Transnordestina deve ficar 100% concluída até 2029. “Essa é hoje a maior obra linear em execução no país, com R\$ 7 bilhões já sendo aplicados. Com os novos contratos

previstos, esse avanço será ainda maior e, até o início do próximo ano, teremos aproximadamente R\$ 1,5 bilhão em obras ferroviárias contratadas apenas para Pernambuco”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho, durante o anúncio da retomada das obras.

Expectativa

Nos últimos dias 26 e 27 de novembro, líderes e representantes do setor de logística se reuniram em Fortaleza para debater o futuro

dos novos empreendimentos no país. Na 20ª edição da Expolog – Feira Internacional de Logística, o **Correio** conversou com o diretor Comercial e de Terminais da TLSA, Alex Trevisan, que disse estar confiante com o andamento das obras.

“A gente pretende chegar no segundo semestre de 2027 no Porto do Pecém. E, no primeiro semestre de 2028, chegando na última ponta, lá no Piauí”, disse Trevisan, emendando que, nos trechos administrados pela concessão privada, já há 680 km de

ferrovia aptos à operação.

Em outubro, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou pela primeira vez o transporte de cargas na ferrovia. De acordo com o órgão, está permitido, em um primeiro momento, o transporte de grãos, algodão, minérios, gesso, gipsita e contêineres. Com o sim da agência, a TLSA, que opera o trecho, espera apenas a liberação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para iniciar a operação.

Ministério dos Transportes



Construção da ferrovia começou em 2006 e está 15 anos atrasada

Pecém espera crescimento

O Porto do Pecém espera intensificar a exportação de grãos e outros produtos para diversos continentes, sobretudo à Ásia, com a chegada da Transnordestina. Em 2024, sua movimentação geral cresceu 7% em relação ao ano anterior, com cerca de 17,04 milhões de toneladas.

A conclusão das obras da ferrovia pode abrir caminho para o porto com a chegada dos principais produtos do Matopiba (fronteira agrícola formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), como soja, milho e algodão, que atualmente deslocam para outros portos.

“Com todo esse trajeto, a gente vai gerar emprego e renda, desenvolver as regiões por onde a Transnordestina passa e a possibilidade de aumento da exportação de grãos vai ser inimaginável”, considera a diretora executiva da Associação das Empresas do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Aeci-pp), Ludmilla Campos.

O complexo portuário passa por um processo de ampliação, como explica a diretora. A chegada do hidrogênio verde, da amônia, da tançagem e de data centers são alguns dos exemplos de como o Pecém tem se tornado um local mais atrativo para os exportadores e importadores. “O porto, quando foi instalado, a gente sabia que ia crescer. Tinha um sonho de que ia se tornar um complexo industrial, mas ele hoje é muito maior do que se pensou”, destaca. Para o complexo, Campos acredita que o único modal que ainda necessita de maior expansão é ferroviário. A única linha que chega atualmente a Pecém vem de outro porto importante do estado, o de Mucuripe, que fica dentro da cidade de Fortaleza.

Adilson Benega, diretor comercial e financeiro da Unilink Transportes Integrados Ltda., que conduz a parte operacional do Porto do Pecém, explica que um dos entraves no país, que se reflete no complexo cearense, é o fato de os equipamentos portuários serem importados. “Você tem que começar a ter desescaixe financeiro com seis, sete meses para receber o equipamento, para depois fazer com que ele comece a produzir e começar a devolver o retorno do investimento”, explica.

Dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostram que o setor de logística representa atualmente cerca de 12,7% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e responde por mais de 1,5 milhão de empregos diretos. Apesar dos números expressivos, ainda há grandes desafios a serem superados, como gargalos de infraestrutura, custos de transporte e

as desigualdades regionais, principalmente com os baixos níveis de investimento nas regiões Norte e Nordeste. Diante disso, a Transnordestina é apenas um exemplo de como melhorar a logística e, consequentemente, a qualidade de vida na região.

Exemplo de impacto

Um dos maiores complexos portuários do país é o Porto do Itaqui, em São Luís, no Maranhão. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostram que ele é o porto que mais cresce no Nordeste, com um progresso de 8,45% entre janeiro e agosto deste ano em relação a 2024, em movimentação de cargas. A expansão do Matopiba é um dos fatores que ajudam a explicar o crescimento do porto que investe atualmente na construção de mais um berço (onde o navio atraca).

Desde a implantação do Terminal de Grãos do Maranhão (Telegram), em 2015, os volumes de granéis sólidos para exportação, sobretudo de soja e milho, passaram a representar hoje 70% de toda a carga que movimentam o porto, como explica a gerente de planejamento do Porto de Itaqui, Luciana Kuzolitz. “O Matopiba e toda aquela região Centro-Oeste do país é uma região muito forte. Então, esse crescimento traz, também, o crescimento do fertilizante. Só neste ano, a gente já cresceu 1 milhão de toneladas de fertilizante”, destaca.

Itaqui é um exemplo de como as ferrovias podem ser estratégicas para os complexos portuários. A inauguração da Estrada de Ferro Carajás, ainda nos anos 1980, elevou a competitividade do porto, que se aproveitou da infraestrutura criada para transportar minério e tornou a linha uma forte transportadora do granel. “A gente tem um orgulho muito grande de ser brasileiro, de estar no Nordeste e de estar crescendo nos níveis que a gente está crescendo com sustentabilidade, com governança, com inovação”, comenta Kuzolitz.

Mesmo em tempos de tecnologia, as ferrovias ainda despontam como um meio de transporte de cargas mais barato e eficiente que o modal rodoviário. “Você consegue dar viabilidade para essas cargas, principalmente cargas de baixo valor agregado e cujo custo logístico é muito alto”, destaca o diretor comercial da Transnordestina Logística, Alex Trevisan. Como outros empresários e lideranças políticas, ele acredita que o futuro passa pelos trilhos. (RP)

O jornalista viajou a convite da Prática Eventos

OS AVANÇOS DO NORDESTE

em prol de uma região forte, integrada e competitiva

O Nordeste brasileiro vive um momento decisivo, marcado por crescimento econômico, inovação e fortalecimento das políticas públicas. Para discutir esses avanços e os desafios que ainda persistem, reuniremos autoridades, especialistas e lideranças em um encontro dedicado à reflexão estratégica sobre o futuro da região.

Carlos Alexandre
editor de Política, Economia e Brasil do Correio Braziliense

Denise Rothenburg
colunista do Correio Braziliense

Wanger Rocha
presidente do Banco do Nordeste

Cassiano Pereira
presidente da Federação das Indústrias do Estado da Paraíba (FIEPB)

Marcello Cabral
diretor de Novos Negócios da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica)

Ricardo Capelli
presidente da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI)

Pedro Lima
secretário de Desenvolvimento Regional do Consórcio Nordeste

Uallace Moreira
secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços (SDIC/MDIC)

Ana Euler
diretora-executiva de Inovação, Negócios e Transferência de Tecnologia da Embrapa

INSCRIÇÕES GRATUITAS

04/12
a partir das 8h30
auditório do
Correio Braziliense
SIG Qd. 02 Lt. 340