

# PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA



+DE  
2.800  
PROJETOS



**CNT**

CNT / SEST SENAT / ITL  
Sistema Transporte

# PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

**CNT** **CNT / SEST SENAT / ITL**

Sistema Transporte



## FICHA TÉCNICA

Presidente do Sistema Transporte  
Vander Francisco Costa

### Vice-Presidentes da CNT

**Transporte Rodoviário de Passageiros**  
Eudo Laranjeiras

**Transporte Rodoviário de Cargas**  
Flávio Benatti

**Transporte Aquaviário de Cargas e de Passageiros**  
Raimundo Holanda Cavalcante Filho

**Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros**  
Benony Schmitz Filho

**Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros**  
Geraldo Bertolotti Strambi

**Infraestrutura de Transporte e Logística**  
Paulo Gaba Júnior

**Diretora Executiva da CNT**  
Fernanda Rezende

**Diretora Executiva Nacional do SEST SENAT**  
Nicole Goulart

**Diretor Adjunto Nacional do SEST SENAT**  
Vinicius Ladeira

### Equipe Técnica da CNT

**Gerência Executiva de Inteligência em Transporte**  
Tiago Veras  
Camila Antunes  
Camilla Souza  
Giulia Garcia  
Ana Clara Matos  
Mariane Sisdelli de Oliveira

**Gerência Executiva de Estatística e Pesquisa**  
Jefferson Silva  
Rafael Ribeiro

**Gerência Executiva de Geoprocessamento**  
Fábio Augusto  
Cláudio Araújo  
Frederico Soares  
Michelle Antonello  
Samille Souza  
Wanessa Fernandes

**Gerência Executiva de Economia**  
Fernanda Schwantes  
Ana Luísa Normando  
Carlos Eduardo Espinel  
Fernando Nogueira Salviano

**Gerência Executiva de Gestão e Projetos**  
Marcia Kamada  
Isabella Silveira

**Coordenação de Tecnologia da Informação**  
Luiz Branco  
Danilo Nogueira  
Diego Carvalho  
Larissa Gonçalves  
Lucas Ribas  
Luciano Oliveira

**Consultor Técnico**  
Bruno Batista

### Departamento Executivo do SEST SENAT

**Revisão:** Anna Guedes  
**Projeto Gráfico:** Sávio Marques  
**Diagramação:** Gráfica Movimento  
**Atendimento:** Vanessa Montenegro  
**Estratégia de Divulgação:** Gerência Executiva de Comunicação

Plano CNT de transporte e logística. – Brasília : CNT, 2026.  
142 p.: il. color. ; gráficos.

ISBN 978-85-68865-41-5 (Impresso)

ISBN 978-85-68865-42-2 (PDF)

1. Transporte – Brasil – relatório. 2. Transporte – Brasil – planejamento. 3. Logística. 4. Regiões – Brasil. 5. Infraestrutura de transporte. I. Confederação Nacional do Transporte.

CDU 656.1/.7(81)(047)

## SUMÁRIO

|                                                      |     |
|------------------------------------------------------|-----|
| 01. INTRODUÇÃO.....                                  | 7   |
| 02. O SETOR DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA NO BRASIL..... | 13  |
| 03. METODOLOGIA .....                                | 23  |
| 04. O PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA .....      | 43  |
| 05. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....                        | 131 |



Acesse o painel  
de consulta  
dinâmica e baixe  
a versão digital



## PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Entender o transporte como elemento essencial para o desenvolvimento de um país continua sendo uma premissa das nações que buscam crescer de forma sustentável, competitiva e integrada. A capacidade de movimentar pessoas e bens por meio de sistemas eficientes de transporte e logística é determinante para a inserção econômica global e para a redução das desigualdades regionais.

No Brasil, avançar na infraestrutura de transporte é um passo decisivo para ampliar o potencial de crescimento econômico e melhorar a qualidade de vida da população. A superação de desafios históricos passa, necessariamente, por uma agenda consistente de planejamento, que priorize investimentos estruturantes e promova maior eficiência na movimentação de cargas e passageiros em todo o território nacional.

É nesse contexto que a Confederação Nacional do Transporte reafirma seu compromisso institucional com o desenvolvimento do setor ao apresentar a sétima edição do **Plano CNT de Transporte e Logística**. O documento apresenta uma carteira de projetos e consolida uma visão estratégica e integrada das necessidades do país, abrangendo as diferentes modalidades — rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo — e propondo intervenções voltadas à modernização e à ampliação da infraestrutura nacional.

Ao reunir um amplo conjunto de projetos estruturantes, o **Plano CNT** contribui para orientar decisões, reduzir gargalos e custos operacionais do transportador e impulsionar a competitividade da economia brasileira.

Com o lançamento deste novo trabalho, a Confederação se posiciona, mais uma vez, como protagonista na formulação de propostas para o setor, contribuindo para a construção de um cenário logístico mais moderno, integrado e alinhado às necessidades do Brasil.

**Vander Costa**

**Presidente do Sistema Transporte**



01





# INTRODUÇÃO







O setor de transporte possui natureza estruturante e transversal, sendo influenciado e influenciando o desempenho dos demais segmentos de atividade. Nesse contexto, o desenvolvimento sustentável de um país, em suas dimensões econômica, social e ambiental, está diretamente relacionado à existência de um sistema de transporte eficiente, integrado e com elevados padrões de qualidade. Para isso, é indispensável que o poder público e as demais entidades responsáveis pelo planejamento e pela gestão deste segmento estratégico atuem continuamente no monitoramento da infraestrutura existente, antecipando demandas de movimentação de cargas e passageiros e implementando, de forma tempestiva, medidas de adequação, modernização e expansão da capacidade instalada.

Nesse cenário, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) desempenha papel relevante como articuladora e formuladora de diretrizes para o setor de transporte e logística no Brasil. Ao longo de sua trajetória, a entidade tem contribuído de maneira consistente para a qualificação do debate técnico e institucional, por meio da elaboração de estudos, diagnósticos e propostas para o segmento. Destaca-se, nesse sentido, o **Plano CNT de Transporte e Logística 2026**, que consolida, para o país, uma visão integrada dos diferentes modos — aéreo, aquaviário, ferroviário e rodoviário — e apresenta um portfólio de intervenções voltadas à superação de obstáculos logísticos, à ampliação da intermodalidade e ao aumento da competitividade nacional.

Considerando que as intervenções na infraestrutura de transporte exigem, em geral, elevados recursos financeiros e são caracterizadas por investimentos de longo prazo, os projetos devem ser selecionados segundo critérios rigorosos, fundamentados em análises técnicas e na maximização dos benefícios socioeconômicos. Nesse contexto, a atuação da CNT se destaca ao propor uma abordagem multimodal e orientada por evidências, contribuindo para a apresentação de projetos relevantes para a rede logística em âmbitos nacional e estaduais. Ao identificar as infraestruturas necessárias e sugerir intervenções de impacto sistêmico para a ampliação e a melhoria da qualidade e para a redução de custos logísticos, o **Plano CNT de Transporte e Logística** é uma ferramenta estratégica para a construção de políticas públicas mais eficientes, alinhadas às demandas presentes e capazes de responder aos desafios futuros do desenvolvimento logístico do país.

As proposições apresentadas nesta publicação foram divididas de acordo com a sua tipologia: os **Projetos de Integração Nacional** são aqueles que abrangem as grandes rotas de captação e escoamento de produtos e de movimentação de pessoas que interligam as cinco regiões do Brasil e os países vizinhos; já os **Projetos Urbanos** são aqueles de relevância nos contextos urbanos ou metropolitanos e compreendem, principalmente, propostas para o transporte de passageiros.

Em 2026, a CNT apresenta a sétima edição do **Plano CNT de Transporte e Logística**, na qual os projetos propostos anteriormente foram revistos e atualizados, bem como

incluídos novos. Assim como nas edições anteriores, os projetos foram compilados a partir de planos ou programas de governos e de proposições de entidades representativas dos diversos segmentos do transporte, em todo o país.

Além do presente relatório com seu mapa impresso, o **Plano CNT** também conta com um painel virtual de consulta dinâmica, com as informações detalhadas dos projetos e suas localizações. O QR code para o acesso a esse painel está disponível no Sumário deste documento.





02





An aerial photograph of a large port facility, heavily processed with a blue color overlay. The image shows numerous large gantry cranes positioned along the docks, with many shipping containers stacked in neat rows on the ground. A large cargo ship is docked at one of the piers. The overall scene depicts a major hub of maritime trade and logistics.

# O SETOR DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA NO BRASIL





A infraestrutura de transporte constitui um dos pilares de qualquer economia, especialmente em países de dimensões continentais como o Brasil. A eficiência na movimentação de cargas e passageiros impacta diretamente os custos logísticos, a integração territorial e a capacidade de inserção do país nos fluxos globais de comércio. Com isso, a existência de uma rede de transporte equilibrada e eficiente contribui para o incremento da produtividade e da atratividade de investimentos.

Além dos impactos diretos sobre os custos, a qualidade da infraestrutura de transporte também influencia a confiabilidade das cadeias de distribuição e a previsibilidade das operações. Em setores intensivos em logística, como o agronegócio e a indústria de transformação, atrasos, perdas e ineficiências podem comprometer contratos e a credibilidade das empresas, reduzir margens e, principalmente, afetar o potencial e a imagem dos produtos brasileiros no mercado internacional.

Nesse contexto, o conceito de custo logístico assume papel central na análise da eficiência do sistema de transportes. No Brasil, esses custos são historicamente elevados, tendo sido registrado um aumento significativo na última década: em 2014, as despesas logísticas no país representavam 10,4% do PIB; já em 2024, esses valores alcançaram 15,6% desse indicador, situação que praticamente se manteve em 2025 (15,5%)<sup>1</sup>. Em países desenvolvidos, como os Estados Unidos, esse percentual situa-se em torno de 8,0%<sup>2</sup>. Tal cenário possui relação direta com a qualidade e a oferta da infraestrutura de transporte, além de evidenciar ineficiências sistêmicas e contribuir para a diminuição da competitividade do setor produtivo nacional.

A composição desses custos no Brasil também revela um desequilíbrio modal importante. Com elevada predominância do modo rodoviário (65,8%)<sup>3</sup> na matriz de transportes, o país se diferencia, nesse aspecto, de mercados com extensão territorial semelhante, como União Europeia (50%), Estados Unidos (43%), China (35%) e Austrália (27%)<sup>4</sup>, que possuem uma matriz de transporte mais distribuída entre ferrovias, hidrovias e cabotagem. Esse equilíbrio induz a redução de custos por unidade movimentada e favorece a geração de emprego, renda e excedentes para o reinvestimento na própria cadeia logística.

Além das métricas de custo, a comparação internacional pode ser aprofundada por meio do *Logistics Performance Index* (LPI)<sup>5</sup>, elaborado pelo Banco Mundial. Esse índice avalia o desempenho logístico dos países com base em seis critérios: (i) eficiência aduaneira, (ii) qualidade da infraestrutura, (iii) facilidade de organização de embarques internacionais, (iv) competência logística, (v) rastreabilidade e (vi) pontualidade. O Brasil, em geral, ocupa

---

<sup>1</sup> ILOS (2026).

<sup>2</sup> Council of Supply Chain Management Professionals (2025).

<sup>3</sup> CNT (2026).

<sup>4</sup> ILOS (2020).

<sup>5</sup> Índice de Desempenho Logístico, em tradução livre.



posições intermediárias no *ranking*, figurando, na última edição (2023), no 51º lugar em um total de 139 países<sup>6</sup>, o que reforça o diagnóstico de que há espaço significativo para avanços.

A análise conjunta dos custos logísticos e do desempenho no LPI evidencia que os desafios brasileiros vão além da simples expansão da infraestrutura, envolvendo também implantação de melhorias regulatórias, promoção da integração entre modalidades e estímulo à atratividade de investidores. A sua superação é fundamental para reduzir o chamado “custo Brasil” e melhorar o posicionamento do país no cenário global.

O referido custo corresponde ao conjunto de ineficiências estruturais, entraves burocráticos e distorções econômicas que encarecem a operação das empresas no país, reduzem a produtividade e desestimulam novos investimentos. Esses fatores impactam diretamente a competitividade do ambiente de negócios, tornando o ato de empreender e expandir atividades no Brasil mais oneroso e complexo quando comparado a outras economias<sup>7</sup>. No último levantamento, realizado em 2021, estimou-se que produzir e operar no Brasil custa R\$ 1,7 trilhão a mais por ano em comparação com a média dos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), sendo, desse total, cerca de R\$290 bilhões (17%) em razão da infraestrutura deficiente<sup>8</sup>. A Figura 1 apresenta, de forma resumida, outros fatores observados pela CNT e que também contribuem para o aumento do custo Brasil e, conseqüentemente, para a redução da competitividade do país.

Figura 1 – Fatores que contribuem para a baixa competitividade e o aumento do custo Brasil



<sup>6</sup> World Bank (2023).

<sup>7</sup> Conforme definido pelo Observatório do Custo Brasil, elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

<sup>8</sup> Para esse cálculo, três indicadores foram utilizados: custos e qualidade logística, infraestrutura de mobilidade urbana e capacidade de infraestrutura de telecomunicações. A deficiência da infraestrutura representa o terceiro de maior valor de um total de 12 fatores que contribuem para o custo Brasil, suplantado apenas por “honrar tributos” e “empregar capital humano”.

A ausência de um planejamento estruturado e de uma estratégia consistente para o desenvolvimento de um sistema de transporte efetivamente integrado tem gerado distorções relevantes na matriz de transportes brasileira. Tais distorções se manifestam tanto na concentração em determinadas modalidades – em termos de movimentação de cargas e passageiros – quanto nas ineficiências operacionais observadas no sistema como um todo. Nesse cenário, importa destacar que, apesar das desigualdades na repartição modal, cada segmento de transporte possui problemas próprios, que demandam diagnósticos específicos e soluções direcionadas.

Nesse sentido, o **transporte aéreo** brasileiro, por exemplo, vem enfrentando um período de estagnação (com crescimento de apenas 0,8% entre 2014 e 2024) em razão das recessões econômicas e da pandemia que foi antecedido por uma década de significativa expansão (de 213,1% de 2003 a 2014). Apesar de ter diversas origens, a estagnação do setor possui relação direta com problemas de infraestrutura, como a saturação de grandes *hubs*, que operam próximos à sua máxima capacidade horária, e a precariedade da rede de aeroportos regionais, que carecem de instalações adequadas e de significativo volume de investimentos para ampliação das operações e maior conectividade com os aeroportos internacionais<sup>9</sup>.

O **transporte rodoviário**, apesar de seu predomínio na matriz de transporte, também apresenta problemas relacionados às deficiências de planejamento, execução e manutenção da sua infraestrutura. Em um contexto em que apenas 13% da malha rodoviária é pavimentada<sup>10</sup>, o Brasil se encontra muito aquém de países como China (88%), Índia (60%), Canadá (43%) e Argentina (23%), em termos percentuais de infraestrutura rodoviária pavimentada<sup>11</sup>. Além da baixa densidade, verificam-se também problemas na qualidade da malha, conforme levantado na *Pesquisa CNT de Rodovias*, realizada anualmente. Na edição de 2025, a pesquisa mostrou que 62,1% das rodovias tiveram o seu Estado Geral avaliado como “Regular”, “Ruim” ou “Péssimo”<sup>12</sup>. Ao observar apenas a malha pública, esse percentual alcança 72,8%. Tem-se, assim, que a significativa incidência de rodovias em condições inadequadas de conservação e funcionalidade contribui para o aumento dos custos operacionais e para a maior ocorrência de acidentes.

Já o **transporte ferroviário**, reconhecido por sua elevada capacidade de movimentação de cargas em longas distâncias, ainda enfrenta limitações decorrentes da insuficiência de investimentos contínuos. A expansão da malha, a modernização da infraestrutura e a resolução de gargalos são frequentemente prejudicadas por entraves como planejamento inadequado, severa restrição orçamentária e ausência de priorização estratégica por parte

<sup>9</sup> ABR (2025).

<sup>10</sup> Considerando as rodovias federais, estaduais transitórias, estaduais e municipais do país, conforme informado no Boletim Técnico CNT (abril/2026).

<sup>11</sup> ILOS (2026).

<sup>12</sup> Na Pesquisa CNT de Rodovias, a avaliação do Estado Geral considera as seguintes categorias: Pavimento, Sinalização e Geometria da Via.

do poder público. Soma-se a isso um ambiente regulatório que reduz a competitividade do setor frente ao transporte rodoviário. Apesar do recente Marco Legal do Transporte Ferroviário (Lei nº 14.273/2021), persistem desafios relacionados, por exemplo, à recuperação de trechos com baixa circulação de trens e à ampliação da cobertura territorial.

O **transporte marítimo** possui atuação fundamental na cadeia logística brasileira, tendo sido responsável por 80,1% de todas as transações financeiras internacionais e 96,6% de todas as mercadorias importadas e exportadas em 2025<sup>13</sup>. Ainda assim, o setor enfrenta problemas estruturais e institucionais que reduzem sua produtividade e impactam diretamente seu desempenho nacional, como a baixa qualidade dos acessos aos portos, especialmente rodoviários e ferroviários, que gera gargalos. Além disso, destaca-se o excesso de burocracia nos processos de fiscalização, liberação e operação dos portos, dada a complexidade institucional e regulatória. Esses fatores contribuem para a elevação dos custos operacionais e de congestionamento, redução da competitividade do transporte marítimo e a inibição para atração de investimentos.

Já a **navegação interior**, embora possua condições naturais favoráveis e grande potencial de expansão, ainda possui participação pouco expressiva na matriz de transportes. Apenas cerca de 48% das vias navegáveis são, de fato, utilizadas no país<sup>14</sup>. Esse cenário decorre de uma combinação de entraves que incluem deficiências de infraestrutura, como a ausência de eclusas em empreendimentos hidrelétricos – o que compromete a continuidade dos cursos navegáveis –, além de carências relacionadas à operação das hidrovias<sup>15</sup> e terminais, como inadequações em acessos terrestres, berços de atracação, sinalização, balizamento e dragagem. Soma-se a isso a insuficiência de investimentos e de mecanismos de financiamento.

Além das questões de âmbito nacional, as problemáticas locais, relacionadas à infraestrutura **urbana**, também merecem destaque. Em grande parte das cidades brasileiras, a insuficiência de vias dedicadas ao transporte público coletivo, como faixas e corredores exclusivos para ônibus, compromete a eficiência operacional dos sistemas, reduzindo a velocidade média das viagens e a atratividade do serviço coletivo para a população. Somado a isso, tem-se a dificuldade na implantação e expansão de projetos metroferroviários, que demandam elevados investimentos e longos prazos de execução, em um contexto geral de limitações orçamentárias e descontinuidade de políticas públicas. Esse cenário contribui para a sobrecarga do sistema viário urbano, intensificando

<sup>13</sup> 80,1%, considerando o valor financeiro (US\$ FOB), e 96,6%, considerando o peso (em toneladas) de todas as mercadorias exportadas e importadas pelo Brasil em 2025, segundo os dados constantes no Sistema Comex Stat.

<sup>14</sup> Boletim Estatístico CNT (abril/2026).

<sup>15</sup> O termo “hidrovia” é mais adequado para definir vias navegáveis que receberam intervenções para melhoria de navegabilidade, como dragagem, sinalização, balizamento e sistemas de controle operacional. Essas condições, porém, não são encontradas atualmente nas vias navegáveis brasileiras. Ainda assim, por sua ampla utilização e para fins de simplificação, adota-se neste contexto o termo “hidrovia” para designar quaisquer vias interiores navegáveis ou potencialmente aptas ao transporte aquaviário.



congestionamentos e dificultando a consecução de uma mobilidade urbana eficiente e sustentável<sup>16</sup>.

Diante desse conjunto de problemas, torna-se evidente a necessidade de estruturar um planejamento integrado do sistema de transporte, orientado por uma visão estratégica de longo prazo, possibilitando a aplicação de investimentos contínuos em infraestrutura e a ampliação da resiliência logística do país. A articulação eficiente entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, quando aliada a um planejamento consistente e contínuo, torna-se fundamental para a garantia de uma maior previsibilidade e capacidade de resposta a choques externos. Nesse contexto, episódios recentes nos cenários nacional e internacional<sup>17</sup> evidenciam que interrupções em pontos críticos podem gerar consequências imediatas nas cadeias logísticas e nos custos de transporte em escalas local, regional e global. Tais ocorrências reforçam a importância de o Brasil desenvolver, em seu território, uma infraestrutura diversificada e integrada, capaz de mitigar riscos, absorver impactos externos e promover o crescimento econômico de forma mais robusta e sustentável.

Dado o exposto, evidencia-se a necessidade de ampliar o nível de investimentos em infraestrutura, que, historicamente, situa-se em patamar muito inferior ao necessário, para promover a adequada expansão e modernização do sistema de transporte. De acordo com estimativa do Banco Mundial<sup>18</sup>, o Brasil deveria investir cerca de 3,7% do PIB, anualmente, em infraestrutura de transporte para suprir suas lacunas estruturais. Contudo, na média dos últimos 10 anos (2015 a 2025), esse percentual, considerando os aportes do governo federal, foi de apenas 0,15% ao ano<sup>19</sup>. Esse déficit contribui para a perpetuação de gargalos logísticos, limita a competitividade econômica e evidencia a necessidade de ampliação das fontes de financiamento destinadas ao setor, tanto públicas quanto privadas.

Diante desse cenário, ganha relevância a ampliação da participação da iniciativa privada por meio de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs), especialmente em um contexto de restrições orçamentárias do poder público. Nos últimos anos, o Brasil vem intensificando esse modelo como estratégia para modernizar ativos de transporte, ampliar a oferta de infraestrutura e elevar a eficiência operacional dos serviços.

O fortalecimento do ambiente regulatório, porém, é uma condição indispensável para viabilizar a atração de investimentos privados. A definição das regras, a segurança jurídica e a estabilidade institucional são elementos centrais para reduzir a percepção de risco e ampliar o interesse de operadores e financiadores. Paralelamente, é fundamental avançar na redução da burocracia, na simplificação de processos e na ampliação da coordenação

---

<sup>16</sup> Cabe destacar que, para todos os desafios elencados, existem propostas de soluções específicas na publicação “O Transporte Move o Brasil: Propostas da CNT ao país”, publicada em 2026.

<sup>17</sup> Citam-se, como exemplos, o desabamento de pontes na BR-319 no estado do Amazonas (2022), a seca no rio Madeira (2023-2024), o encalhe do navio Ever Given no canal de Suez (2021) e o atual bloqueio do estreito de Ormuz.

<sup>18</sup> World Bank (2022).

<sup>19</sup> CNT (2026). Percentual referente aos investimentos realizados pelo governo federal em infraestrutura de transporte.

entre os órgãos intervenientes. Um arcabouço regulatório mais eficiente e transparente tende, portanto, a acelerar a implementação de projetos, reduzir custos de transação e fomentar um ambiente mais competitivo e dinâmico no setor.

Nesse sentido, ao propor intervenções estruturantes em diferentes modalidades de transporte e estimar a necessidade de recursos para a efetiva implementação dessas obras, o **Plano CNT de Transporte e Logística** contribui para orientar a tomada de decisão de agentes públicos e privados e promover uma alocação mais eficiente dos recursos disponíveis. Constitui-se, assim, uma importante ferramenta para o enfrentamento dos desafios estruturais do setor, à medida que reúne, de forma abrangente, projetos essenciais para o desenvolvimento da infraestrutura de transporte no Brasil, incentivando a integração entre os diferentes modos de transporte e favorecendo uma matriz logística mais eficiente, economicamente sustentável e com menor emissão de poluentes.

Essa integração é ainda mais relevante quando se tem em conta que todas as cadeias geradoras de riquezas no país, quer sejam de bens ou serviços, têm no transporte um elemento essencial para a movimentação de pessoas, insumos e produtos acabados, desde as origens até os destinos. Apesar dos desafios estruturais já mencionados, a significativa capacidade instalada revela-se no grande volume de movimentação de cargas e passageiros no país. A exemplo disso, apenas durante o ano de 2025 foram transportados 554,5 milhões de toneladas úteis pelas ferrovias, 1,4 bilhão de toneladas de mercadorias pelos portos e 130,7 milhões de passageiros pelos aeroportos brasileiros — correspondendo a aumentos de 2,6%, 6,1% e 9,6%, respectivamente, em relação ao ano anterior<sup>20</sup>. Esses montantes podem ser ainda mais ampliados, de forma eficiente e sustentável, à medida que a infraestrutura de transporte no país também se expandir e se adequar, propiciando a integração entre todos os modos e fortalecendo a resiliência da oferta de serviços.

---

<sup>20</sup> CNT (2026).





03





# METODOLOGIA







Criado em 2007, o **Plano CNT de Transporte e Logística** tem como objetivo contribuir para a melhoria do desempenho do sistema de transporte e logística do Brasil, por meio da apresentação de um diagnóstico das necessidades de investimentos em infraestrutura no país. Para isso, reúne um conjunto de projetos de construção e adequação da rede logística sob uma perspectiva multimodal.

Em sua sétima edição, o **Plano CNT de Transporte e Logística** consolida a seleção e proposição de intervenções consideradas essenciais para os setores de transporte e logística. As propostas são segmentadas de acordo com o âmbito territorial (Projetos de Integração Nacional ou Projetos Urbanos), o modo de transporte – rodoviário, ferroviário, aquaviário ou aeroviário – e a natureza da intervenção, podendo ser de construção ou adequação. O detalhamento dessas tipologias é apresentado, mais adiante, neste capítulo.

Como etapa inicial da definição dos projetos da edição de 2026, tomou-se por base a listagem de proposições do **Plano CNT de Transporte e Logística** de 2018, que antecede a atual edição. Dessa listagem, os projetos ainda não finalizados foram mantidos e tiveram suas informações atualizadas e complementadas. Para todos os projetos cadastrados no portfólio do **Plano CNT** são discriminadas as proposições em fases de pleito, planejamento, preparação, licitação/contratação, paralisação ou obras.

Posteriormente, foram incluídas demandas apresentadas pelas entidades filiadas à CNT que representam os operadores das diversas modalidades de transporte de cargas e passageiros e das infraestruturas logísticas de todo o Brasil. Foram, ainda, incluídos projetos cujas intervenções representam soluções aos problemas na infraestrutura rodoviária identificados na última publicação (2025) da *Pesquisa CNT de Rodovias*.

Nesta edição do **Plano CNT**, foram considerados, ainda, outros projetos pertencentes a planos e programas do poder público, tais como:

- Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) – 2023;
- Plano Nacional de Logística (PNL 2035) – 2021;
- Plano Setorial Portuário (PSPORT) – 2024;
- Plano Setorial de Transporte Ferroviário (PSTF) – 2024;
- Plano Setorial de Transporte Rodoviário (PSTR) – 2024;
- Plano Setorial Hidroviário (PSH) – 2024;
- Plano Aeroviário Nacional (PAN) – 2024;
- Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Prosefer) – 2021;
- Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais (AmpliAR) – 2025; e
- Plano de Contratação Anual 2026 – DNIT, entre outros.

Especificamente para os Projetos Urbanos, foram consideradas, do mesmo modo, proposições presentes no *Estudo Nacional de Mobilidade Urbana* (ENMU) – 2025,

elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em parceria com o Ministério das Cidades, a partir da consolidação de projetos constantes em Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana, entre outros.

Cabe destacar que todo o processo de avaliação, seleção e proposição dos projetos desta edição do **Plano CNT** foi realizado entre fevereiro e maio de 2026. Assim, as propostas apresentadas refletem os estágios das intervenções conforme as informações disponíveis nesse período. Ressalta-se, ainda, que o gerenciamento dos dados dos projetos – abrangendo informações relativas à caracterização, andamento, localização e valoração, além de outros dados relevantes para sua compreensão – foi realizado por meio de um sistema de informações desenvolvido especificamente pela CNT para esse efeito.

Importa ressaltar que foram incluídos no **Plano CNT** apenas projetos que, à época do levantamento dos dados, possuíam previsão de aporte de recursos públicos – federais, estaduais/distritais ou municipais –, independentemente do modelo de gestão adotado. Assim, contemplaram-se, de forma geral, intervenções em infraestruturas públicas, existentes ou planejadas, bem como em ativos concedidos à iniciativa privada cujas intervenções não integram o escopo das respectivas concessões e/ou permanecem sob responsabilidade do poder público. É o caso, por exemplo, de projetos de implantação e modernização de torres de controle em aeroportos sob gestão privada com previsão de investimentos públicos. Foram mantidas, também, no **Plano CNT** intervenções destinadas à construção ou adequação de infraestruturas em processo de concessão ainda não efetivado<sup>21</sup>.

Embora este **Plano CNT** não contemple intervenções em infraestruturas concedidas sem previsão de aporte público, reconhece-se que concessões e PPPs constituem mecanismos eficientes para viabilizar investimentos em infraestrutura logística. Nesse contexto, ainda que a implementação dos projetos propostos seja majoritariamente de responsabilidade do poder público, é desejável a participação da iniciativa privada tanto na execução das intervenções quanto na gestão das infraestruturas, de modo a ampliar a eficiência operacional e elevar o nível de serviço oferecido aos usuários<sup>22</sup>.

Os investimentos necessários à execução dos projetos propostos – tanto de Integração Nacional quanto Urbanos – foram, em princípio, definidos com base nos planos e programas governamentais que lhes deram origem, considerando-se, quando informado, o montante de recursos públicos previsto para cada empreendimento.

Nos casos em que esse valor não estava disponível, o investimento necessário para cada projeto foi estimado conforme os procedimentos apresentados no Apêndice A. Os valores

---

<sup>21</sup> As concessões ainda não efetivadas representam aqueles projetos que se encontram em fase anterior à celebração do contrato, a exemplo de em estudos, em audiência pública, em leilão, e outras situações.

<sup>22</sup> A importância das PPPs e das concessões para o país já vem sendo demonstrado pela CNT no âmbito da Série Parcerias: A provisão de infraestruturas de transporte pela iniciativa privada, elaborada em 2021 para o segmento das rodovias e em 2025, para o setor aeroportuário.

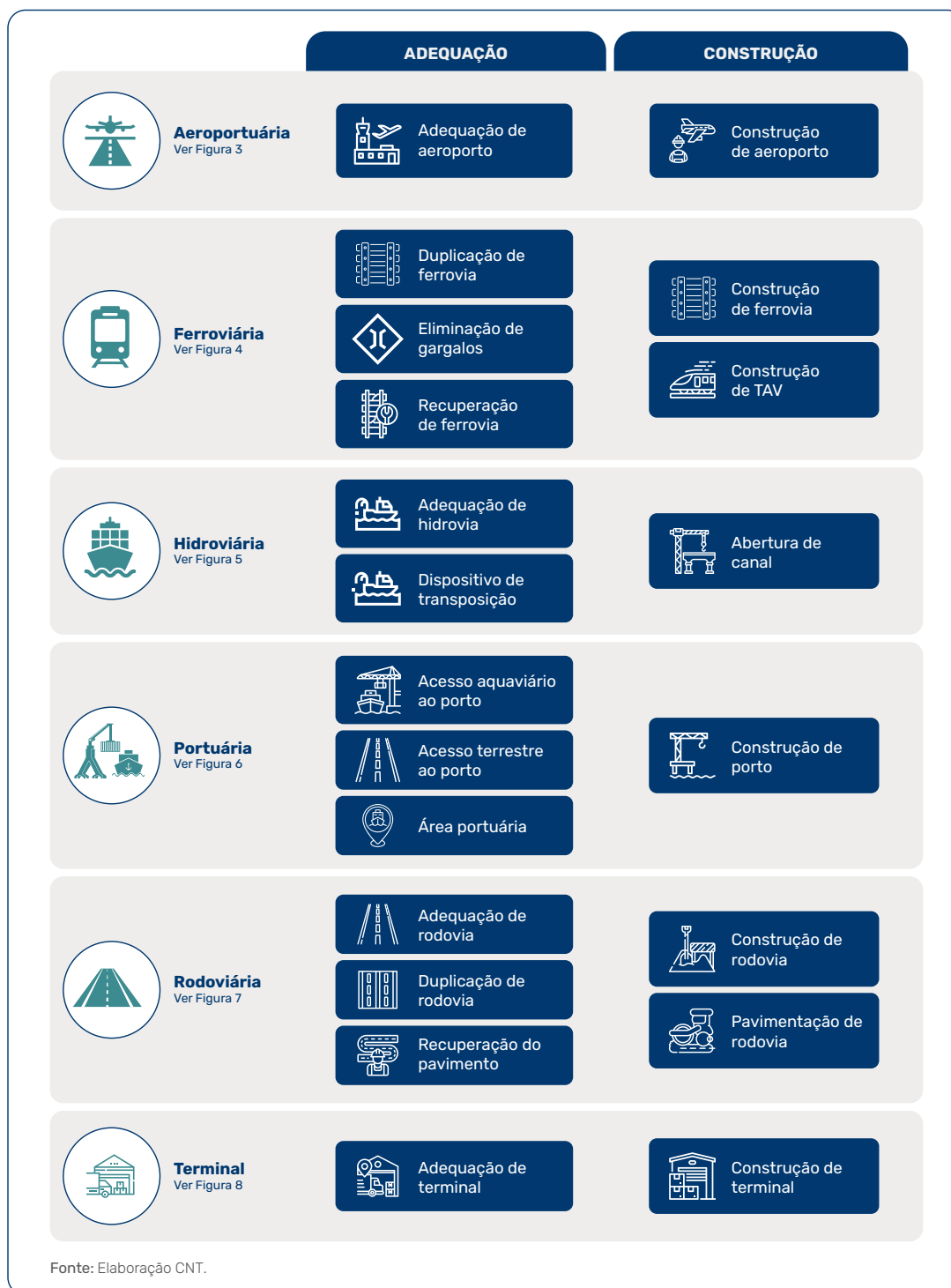
agregados apresentados neste **Plano CNT** correspondem ao investimento estimado necessário para implantação das infraestruturas, nos projetos ainda não iniciados, e ao montante necessário para conclusão das intervenções, nos casos de obras em andamento ou paralisadas com execução parcial. Os critérios adotados para essa mensuração também estão detalhados no referido apêndice.

### 3.1 PROJETOS DE INTEGRAÇÃO NACIONAL

Os projetos de Integração Nacional contidos neste **Plano CNT** estão agrupados de acordo com as seguintes tipologias de infraestruturas: aeroportuária, ferroviária, hidroviária, portuária, rodoviária e terminal. Elas abrangem intervenções de construção de novas infraestruturas (ou novos segmentos dessas infraestruturas) ou de adequação daquelas já existentes (propostas de melhoria, recuperação, modernização etc.). Considerando a infraestrutura e o tipo de intervenção (Adequação ou Construção), as propostas são apresentadas de forma subdividida, ainda, em categorias, de acordo com as obras que contemplam. A Figura 2 apresenta as respectivas classificações, agrupadas para cada infraestrutura considerando o tipo de intervenção.



Figura 2 – Categorias de enquadramento dos projetos segundo o tipo de intervenção e de infraestrutura

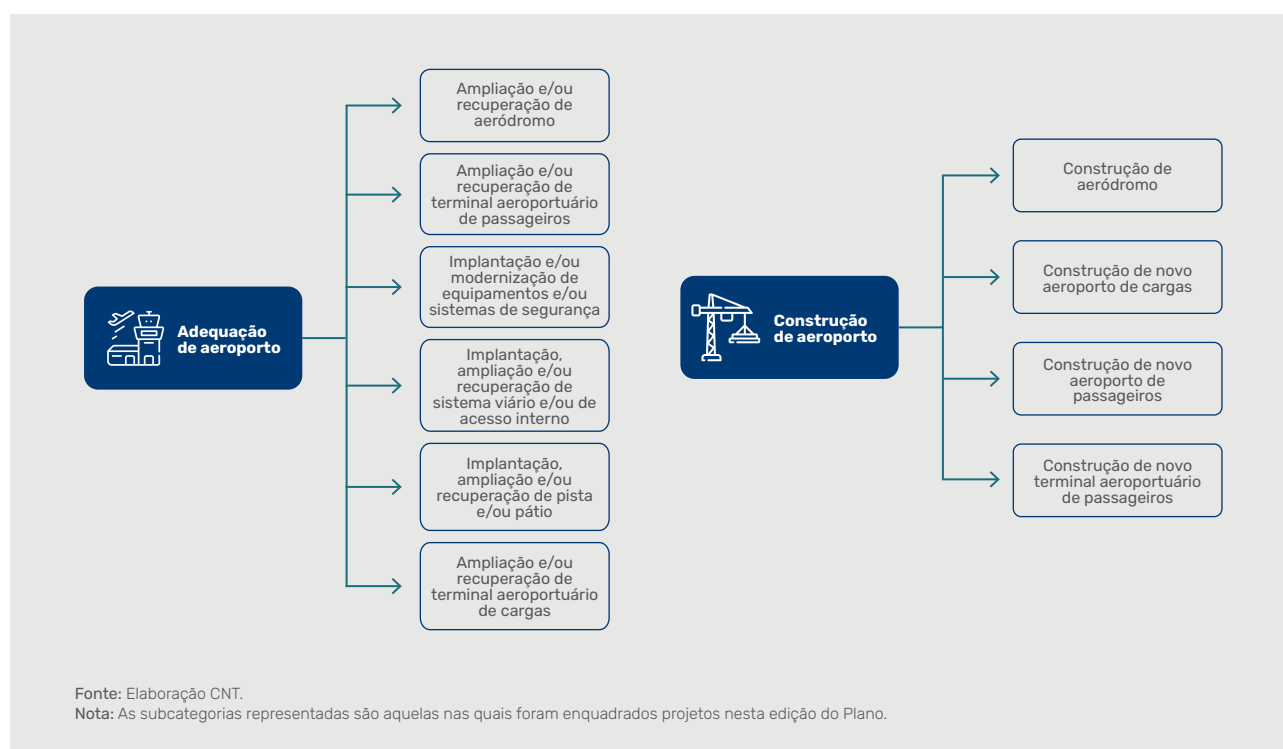


Nos subitens a seguir, são detalhadas as características das intervenções propostas para os diferentes projetos, segundo a infraestrutura que contemplam.

### 3.1.1. PROJETOS AEROPORTUÁRIOS

Os projetos relacionados à infraestrutura aeroportuária visam atender as necessidades de melhoria e ampliação dos aeroportos existentes, diante de elevados graus de saturação e/ou de baixos níveis de serviço, e/ou objetivam estimular a retomada da demanda pelo transporte aéreo. Busca-se, dessa forma, dar resposta às necessidades atuais e às potencialidades de expansão do transporte aéreo de cargas e de passageiros em cada região. Esses projetos foram organizados em duas categorias (Adequação de Aeroporto e Construção de Aeroporto), sendo cada uma delas composta por subcategorias que detalham os tipos de intervenções propostas. A Figura 3, a seguir, ilustra essa subdivisão.

Figura 3 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos aeroportuários

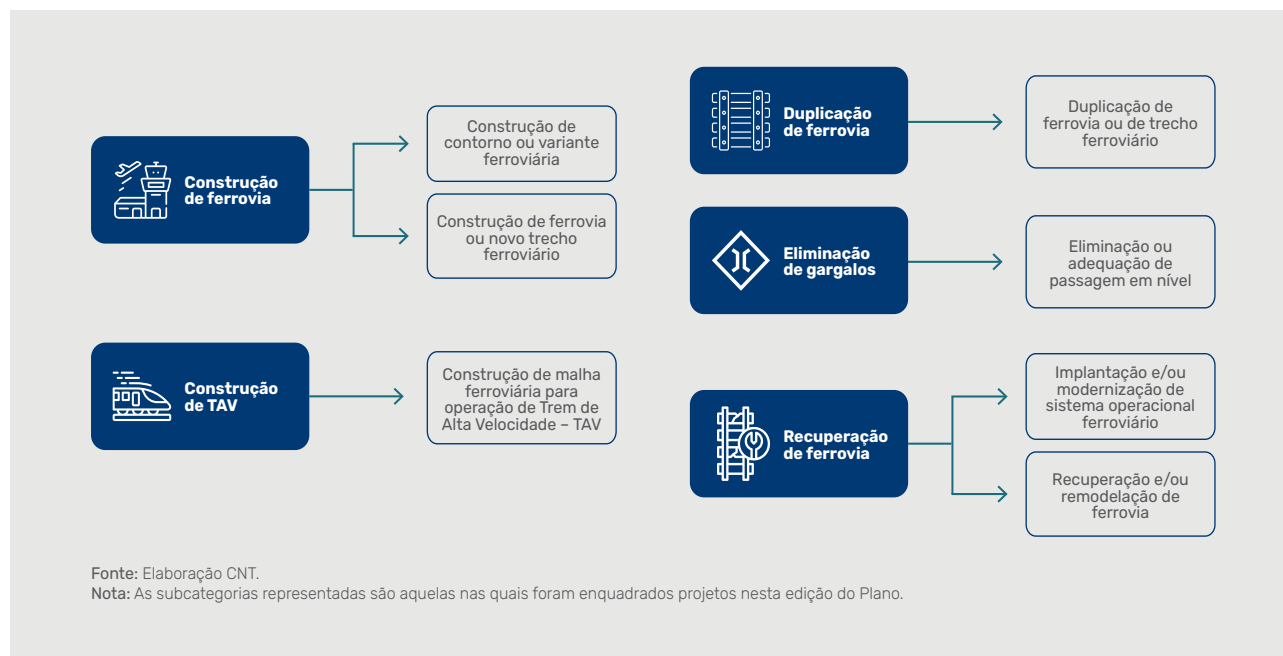


### 3.1.2. PROJETOS FERROVIÁRIOS

Os projetos propostos para a adequação ou construção de infraestruturas ferroviárias compreendem intervenções visando à adequação da via férrea e de suas imediações para a eliminação dos conflitos (sobretudo em áreas urbanas) e para a melhoria e recuperação de trechos existentes, bem como a construção de novas ferrovias ou trechos. Essas proposições buscam tornar o sistema ferroviário mais eficiente e integrado, além de promover o aumento da cobertura territorial desta modalidade. Os projetos foram, então, distribuídos em cinco categorias (Construção de Ferrovia, Construção de TAV, Duplicação de Ferrovia, Eliminação de Gargalos e Recuperação de Ferrovia), as quais se desdobram

em subcategorias que especificam os tipos de intervenções propostas. A Figura 4, a seguir, ilustra essa subdivisão.

Figura 4 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos ferroviários

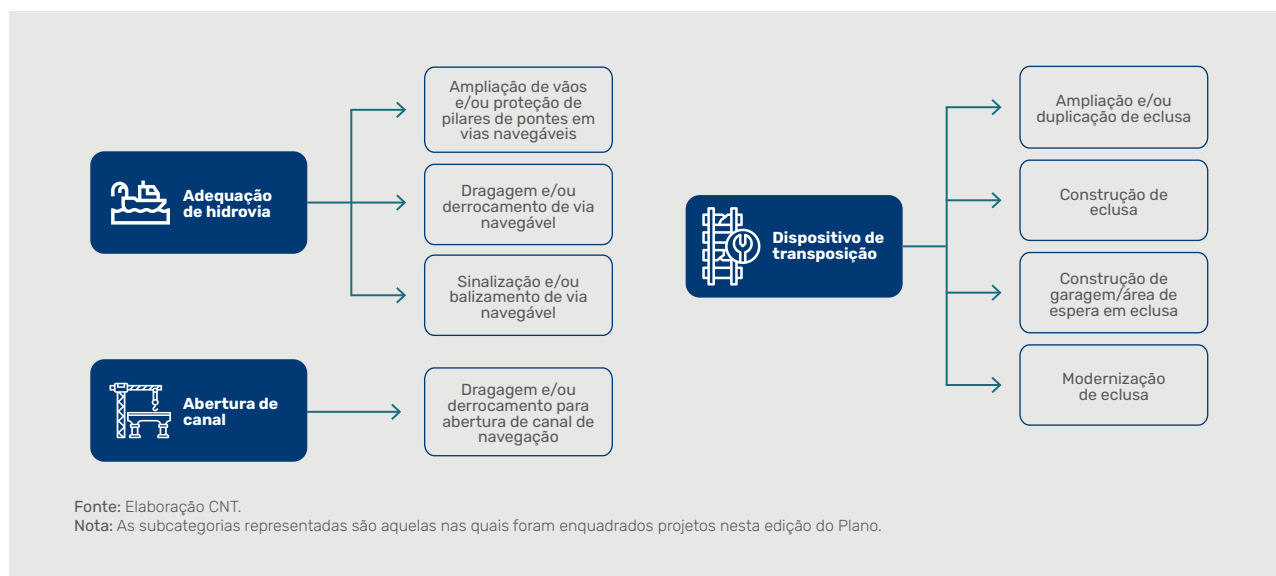


### 3.1.3. PROJETOS HIDROVIÁRIOS

Os projetos de adequação de hidrovias contemplam a melhoria e a ampliação das condições de navegação em rios, lagos e lagoas já utilizados atualmente pelo transporte hidroviário – ou com potencial de utilização futura –, reduzindo ou eliminando restrições ao tráfego das embarcações e permitindo a transposição de obstáculos como barramentos artificiais. Com as intervenções, os projetos visam a tornar mais rápidas, eficientes e seguras as movimentações de cargas e passageiros pelas vias interiores do país. Os projetos dessa infraestrutura foram classificados em três categorias (Adequação de Hidrovia, Abertura de Canal e Dispositivo de Transposição), com cada uma delas dividida em suas respectivas subcategorias que especificam as intervenções propostas. A Figura 5, a seguir, mostra essa subdivisão.



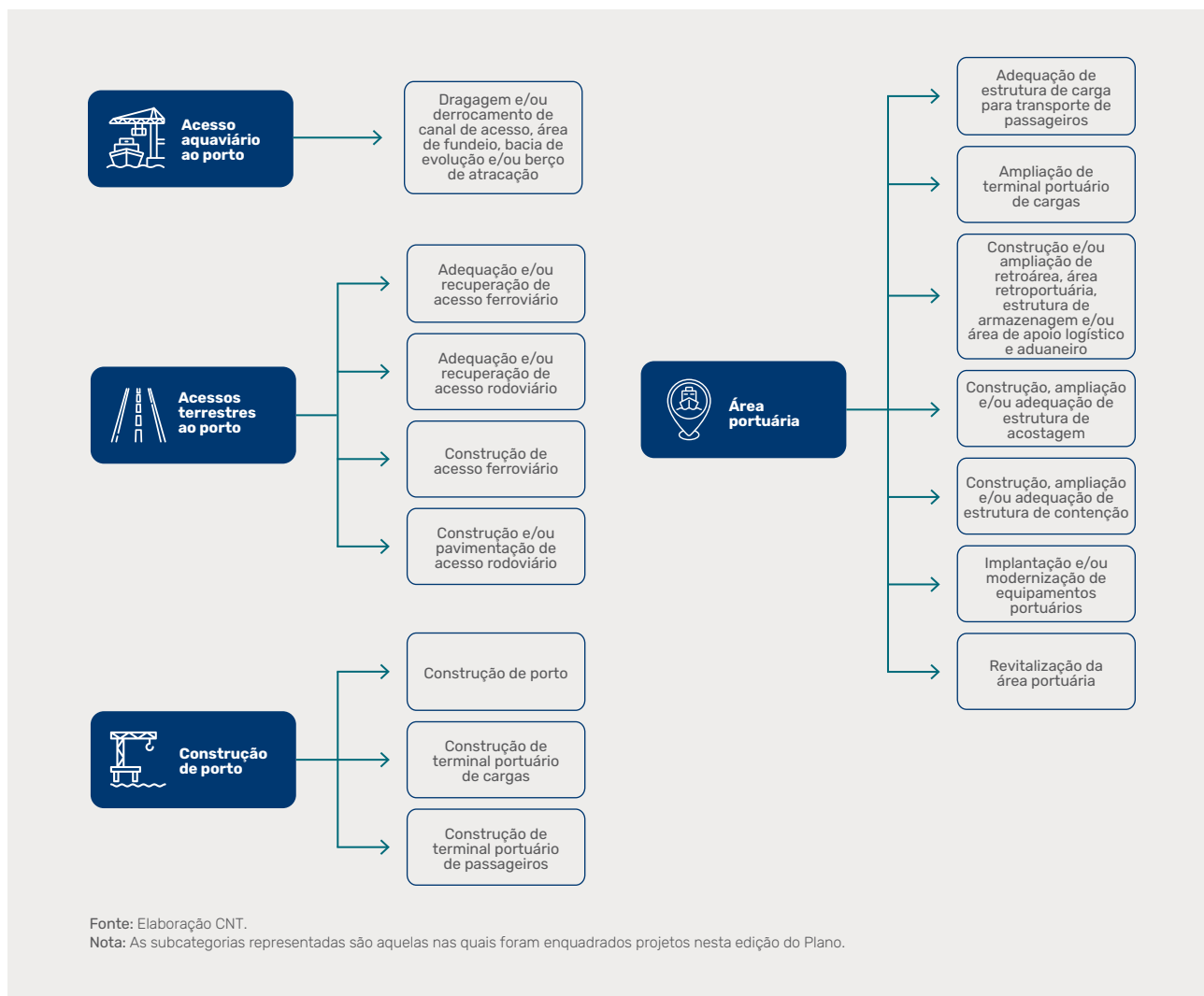
Figura 5 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos hidroviários



### 3.1.4. PROJETOS PORTUÁRIOS

As proposições de adequação de infraestrutura portuária abrangem intervenções nos acessos terrestres e aquaviários e nas áreas portuárias, além da construção de novos portos ou terminais em portos já existentes. Esses projetos visam a melhoria do desempenho logístico dessas instalações e o adequado atendimento às demandas atual e futura de movimentação de cargas e passageiros. Com isso, foram estruturados em quatro categorias (Acesso Aquaviário ao Porto, Acessos Terrestres ao Porto, Construção de Porto e Área Portuária), que, por sua vez, contemplam subcategorias destinadas a detalhar as intervenções previstas. A Figura 6, a seguir, retrata essa subdivisão.

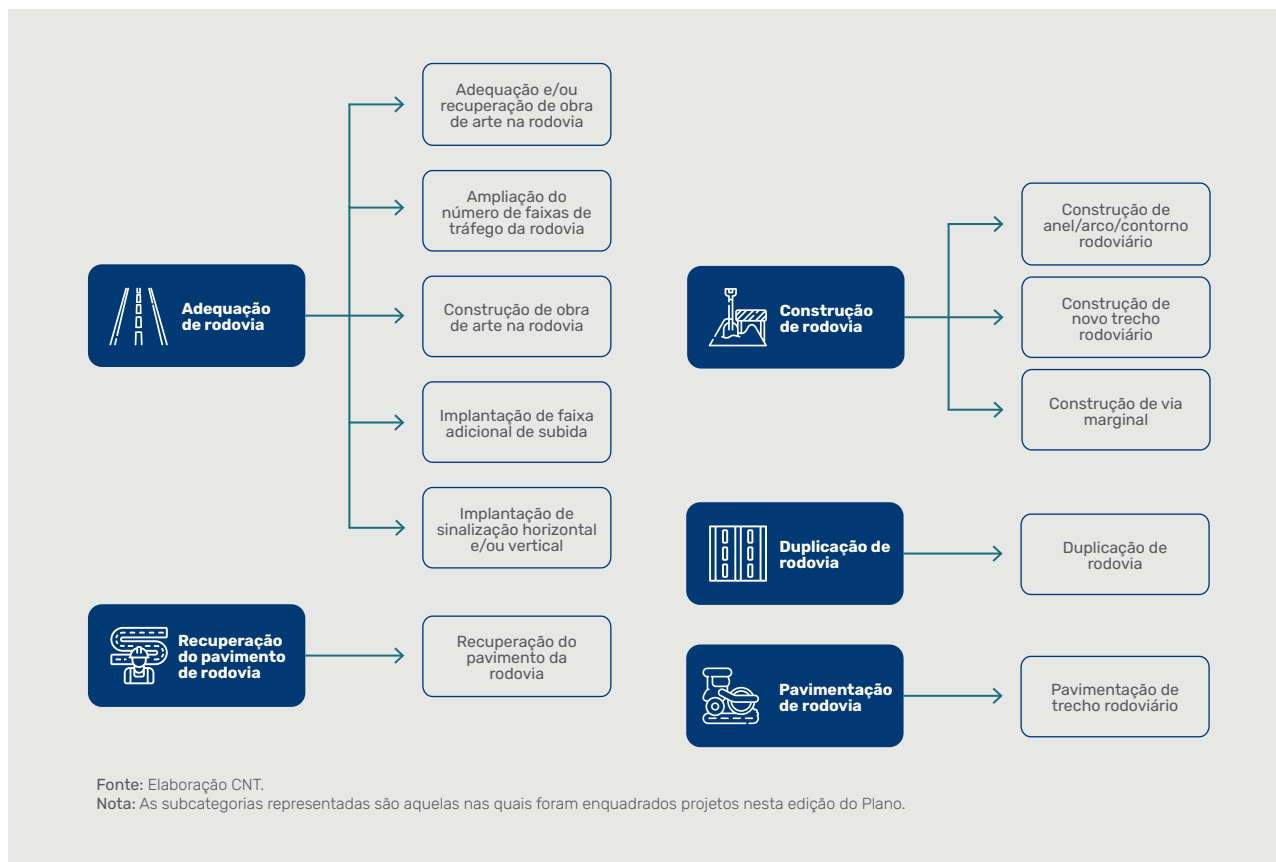
Figura 6 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos portuários



### 3.1.5. PROJETOS RODOVIÁRIOS

Os projetos relacionados à adequação de rodovias correspondem ao conjunto de intervenções que se destinam à ampliação da capacidade de tráfego, à redução dos tempos de viagem e dos custos operacionais dos veículos, bem como ao aprimoramento das condições de segurança da via. Foram propostos, também, projetos que envolvem a pavimentação de rodovias existentes e a construção de novos trechos. Esses empreendimentos foram agrupados em cinco categorias (Adequação de Rodovia, Recuperação do Pavimento de Rodovia, Construção de Rodovia, Duplicação de Rodovia e Pavimentação de Rodovia), e as respectivas subcategorias estão apresentadas na Figura 7, a seguir.

Figura 7 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos rodoviários



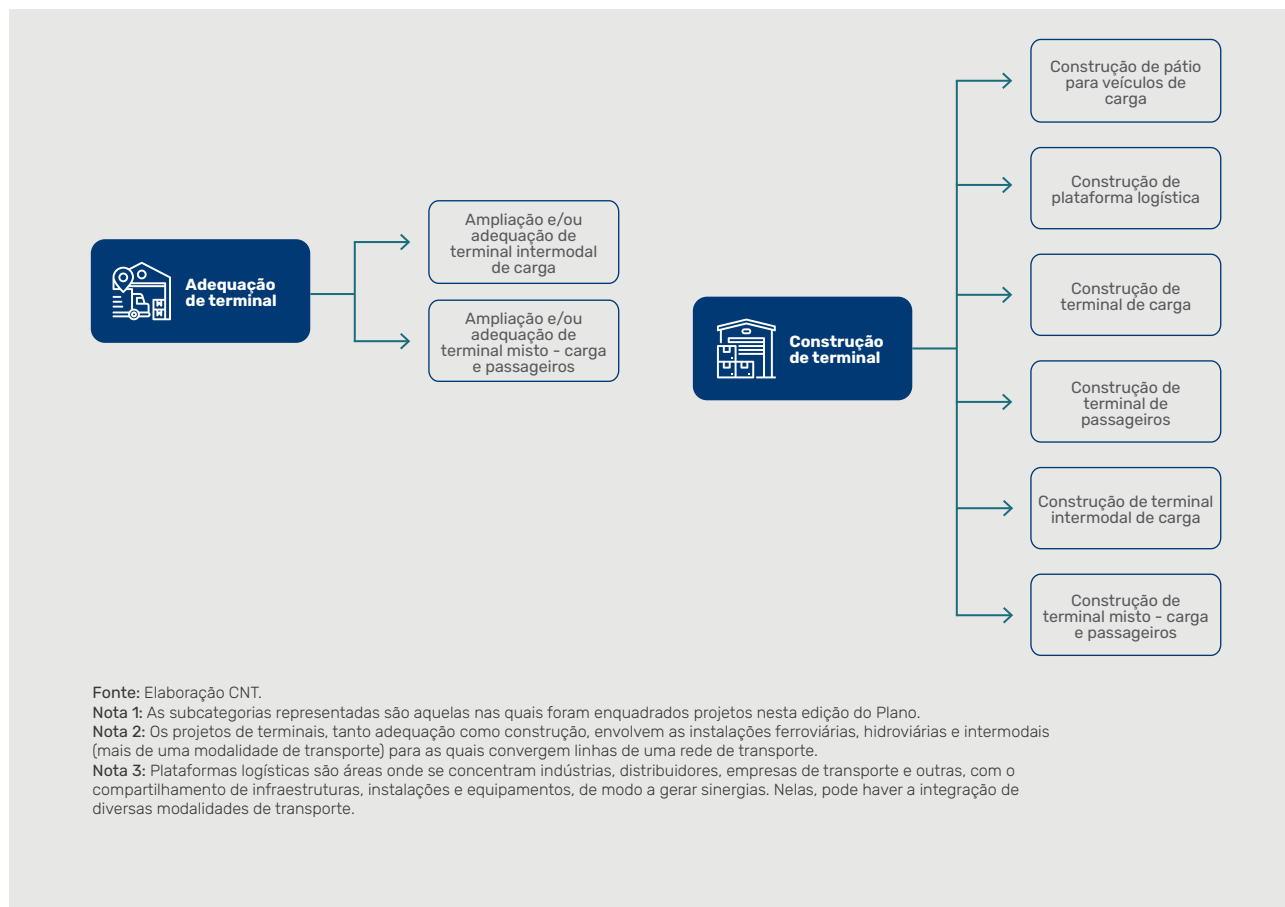
Adicionalmente, o Apêndice B apresenta, de forma detalhada, o procedimento adotado para a seleção de rodovias e/ou trechos rodoviários, bem como as respectivas propostas de intervenção e melhoria.

### 3.1.6. PROJETOS DE TERMINAIS

As proposições de projetos de terminais se referem às intervenções em infraestruturas complementares aos principais modos de transporte, nas quais são realizados o transbordo e/ou a armazenagem de cargas ou a integração de sistemas de transporte de passageiros. As intervenções de adequação objetivam a ampliação da capacidade dos terminais existentes e/ou a adaptação dessas estruturas à multimodalidade, com interface eficiente entre os diferentes modos de transporte. Já as propostas de construção visam o atendimento ou criação de demandas de cargas e passageiros em locais estratégicos. Sendo assim, esses projetos foram organizados em duas categorias (Adequação de Terminal e Construção de Terminal), com suas respectivas subcategorias ilustradas na Figura 8, a seguir.



Figura 8 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos de terminais



## 3.2. PROJETOS URBANOS

Os Projetos Urbanos do **Plano CNT de Transporte e Logística** compreendem intervenções em contextos municipais localizados, em sua maioria, em Regiões Metropolitanas (RMs) ou Regiões Integradas de Desenvolvimento (Rides). Esses municípios são conectados por intensas relações econômicas e sociais. Por esse motivo, a integração territorial entre eles, por meio de uma rede de transporte eficiente e estruturada, é fundamental. Nesse contexto, as propostas visam à redução dos tempos de viagem nas cidades e à melhoria das condições de mobilidade, conforto e segurança nos deslocamentos diários de pessoas e bens.

O **Plano CNT** considera 29 regiões integradas, sendo 27 Regiões Metropolitanas e 2 Rides. São elas:

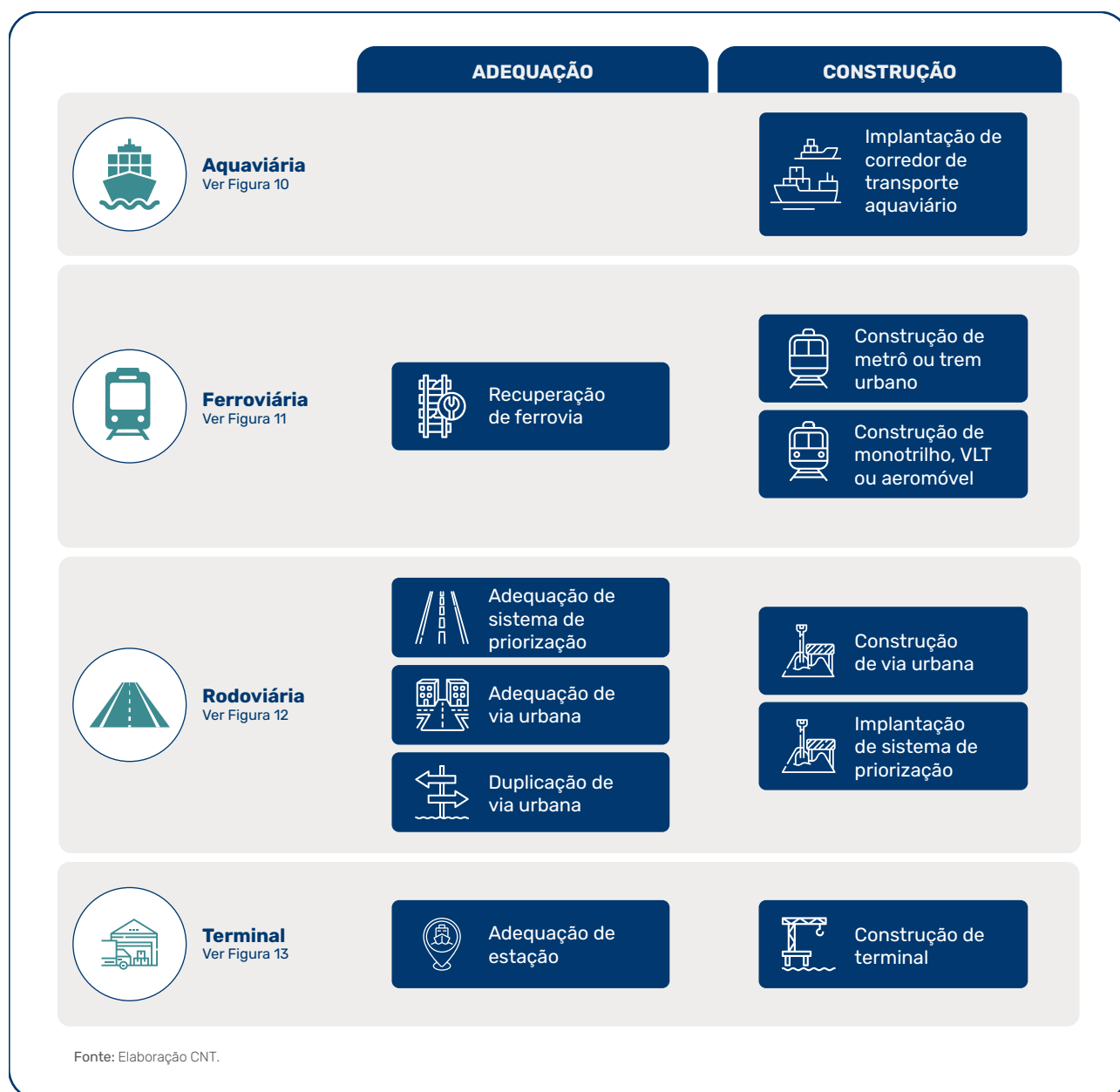
- Ride da Grande Teresina (PI/MA);
- Ride do Distrito Federal e Entorno (DF/GO/MG);
- RM da Baixada Santista (SP);
- RM da Capital (Boa Vista/RR);

- RM da Grande São Luís (MA);
- RM da Grande Vitória (ES);
- RM de Belém (PA);
- RM de Belo Horizonte (MG);
- RM de Campinas (SP);
- RM de Curitiba (PR);
- RM de Feira de Santana (BA);
- RM de Florianópolis (SC);
- RM de Fortaleza (CE);
- RM de Goiânia (GO);
- RM de João Pessoa (PB);
- RM de Joinville (SC);
- RM de Maceió (AL);
- RM de Manaus (AM);
- RM de Natal (RN);
- RM de Palmas (TO);
- RM de Porto Alegre (RS);
- RM de Porto Velho (RO);
- RM de Recife (PE);
- RM de Salvador (BA);
- RM de São José do Rio Preto (SP);
- RM de São Paulo (SP);
- RM do Entorno do Distrito Federal (GO);
- RM do Rio de Janeiro (RJ); e
- RM do Vale do Rio Cuiabá (MT).

Cabe destacar que também foram propostos projetos em municípios que não pertencem a nenhuma dessas estruturas integradas, mas que possuem elevada importância regional, como Campo Grande (MS), Campos dos Goytacazes (RJ), Foz do Iguaçu (PR), Governador Valadares (MG), Juiz de Fora (MG), Montes Claros (MG), Nova Friburgo (RJ), Pelotas (RS), Rondonópolis (MT), Santa Maria (RS), Uberaba (MG), Uberlândia (MG) e Volta Redonda (RJ).

Os Projetos Urbanos estão agrupados de acordo com as seguintes infraestruturas: aquaviária, ferroviária, rodoviária e de terminais. Elas abrangem intervenções de construção de novas infraestruturas (ou novos segmentos dessas infraestruturas) ou de adequação daquelas já existentes (propostas de melhoria, recuperação, modernização etc.). Considerando a infraestrutura e o tipo de intervenção (Adequação ou Construção), as propostas são apresentadas de forma subdividida, ainda, em categorias, de acordo com as obras que contemplam. A Figura 9 apresenta as respectivas classificações que foram agrupadas para cada tipo de infraestrutura considerando a natureza da intervenção.

Figura 9 – Categorias de enquadramento dos projetos segundo o tipo de intervenção e de infraestrutura

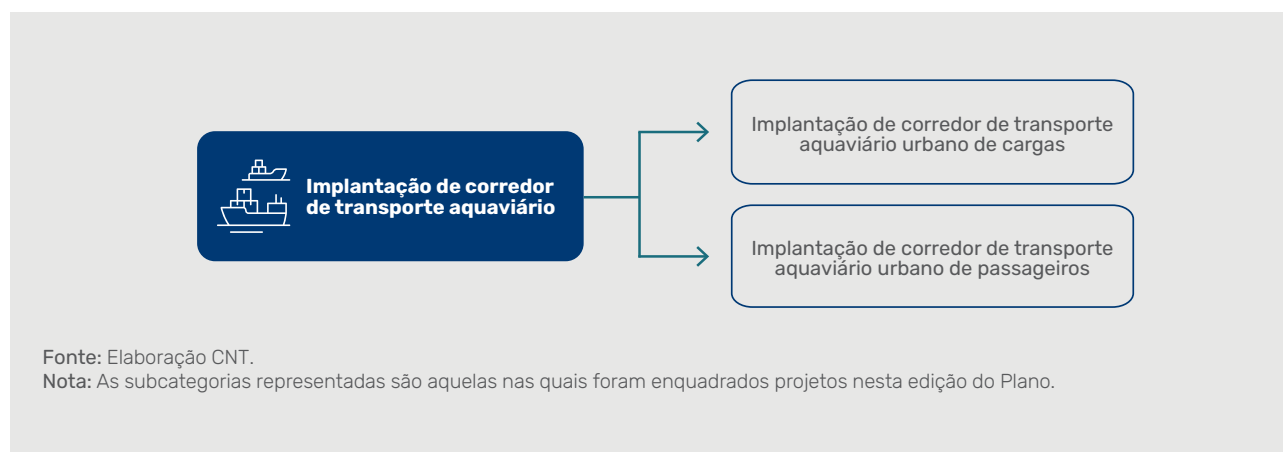


Nos subitens a seguir são detalhadas as características das intervenções propostas para os diferentes projetos, segundo a infraestrutura que contemplam.

### 3.2.1. PROJETOS AQUAVIÁRIOS

Os projetos propostos para a infraestrutura aquaviária visam basicamente ao aumento da utilização dessa modalidade em meio urbano, seja para o transporte de cargas ou de passageiros. Os projetos dessa infraestrutura foram segregados em uma única categoria (Implantação de Corredor de Transporte Aquaviário), com suas subcategorias apresentadas na Figura 10, a seguir.

Figura 10 – Categoria e subcategorias adotadas para os projetos aquaviários



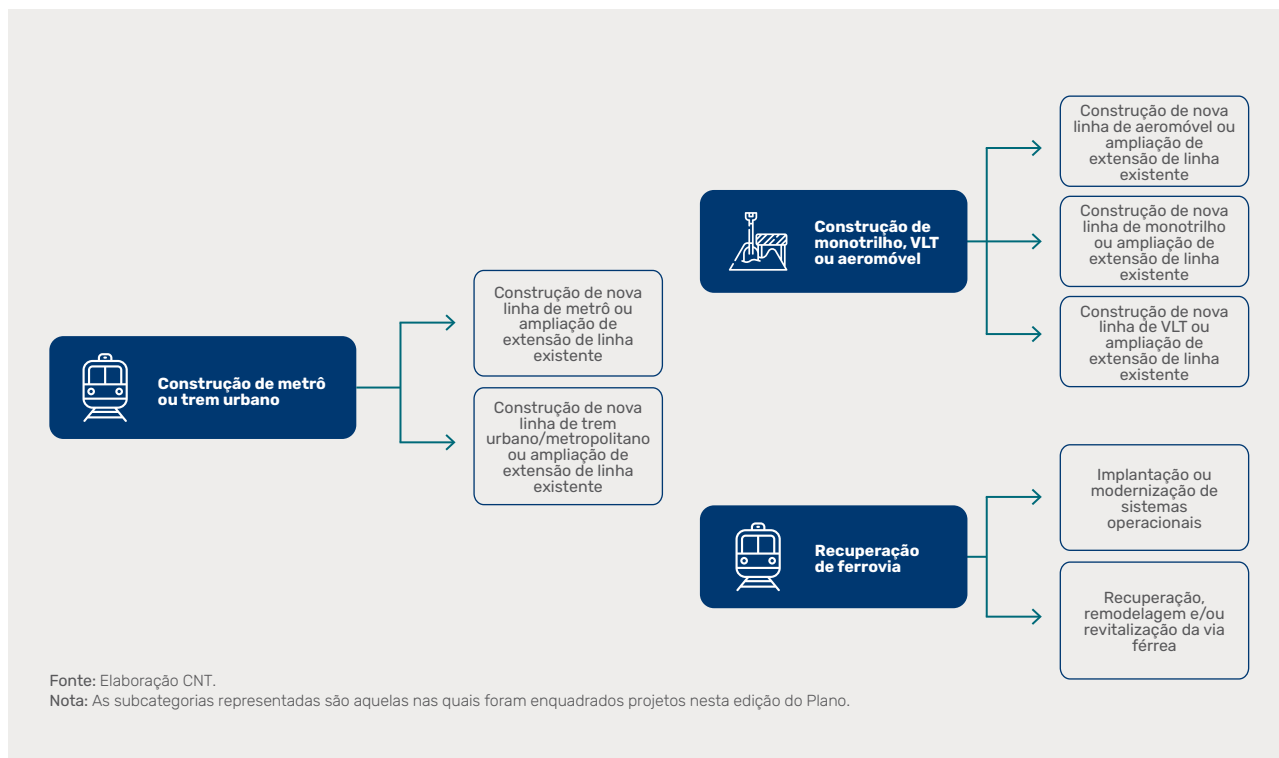
### 3.2.2. PROJETOS FERROVIÁRIOS

Os projetos de adequação da infraestrutura ferroviária urbana compreendem intervenções visando à melhoria do conforto e da segurança dos usuários e ao aumento da velocidade de operação dos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos existentes no país. Os projetos de construção, por outro lado, objetivam a implantação de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos – caracterizados pela elevada confiabilidade e grande capacidade de transporte –, de modo a atender regiões onde inexiste essa modalidade ou a ampliar a malha já existente.

Os projetos foram, então, agrupados em três categorias (Construção de Metrô ou Trem Urbano, Construção de Monotrilho, VLT ou Aeromóvel e Recuperação de Ferrovia), sendo cada uma delas segregada em subcategorias que especificam os tipos de intervenções propostas. A Figura 11 evidencia essa subdivisão.



Figura 11 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos ferroviários



### 3.2.3. PROJETOS RODOVIÁRIOS

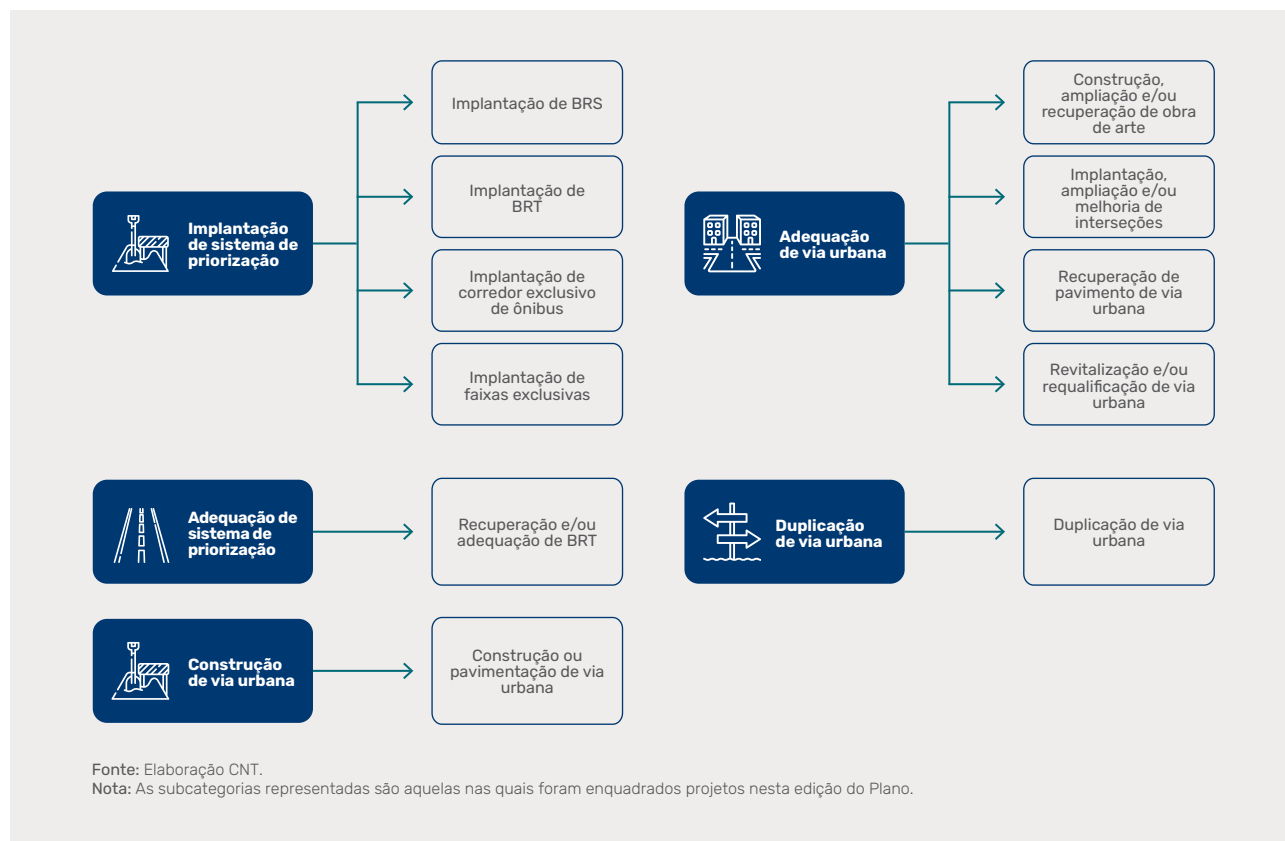
As intervenções relacionadas à adequação da estrutura rodoviária contemplam, por um lado, a melhoria e a ampliação da capacidade das vias urbanas existentes, visando, notadamente, ao melhor atendimento do fluxo de veículos em circulação nas grandes cidades do país. Por outro, compreendem o aperfeiçoamento dos sistemas de *bus rapid transit* (BRT), de veículo leve sobre pneus (VLP), de *bus rapid system* (BRS) e de corredores e faixas exclusivas de ônibus, por meio da implantação ou modernização dos sistemas operacionais, da recuperação do pavimento e da adequação da sinalização nessas estruturas, entre outras intervenções.

Já as intervenções de construção de infraestrutura rodoviária compreendem a implantação de novas vias urbanas e a ampliação da extensão de vias urbanas existentes. Além disso, também abrangem a implantação e/ou ampliação de sistemas que priorizam o transporte coletivo (BRT, VLP, corredores, faixas exclusivas e suas variações)<sup>23</sup>, tornando a circulação dos ônibus mais eficiente e ágil e, com isso, resultando em viagens mais rápidas, confortáveis e seguras.

<sup>23</sup> Cabe destacar que a classificação dos projetos segundo o tipo de sistema de priorização do transporte coletivo por ônibus (BRT, BRS, corredor exclusivo, faixa exclusiva etc.) considerou, para proposições provenientes de fontes externas, a denominação indicada nessas fontes.

Os projetos foram agrupados em cinco categorias (Implantação de Sistema de Priorização, Adequação de Sistema de Priorização, Construção de Via Urbana, Adequação de Via Urbana e Duplicação de Via Urbana), com suas respectivas subcategorias apresentadas na Figura 12.

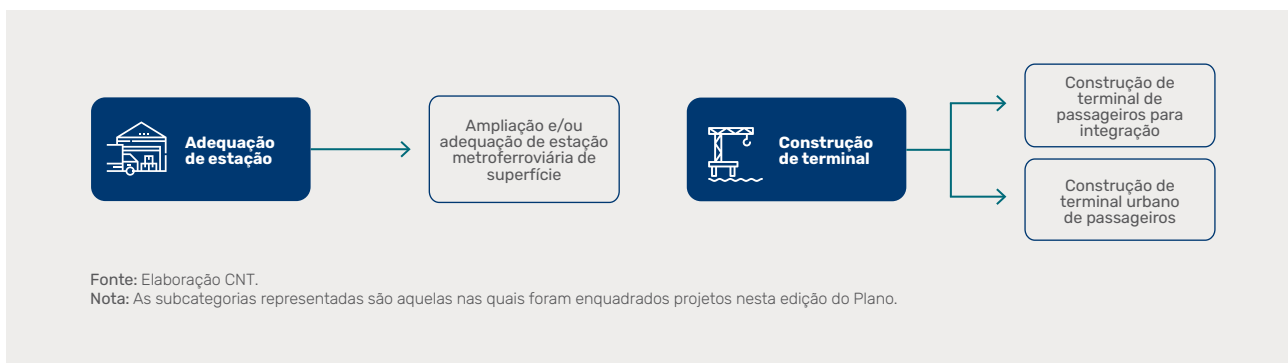
Figura 12 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos rodoviários



### 3.2.4. PROJETOS DE TERMINAIS

Os projetos urbanos de terminais contemplam as estações e terminais (rodoviários, ferroviários e de integração) para embarque e desembarque de passageiros. As intervenções de adequação dessas estruturas visam melhorar o nível de serviço oferecido aos usuários e/ou adaptar os terminais existentes a fim de que se tornem pontos de integração com outras modalidades de transporte urbano. Os projetos dessa infraestrutura foram segregados em duas categorias (Adequação de Estação e Construção de Terminal), e suas respectivas subcategorias estão apresentadas na Figura 13.

Figura 13 – Categorias e subcategorias adotadas para os projetos de terminais







04





# O PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA





Na presente edição do Plano, foram selecionados **2.837 projetos**, dos quais 2.509 são de Integração Nacional e 328, Urbanos. Apesar de ter havido um aumento no número de projetos em relação à edição de 2018 (2.663), tem-se que diversas propostas que constavam nesse ano foram excluídas do escopo do **Plano CNT** por terem sido concluídas (128) ou concedidas à iniciativa privada (365). Destaca-se, contudo, que conforme explicitado na metodologia, há empreendimentos concedidos à iniciativa privada que permanecem na base atual do Plano. É o caso de 391 projetos que possuem previsão de recebimento de aportes públicos para sua execução.

Importante destacar que os projetos mapeados no **Plano CNT de Transporte e Logística** buscam dotar o país de infraestrutura de transporte capaz de promover maior eficiência logística, competitividade econômica e sustentabilidade ambiental. A proposição de ampliação e diversificação dos investimentos em infraestrutura pretende impulsionar a multimodalidade, ampliando a participação de modos de transporte mais eficientes em emissões, como o ferroviário e o aquaviário, sem perder de vista a importância estratégica do transporte rodoviário para a integração nacional. No ambiente urbano, o direcionamento de investimento aos sistemas de transporte coletivo também se mostra essencial para a construção de cidades mais sustentáveis, ao propor soluções que privilegiem mobilidade segura e previsível, contribuindo para reduzir congestionamentos, emissões de poluentes e a dependência do transporte individual.

As Tabelas 1 e 2 apresentam, de forma compilada, a dimensão (podendo ser extensão, volume ou unidade) total e o quantitativo das proposições constantes no documento, bem como o valor previsto de investimento, por categoria, para os projetos de integração nacional (Tabela 1) e urbanos (Tabela 2).

Tabela 1 – Resumo dos projetos de integração nacional, por infraestrutura

| Infraestrutura | Categoria                           | Quantidade   | Dimensão     | Investimento (R\$) |
|----------------|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------------|
| Rodoviária     | Adequação de rodovia                | 512 projetos | 25.013,90 km | 61.969.903.606,19  |
|                | Construção de rodovia               | 93 projetos  | 8.002,80 km  | 67.439.603.265,26  |
|                | Duplicação de rodovia               | 152 projetos | 10.298,10 km | 163.391.123.432,30 |
|                | Pavimentação de rodovia             | 50 projetos  | 6.349,50 km  | 36.760.567.361,98  |
|                | Recuperação do pavimento de rodovia | 370 projetos | 26.521,60 km | 84.379.347.052,94  |



| Infraestrutura | Categoria                   | Quantidade            | Dimensão         | Investimento (R\$)          |
|----------------|-----------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------------|
| Ferroviária    | Construção de ferrovia      | 115 projetos          | 25.458,70 km     | 473.298.028.337,89          |
|                | Construção de TAV           | 5 projetos            | 1.556,30 km      | 175.412.339.121,09          |
|                | Duplicação de ferrovia      | 1 projeto             | 107,80 km        | 1.316.991.850,42            |
|                | Eliminação de gargalos      | 290 projetos          | 722 un.          | 5.701.426.057,97            |
|                | Recuperação de ferrovia     | 47 projetos           | 14.432,40 km     | 83.692.589.170,25           |
| Portuária      | Acesso aquaviário ao porto  | 13 projetos           | 54.188.919,10 m³ | 2.296.722.769,93            |
|                | Acessos terrestres ao porto | 22 projetos           | 229,60 km        | 17.006.556.617,07           |
|                | Área portuária              | 90 projetos           | 137 un.          | 22.703.412.235,52           |
|                | Construção de porto         | 43 projetos           | 47 un.           | 83.052.129.742,69           |
| Hidroviária    | Abertura de canal           | 4 projetos            | 72,20 km         | 1.797.830.701,55            |
|                | Adequação de hidrovia       | 75 projetos           | 29.410,20 km     | 48.394.385.780,99           |
|                |                             | 16 projetos           | 17 un.           | 1.893.792.653,73            |
|                | Dispositivo de transposição | 92 projetos           | 95 un.           | 121.001.262.121,68          |
| Aeroportuária  | Adequação de aeroporto      | 137 projetos          | 137 un.          | 9.189.340.209,42            |
|                | Construção de aeroporto     | 47 projetos           | 47 un.           | 19.083.588.899,84           |
| Terminal       | Adequação de terminal       | 29 projetos           | 29 un.           | 1.520.082.494,91            |
|                | Construção de terminal      | 306 projetos          | 307 un.          | 32.633.727.104,47           |
| <b>Total</b>   |                             | <b>2.509 projetos</b> | <b>-</b>         | <b>1.513.934.750.588,09</b> |

Tabela 2 – Resumo dos projetos urbanos, por infraestrutura

| Infraestrutura | Categoria                             | Quantidade   | Dimensão    | Investimento (R\$) |
|----------------|---------------------------------------|--------------|-------------|--------------------|
| Rodoviária     | Adequação de sistema de priorização   | 3 projetos   | 32,60 km    | 951.019.964,33     |
|                | Adequação de via urbana               | 12 projetos  | 44,10 km    | 7.253.443.294,16   |
|                | Construção de via urbana              | 9 projetos   | 118,10 km   | 2.659.986.023,58   |
|                | Duplicação de via urbana              | 2 projetos   | 7,40 km     | 304.402.187,85     |
|                | Implantação de sistema de priorização | 204 projetos | 2.694,23 km | 86.394.686.123,59  |

| Infraestrutura | Categoria                                        | Quantidade          | Dimensão  | Investimento (R\$)        |
|----------------|--------------------------------------------------|---------------------|-----------|---------------------------|
| Ferroviária    | Construção de metrô ou trem urbano               | 39 projetos         | 457,70 km | 304.116.519.132,23        |
|                | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel       | 36 projetos         | 692,50 km | 88.476.431.267,83         |
|                | Recuperação de ferrovia                          | 8 projetos          | 261,70 km | 17.945.147.285,32         |
| Aquaviária     | Implantação de corredor de transporte aquaviário | 3 projetos          | 177,00 km | 7.523.455.997,28          |
| Terminal       | Adequação de estação                             | 4 projetos          | 37 un.    | 1.037.520.000,00          |
|                | Construção de terminal                           | 8 projetos          | 21 un.    | 1.738.816.935,13          |
| <b>Total</b>   |                                                  | <b>328 projetos</b> | <b>-</b>  | <b>518.401.428.211,30</b> |

A carteira atualizada demanda investimentos da ordem de **R\$ 2,0 trilhões**, distribuídos entre os diferentes modos e infraestruturas de transporte, sendo aproximadamente R\$ 511,5 bilhões destinados ao modo rodoviário, R\$ 1,1 trilhão ao ferroviário, R\$ 28,3 bilhões para aeroportos, R\$ 7,5 bilhões para o aquaviário, R\$ 173,1 bilhões ao hidroviário, R\$ 125,1 bilhões à infraestrutura portuária e R\$ 36,9 bilhões aos terminais. Assim, este capítulo apresenta os resultados obtidos para a base consolidada por meio da apresentação agregada dos projetos, organizados conforme sua distribuição geográfica.

Cabe destacar que a base completa dos projetos selecionados para compor o **Plano CNT de Transporte e Logística** estão apresentados de forma detalhada no Painel do Plano, disponível no QR code a seguir.



Ao longo deste capítulo são apresentados infográficos que reúnem dados geográficos, demográficos e socioeconômicos das Regiões e Unidades Federativas (UFs) do país, bem como informações relativas à infraestrutura de transporte existente em cada uma delas. Adicionalmente, são apresentados os projetos de cada região ou UF, agrupados por categoria de intervenção, com a indicação da sua dimensão (extensão em quilômetros, unidades ou volume) e investimento estimado. Essa abordagem regionalizada possibilita avaliar, de forma mais direta, a influência e a relevância dos empreendimentos propostos nos contextos local e regional.

De modo geral, cada projeto do **Plano CNT** corresponde, individualmente, a intervenções restritas a uma única UF. Assim, os projetos lineares de infraestrutura, como rodovias e ferrovias, que se estendem por mais de um estado, são segmentados em cada um deles, com os seus respectivos valores de extensão e investimento, de acordo com a metodologia do estudo. No entanto, constituem exceções alguns projetos que se localizam em divisas de estados – a exemplo de hidrovias – ou que interligam dois estados – a exemplo de pontes –, e que, por isso, não podem ser subdivididos. Esses projetos, denominados “Integrados”, são identificados com a abreviação “-INT” no **Painel do Plano CNT de Transporte e Logística**. Cabe destacar que, apesar de integrados, esses projetos são contabilizados uma única vez no quantitativo total de propostas.

Sendo assim, as intervenções com essas características foram contabilizadas em cada uma das UFs às quais o projeto pertence. É o caso, por exemplo, da construção de ponte na BR-163 sobre o Rio Uruguai, de Itapiranga (SC) a Barra do Guarita (RS), que foi contabilizada tanto em Santa Catarina como no Rio Grande do Sul.









# REGIÃO NORTE

A região Norte caracteriza-se pela presença de extensos rios navegáveis, pelas longas distâncias entre centros urbanos e por atividades econômicas associadas à produção mineral, agropecuária, agroindustrial e industrial. Essas características conferem papel central às hidrovias na movimentação de cargas e na circulação de pessoas, constituindo, em muitos municípios, o principal meio de conexão com centros urbanos, serviços e mercados, com destaque para os rios Amazonas, Madeira, Tapajós e Tocantins.

Complementam essa estrutura as rodovias BR-163, BR-319 e BR-364, a Estrada de Ferro Carajás e a Ferrovia Norte-Sul, além dos portos de Santarém, Barcarena, Manaus e Itacoatiara. O transporte aéreo também exerce papel relevante na movimentação de passageiros e cargas e na conexão entre os municípios desta e das demais regiões do Brasil.

A posição geográfica da região favorece a integração com os demais países amazônicos e as conexões entre o Centro-Oeste e os portos do Arco Norte, contribuindo para os fluxos de exportação do país.

## RODOVIAS

BR-163, BR -319 e BR -364

## FERROVIAS

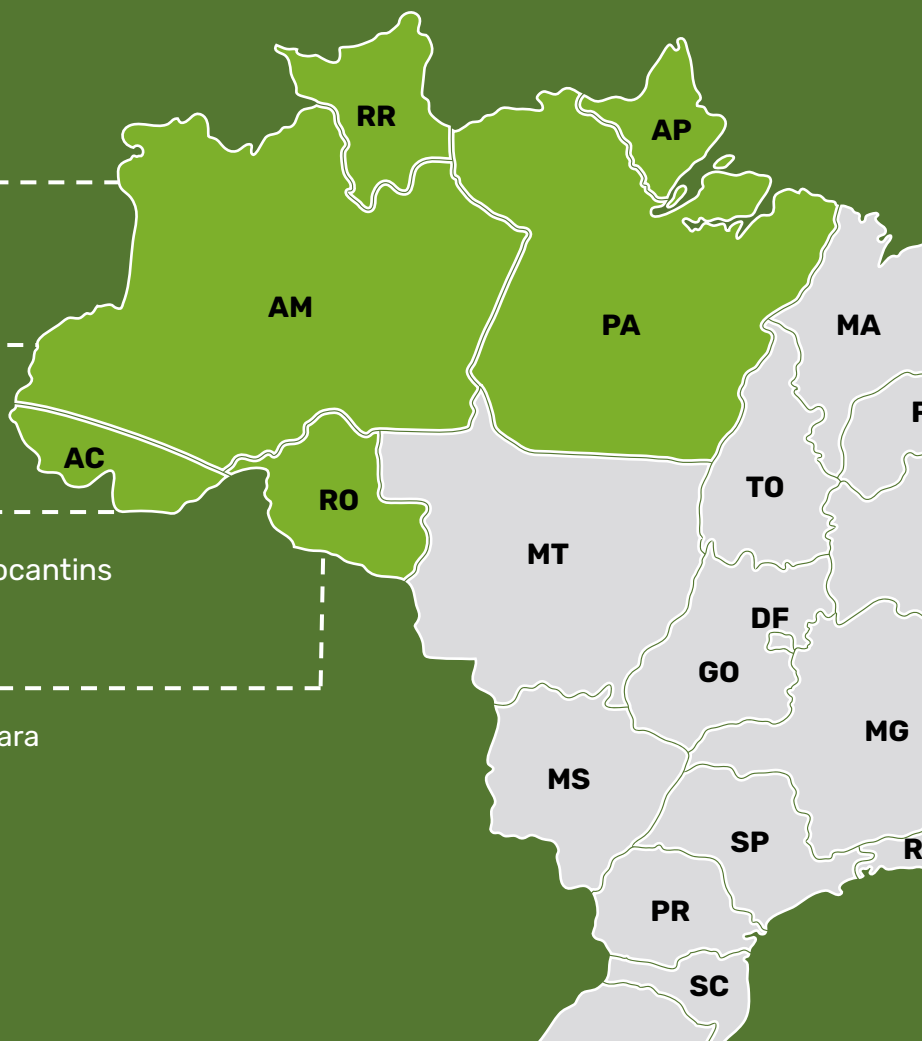
Estrada de Ferro Carajás e Norte-Sul

## VIAS NAVEGÁVEIS

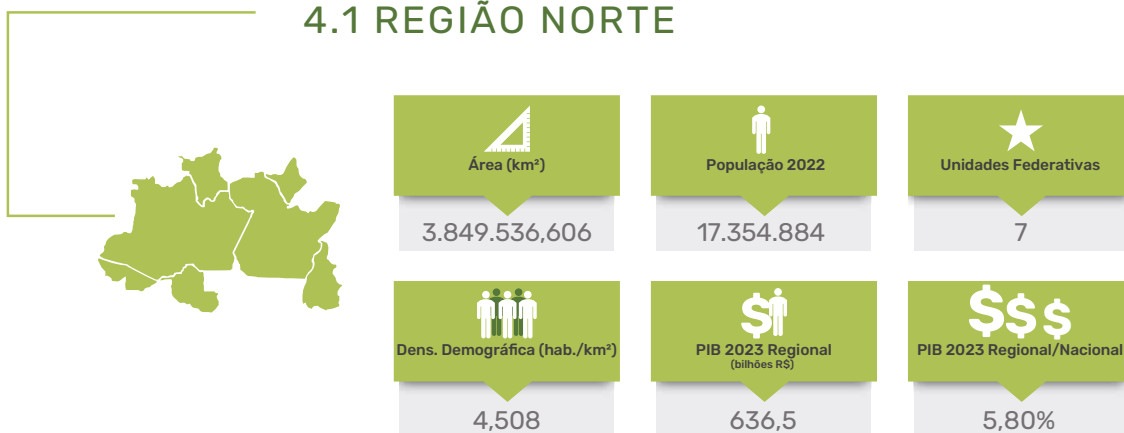
Rios Amazonas, Madeira, Tapajós e Tocantins

## PORTOS

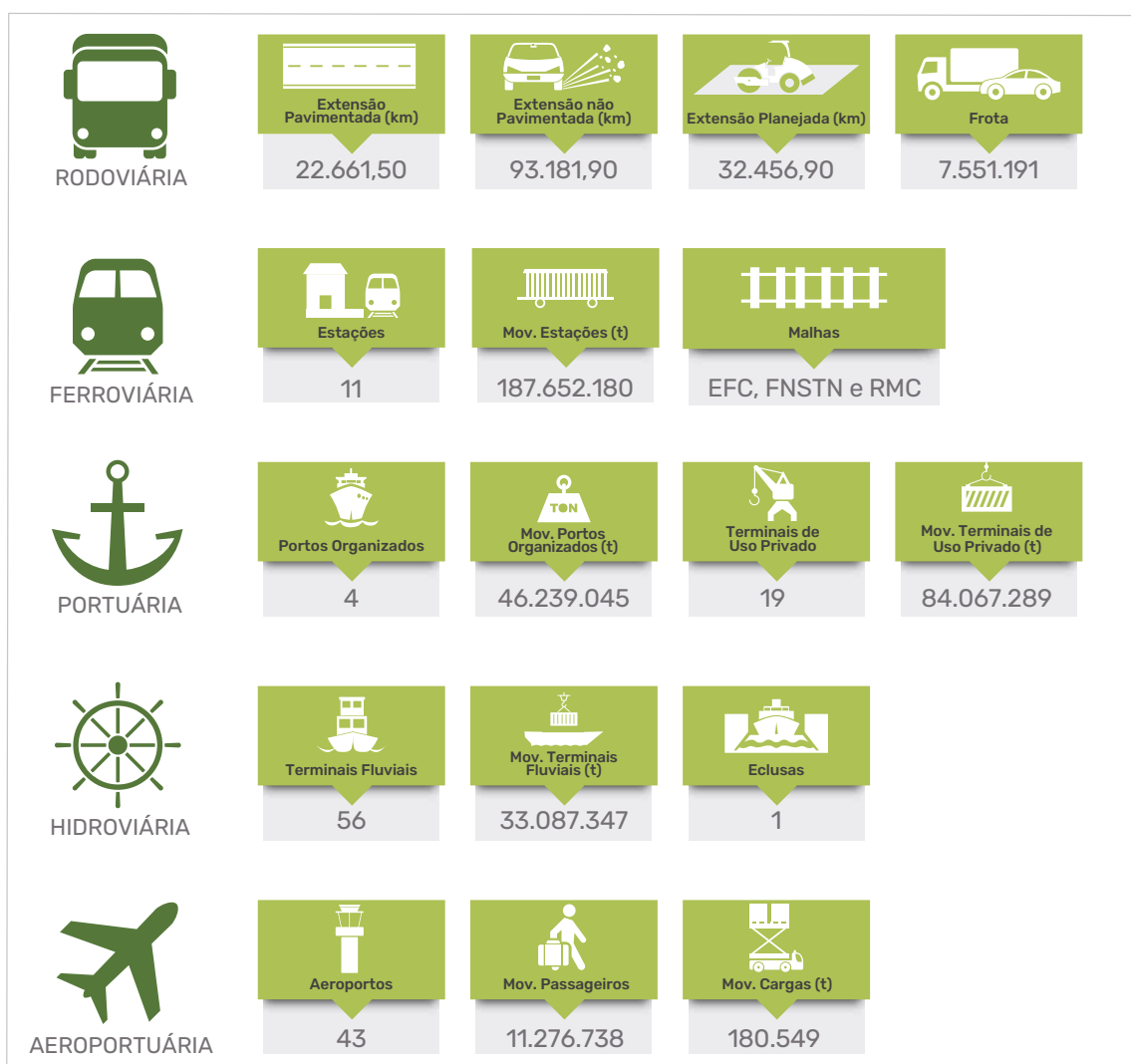
Santarém, Barcarena, Manaus, Itacoatiara



## 4.1 REGIÃO NORTE



### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.1 Relação de projetos – REGIÃO NORTE



| Infraestrutura proposta |                                                  |           |                 |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------------|-----------|-----------------|--------------------|
| Infraestrutura          |                                                  | Categoria | Dimensão        | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                             | ○         | 3.932,30 km     | 9.390.880.959,23   |
|                         | Construção de rodovia                            | ○         | 2.025,70 km     | 13.790.088.233,95  |
|                         | Duplicação de rodovia                            | ○         | 758,80 km       | 12.071.807.823,14  |
|                         | Implantação de sistema de priorização            | △         | 160,70 km       | 5.376.641.815,59   |
|                         | Pavimentação de rodovia                          | ○         | 2.501,90 km     | 14.678.824.124,65  |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia              | ○         | 5.012,20 km     | 15.946.479.974,80  |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                           | ○         | 4.960,00 km     | 93.216.561.670,27  |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel       | △         | 19,90 km        | 3.473.129.973,15   |
|                         | Eliminação de gargalos                           | ○         | 1 un.           | 1.000.956,11       |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                       | ○         | 6.140.000,00 m³ | 226.117.651,70     |
|                         | Acessos terrestres ao porto                      | ○         | 9,50 km         | 26.452.582,74      |
|                         | Área portuária                                   | ○         | 19 un.          | 2.999.636.438,31   |
|                         | Construção de porto                              | ○         | 10 un.          | 16.868.789.070,01  |
| Hidroviária             | Abertura de canal                                | ○         | 33,00 km        | 871.021.246,49     |
|                         | Adequação de hidrovia                            | ○         | 18.879,70 km    | 39.160.864.380,58  |
|                         | Dispositivo de transposição                      | ○         | 22 un.          | 32.178.428.925,66  |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                           | ○         | 42 un.          | 2.207.762.601,04   |
|                         | Construção de aeroporto                          | ○         | 12 un.          | 1.536.898.836,51   |
| Aquaviária              | Implantação de corredor de transporte aquaviário | △         | 15,00 km        | 23.335.216,84      |
| Terminal                | Adequação de terminal                            | ○         | 20 un.          | 748.138.491,28     |
|                         | Construção de terminal                           | ○         | 94 un.          | 5.290.771.466,77   |
|                         |                                                  |           | △               | 10 un.             |
| TOTAL                   |                                                  |           |                 | 270.148.837.155,38 |

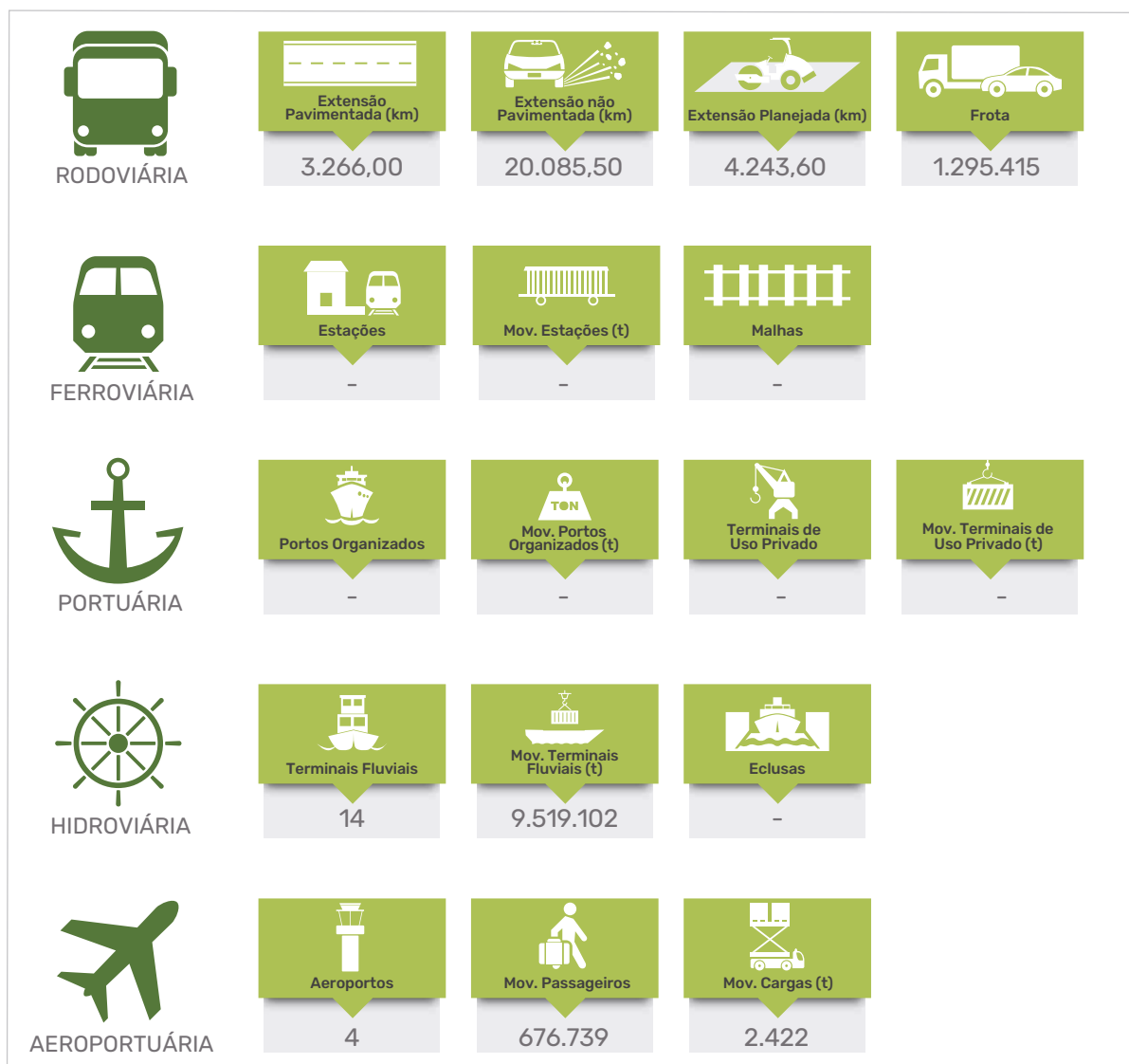
○ Integração Nacional    △ Urbano



### 4.1.1 RONDÔNIA



#### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

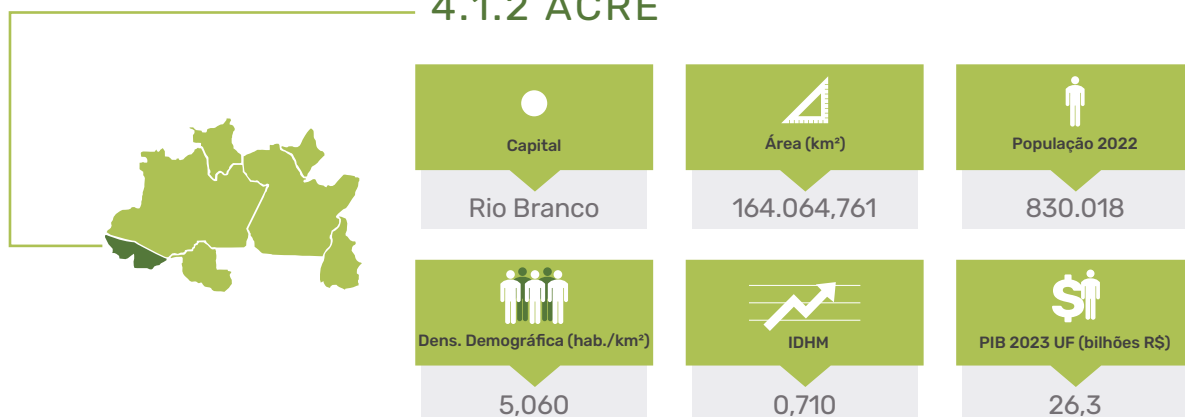
## 4.1.1 Relação de projetos – RONDÔNIA



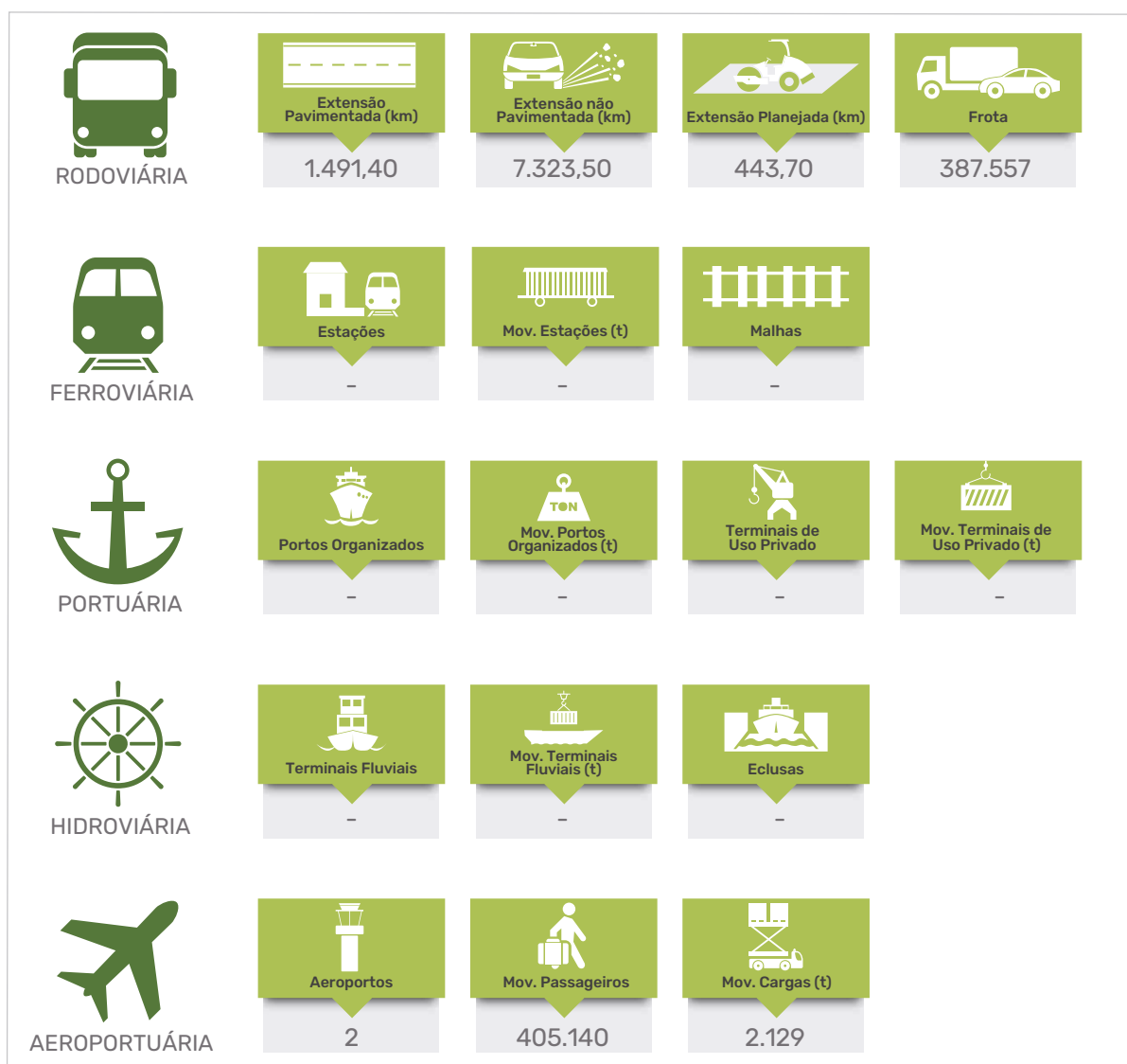
| Infraestrutura proposta |                                       |   |             |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão    | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 427,60 km   | 1.381.176.419,39         |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 84,20 km    | 895.579.312,07           |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 2,60 km     | 41.363.600,87            |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 15,60 km    | 241.470.297,27           |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○ | 52,60 km    | 315.436.340,85           |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 510,90 km   | 1.625.445.237,45         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                | ○ | 1.041,00 km | 13.758.581.256,60        |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovia                 | ○ | 2.803,00 km | 3.379.268.102,48         |
|                         | Dispositivo de transposição           | ○ | 3 un.       | 4.712.862.440,62         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○ | 3 un.       | 196.541.453,52           |
| Terminal                | Adequação de terminal                 | ○ | 1 un.       | 33.502.925,68            |
|                         | Construção de terminal                | ○ | 7 un.       | 1.293.657.698,06         |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |             | <b>27.874.885.084,86</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.1.2 ACRE



### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.1.2 Relação de projetos – ACRE



| Infraestrutura proposta |                                     |   |           |                          |
|-------------------------|-------------------------------------|---|-----------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                           |   | Dimensão  | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                | ○ | 404,00 km | 923.308.880,67           |
|                         | Construção de rodovia               | ○ | 9,60 km   | 70.837.336,22            |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia | ○ | 884,60 km | 2.814.384.139,83         |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia              | ○ | 813,80 km | 10.590.205.883,38        |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovia               | ○ | 210,00 km | 74.448.781,47            |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto              | ○ | 2 un.     | 136.608.755,03           |
| Terminal                | Adequação de terminal               | ○ | 1 un.     | 45.760.000,00            |
|                         | Construção de terminal              | ○ | 8 un.     | 247.671.808,70           |
| <b>TOTAL</b>            |                                     |   |           | <b>14.903.225.585,30</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano



### 4.1.3 AMAZONAS



|                                                                                                                   |                                                                                                  |                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>Capital                      | <br>Área (km²) | <br>População 2022            |
| Manaus                                                                                                            | 1.558.704,331                                                                                    | 3.941.613                                                                                                        |
| <br>Dens. Demográfica (hab./km²) | <br>IDHM       | <br>PIB 2023 UF (bilhões R\$) |
| 2,530                                                                                                             | 0,700                                                                                            | 161,8                                                                                                            |

#### Infraestrutura existente

|                                                                                                      |                                                                                                                |                                                                                                                    |                                                                                                                  |                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>RODOVIÁRIA      | <br>Extensão Pavimentada (km) | <br>Extensão não Pavimentada (km) | <br>Extensão Planejada (km)    | <br>Frota                               |
|                                                                                                      | 2.229,60                                                                                                       | 3.813,50                                                                                                           | 8.405,40                                                                                                         | 1.279.847                                                                                                                  |
| <br>FERROVIÁRIA   | <br>Estações                | <br>Mov. Estações (t)           | <br>Malhas                   |                                                                                                                            |
|                                                                                                      | -                                                                                                              | -                                                                                                                  | -                                                                                                                |                                                                                                                            |
| <br>PORTUÁRIA     | <br>Portos Organizados      | <br>Mov. Portos Organizados (t) | <br>Terminais de Uso Privado | <br>Mov. Terminais de Uso Privado (t) |
|                                                                                                      | -                                                                                                              | -                                                                                                                  | 10                                                                                                               | 36.700.673                                                                                                                 |
| <br>HIDROVIÁRIA   | <br>Terminais Fluviais      | <br>Mov. Terminais Fluviais (t) | <br>Eclusas                  |                                                                                                                            |
|                                                                                                      | 18                                                                                                             | 3.823.513                                                                                                          | -                                                                                                                |                                                                                                                            |
| <br>AEROPORTUÁRIA | <br>Aeroportos              | <br>Mov. Passageiros            | <br>Mov. Cargas (t)          |                                                                                                                            |
|                                                                                                      | 16                                                                                                             | 3.369.046                                                                                                          | 135.754                                                                                                          |                                                                                                                            |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.1.3 Relação de projetos – AMAZONAS



| Infraestrutura proposta |                                            |   |             |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão    | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 298,40 km   | 681.968.737,60           |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 492,30 km   | 1.979.595.012,22         |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 47,90 km    | 2.885.538.600,06         |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 1.042,80 km | 6.253.555.441,83         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 590,40 km   | 1.878.377.115,26         |
| Ferroviária             | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 19,90 km    | 3.473.129.973,15         |
| Portuária               | Área portuária                             | ○ | 2 un.       | 208.843.742,04           |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 2 un.       | 1.727.006.839,82         |
| Hidroviária             | Abertura de canal                          | ○ | 1,00 km     | 76.266.020,82            |
|                         | Adequação de hidrovia                      | ○ | 9.080,00 km | 3.217.021.097,62         |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 1 un.       | 989.392.875,94           |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 17 un.      | 757.164.459,05           |
|                         | Construção de aeroporto                    | ○ | 3 un.       | 227.035.034,17           |
| Terminal                | Adequação de terminal                      | ○ | 18 un.      | 668.875.565,60           |
|                         | Construção de terminal                     | ○ | 24 un.      | 1.617.715.005,15         |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |             | <b>26.641.485.520,33</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

#### 4.1.4 RORAIMA



|                                                  |                                      |                                              |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Boa Vista                  | <br><b>Área (km²)</b><br>223.505,058 | <br><b>População 2022</b><br>636.707         |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>2,850 | <br><b>IDHM</b><br>0,699             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>25,1 |

##### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                      |                                              |                                                   |
|--------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>1.525,90 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>6.036,30 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>778,70 | <br><b>Frota</b><br>305.045                       |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>-                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>-                    | <br><b>Malhas</b><br>-                       |                                                   |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>-               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>-          | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>-     | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>- |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-          | <br><b>Eclusas</b><br>-                      |                                                   |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>1                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>393.242               | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>1.797          |                                                   |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

#### 4.1.4 Relação de projetos – RORAIMA



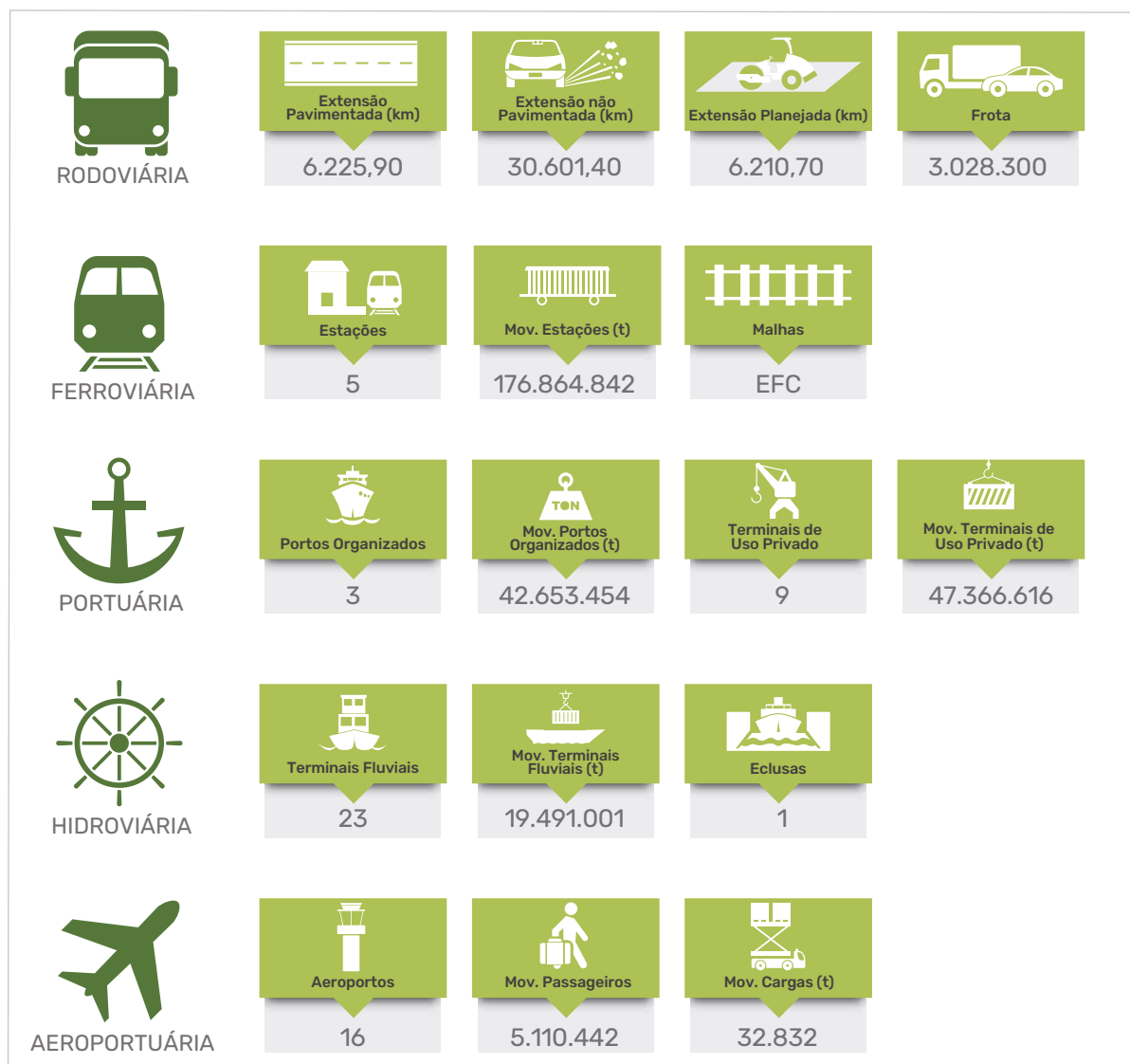
| Infraestrutura proposta |                                       |   |           |                         |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-----------|-------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão  | Investimento (R\$)      |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 403,80 km | 922.851.797,07          |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 130,50 km | 910.206.985,13          |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 39,00 km  | 23.725.990,36           |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○ | 151,70 km | 909.728.002,04          |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 533,00 km | 1.695.757.117,94        |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovia                 | ○ | 399,00 km | 430.690.014,14          |
|                         | Dispositivo de transposição           | ○ | 1 un.     | 1.394.072.504,63        |
| Aeroportuária           | Construção de aeroporto               | ○ | 1 un.     | 63.929.487,60           |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○ | 2 un.     | 169.296.114,33          |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |           | <b>6.520.258.013,24</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano





#### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.1.5 Relação de projetos – PARÁ



| Infraestrutura proposta |                                       |           |                |                    |                    |
|-------------------------|---------------------------------------|-----------|----------------|--------------------|--------------------|
| Infraestrutura          |                                       | Categoria |                | Dimensão           | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○         | 974,30 km      | 2.226.682.778,32   |                    |
|                         | Construção de rodovia                 | ○         | 893,10 km      | 6.933.679.295,03   |                    |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○         | 338,60 km      | 5.386.813.559,46   |                    |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △         | 27,80 km       | 1.314.571.074,16   |                    |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○         | 843,40 km      | 4.732.984.366,05   |                    |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○         | 1.681,00 km    | 5.348.157.064,30   |                    |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                | ○         | 2.972,10 km    | 66.805.578.801,24  |                    |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○         | 1 un.          | 1.000.956,11       |                    |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto            | ○         | 6.140.000,0 m³ | 226.117.651,70     |                    |
|                         | Acessos terrestres ao porto           | ○         | 5,00 km        | 6.957.324,55       |                    |
|                         | Área portuária                        | ○         | 9 un.          | 2.395.263.765,67   |                    |
|                         | Construção de porto                   | ○         | 8 un.          | 15.141.782.230,19  |                    |
| Hidroviária             | Abertura de canal                     | ○         | 32,00 km       | 794.755.225,67     |                    |
|                         | Adequação de hidrovía                 | ○         | 5.685,70 km    | 6.858.192.595,73   |                    |
|                         | Dispositivo de transposição           | ○         | 11 un.         | 15.748.406.049,73  |                    |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○         | 17 un.         | 1.093.099.574,09   |                    |
|                         | Construção de aeroporto               | ○         | 5 un.          | 937.152.771,65     |                    |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○         | 38 un.         | 1.321.899.675,22   |                    |
|                         |                                       | △         | 10 un.         | 65.204.716,56      |                    |
| TOTAL                   |                                       |           |                | 137.338.299.475,43 |                    |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.1.6 AMAPÁ



|                              |             |                           |
|------------------------------|-------------|---------------------------|
| Capital                      | Área (km²)  | População 2022            |
| Macapá                       | 142.253,880 | 733.759                   |
| Dens. Demográfica (hab./km²) | IDHM        | PIB 2023 UF (bilhões R\$) |
| 5,150                        | 0,688       | 28,0                      |

### Infraestrutura existente

|               |                           |                               |                          |                                   |
|---------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| RODOVIÁRIA    | Extensão Pavimentada (km) | Extensão não Pavimentada (km) | Extensão Planejada (km)  | Frota                             |
|               | 528,10                    | 1.769,30                      | 4.937,00                 | 281.414                           |
| FERROVIÁRIA   | Estações                  | Mov. Estações (t)             | Malhas                   |                                   |
|               | -                         | -                             | -                        |                                   |
| PORTUÁRIA     | Portos Organizados        | Mov. Portos Organizados (t)   | Terminais de Uso Privado | Mov. Terminais de Uso Privado (t) |
|               | 1                         | 3.585.591                     | -                        | -                                 |
| HIDROVIÁRIA   | Terminais Fluviais        | Mov. Terminais Fluviais (t)   | Eclusas                  |                                   |
|               | 1                         | 253.731                       | -                        |                                   |
| AEROPORTUÁRIA | Aeroportos                | Mov. Passageiros              | Mov. Cargas (t)          |                                   |
|               | 2                         | 582.445                       | 3.006                    |                                   |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.1.6 Relação de projetos – AMAPÁ

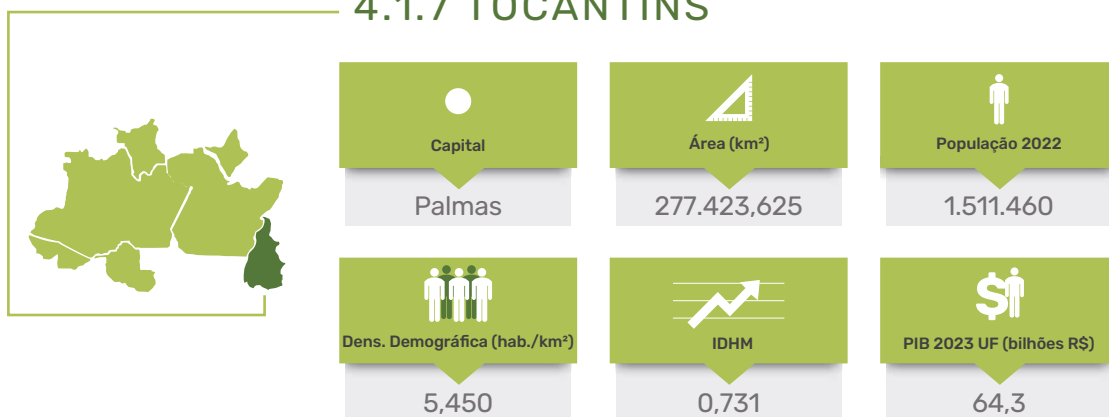


| Infraestrutura proposta |                                     |   |           |                    |
|-------------------------|-------------------------------------|---|-----------|--------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                           |   | Dimensão  | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                | ○ | 384,90 km | 879.657.396,47     |
|                         | Pavimentação de rodovia             | ○ | 354,40 km | 2.125.297.323,15   |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia | ○ | 70,00 km  | 222.707.313,80     |
| Portuária               | Acessos terrestres ao porto         | ○ | 4,50 km   | 19.495.258,19      |
|                         | Área portuária                      | ○ | 8 un.     | 395.528.930,60     |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía               | ○ | 123,00 km | 2.359.430,91       |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto              | ○ | 2 un.     | 19.548.359,35      |
|                         | Construção de aeroporto             | ○ | 1 un.     | 60.628.088,47      |
| Terminal                | Construção de terminal              | ○ | 7 un.     | 164.148.514,45     |
| TOTAL                   |                                     |   |           | 3.889.370.615,39   |

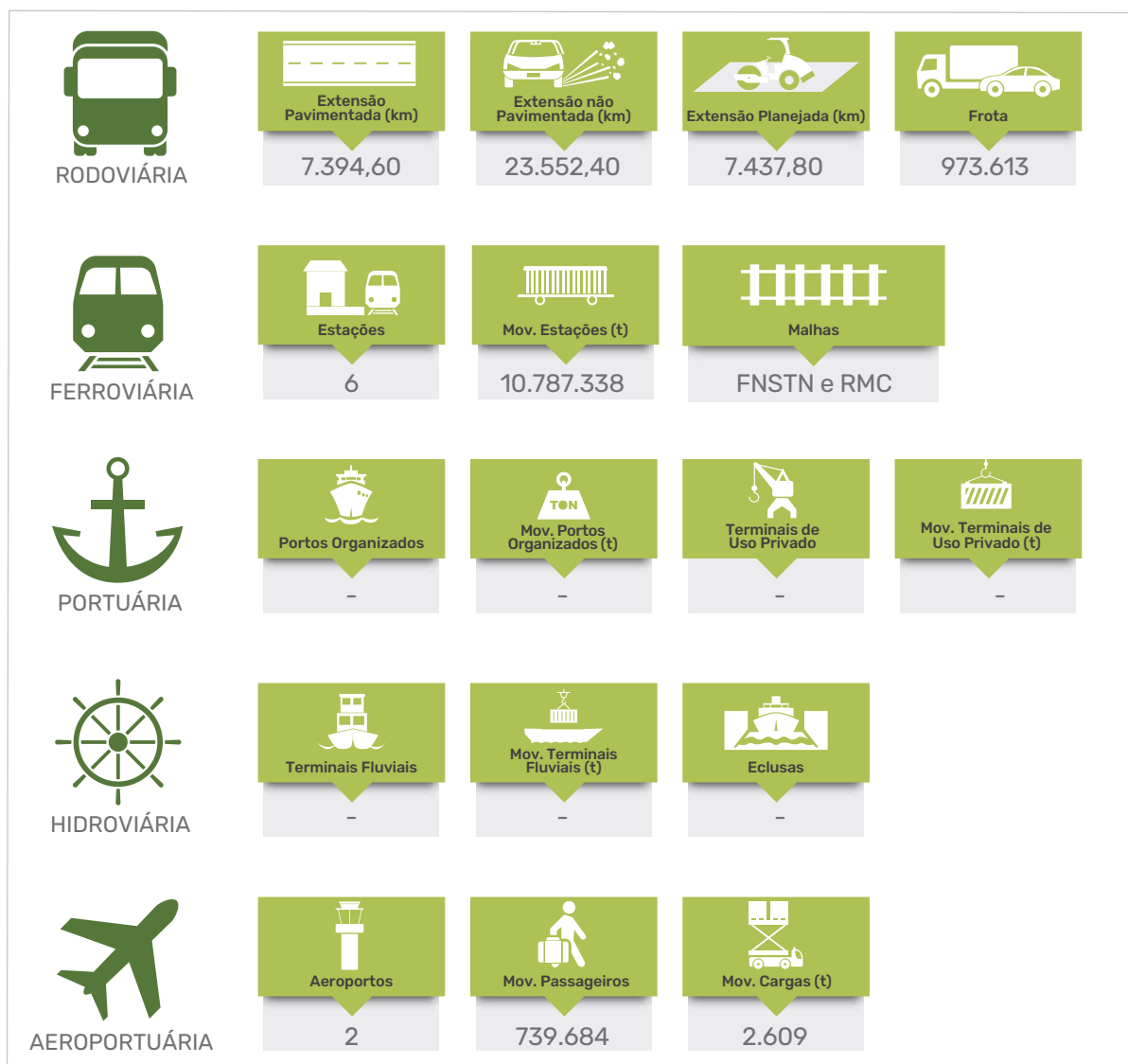
○ Integração Nacional    △ Urbano



## 4.1.7 TOCANTINS



### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

#### 4.1.7 Relação de projetos – TOCANTINS



| Infraestrutura proposta |                                                  |   |             |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------------|---|-------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                        |   | Dimensão    | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                             | ○ | 1.039,30 km | 2.375.234.949,71         |
|                         | Construção de rodovia                            | ○ | 416,00 km   | 3.000.190.293,28         |
|                         | Duplicação de rodovia                            | ○ | 417,60 km   | 6.643.630.662,81         |
|                         | Implantação de sistema de priorização            | △ | 30,40 km    | 911.335.853,74           |
|                         | Pavimentação de rodovia                          | ○ | 57,00 km    | 341.822.650,73           |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia              | ○ | 742,30 km   | 2.361.651.986,22         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                           | ○ | 133,10 km   | 2.062.195.729,05         |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                            | ○ | 1.982,00 km | 26.430.675.816,54        |
|                         | Dispositivo de transposição                      | ○ | 9 un.       | 12.200.863.619,10        |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                           | ○ | 1 un.       | 4.800.000,00             |
|                         | Construção de aeroporto                          | ○ | 2 un.       | 248.153.454,62           |
| Aquaviária              | Implantação de corredor de transporte aquaviário | △ | 15,00 km    | 23.335.216,84            |
| Terminal                | Construção de terminal                           | ○ | 8 un.       | 476.382.650,86           |
| <b>TOTAL</b>            |                                                  |   |             | <b>57.080.272.883,50</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano



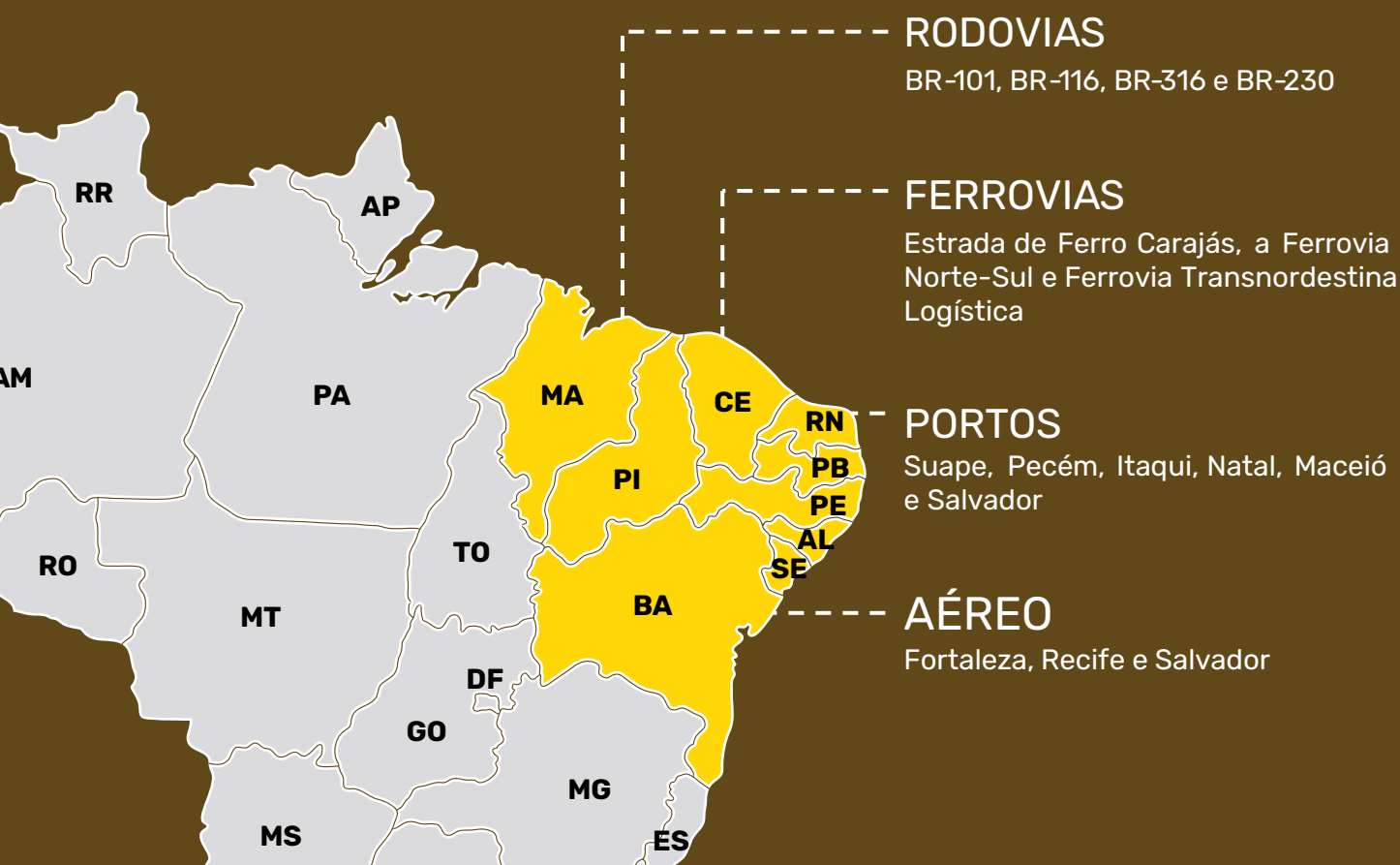




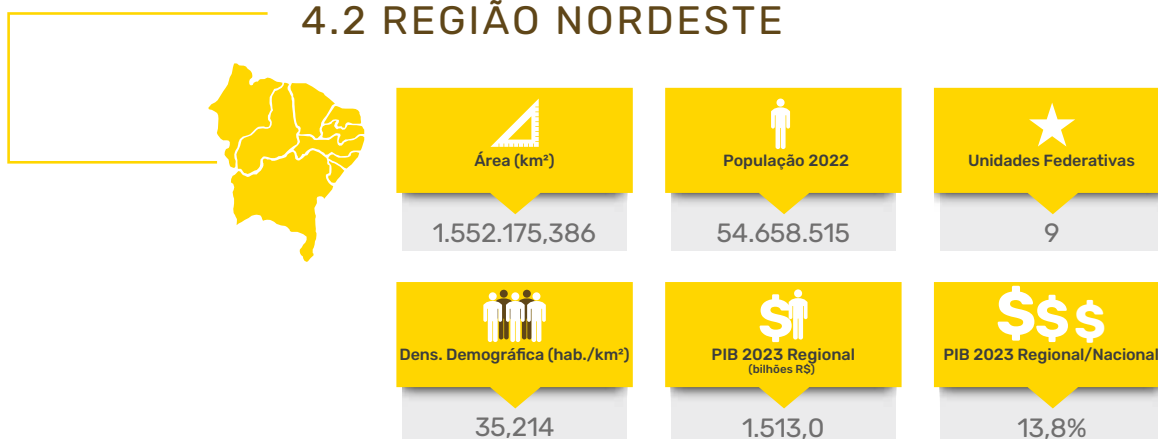
# REGIÃO NORDESTE

A região Nordeste desempenha importante função na logística e na economia nacionais, articulando produções agropecuárias, minerais, industriais e energéticas aos mercados internos e externos. Sua estrutura produtiva reúne grandes polos industriais, como os de Suape e Camaçari, complexos de geração eólica e solar e atividades extrativas de relevância, a exemplo do setor gesseiro do Araripe e da produção de sal marinho no Rio Grande do Norte. Além disso, a região apresenta elevada concentração populacional em áreas metropolitanas litorâneas, o que gera significativa demanda por mobilidade urbana e por sistemas de transporte coletivo nas principais capitais.

A logística regional é marcada pela predominância do modo rodoviário, responsável pelo escoamento da produção e pela distribuição interna de mercadorias, com destaque para as BR-101, BR-116, BR-316 e BR-230. No transporte ferroviário, sobressaem corredores voltados à movimentação de grãos minerais, agrícolas e combustíveis, como a Estrada de Ferro Carajás, a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrovia Transnordestina Logística. A infraestrutura portuária possui elevada relevância para a cabotagem e para o comércio exterior, destacando-se os portos de Suape, Pecém, Itaqui, Salvador, Natal e Maceió. O transporte aéreo atua tanto na movimentação de cargas de maior valor agregado quanto no deslocamento de passageiros, com destaque para os aeroportos de Fortaleza, Recife e Salvador, cuja demanda é impulsionada pela atividade econômica e pela forte vocação turística da região.



## 4.2 REGIÃO NORDESTE



### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

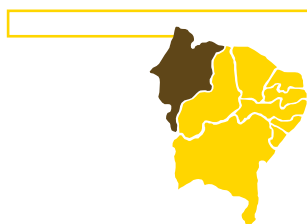


## 4.2 Relação de projetos - REGIÃO NORDESTE



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                  |                           |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|------------------|---------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão         | Investimento (R\$)        |
| Rodoviária              | Adequação de sistema de priorização        | △ | 8,9 km           | 437.233.488,33            |
|                         | Adequação de rodovia                       | ○ | 9.616,7 km       | 22.236.921.695,39         |
|                         | Adequação de via urbana                    | △ | 12,6 km          | 1.792.819.154,58          |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 1.848,1 km       | 14.202.297.617,65         |
|                         | Construção de via urbana                   | △ | 10,00 km         | 356.444.693,48            |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 3.469,7 km       | 55.199.725.361,02         |
|                         | Duplicação de via urbana                   | △ | 6,00 km          | 33.399.780,36             |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 508,9 km         | 16.572.046.133,17         |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 777,1 km         | 4.660.182.138,33          |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 9.387,3 km       | 29.866.005.240,59         |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                     | ○ | 3.885,20 km      | 45.769.997.088,62         |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 17,90 km         | 8.748.232.409,81          |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 221,40 km        | 24.464.669.190,01         |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 149 un.          | 735.565.156,67            |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 2.682,70 km      | 10.319.979.665,42         |
|                         |                                            | △ | 33,00 km         | 7.044.937.784,70          |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 13.830.377,90 m³ | 328.103.276,72            |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 62,70 km         | 3.757.320.513,73          |
|                         | Área portuária                             | ○ | 72 un.           | 9.630.035.273,36          |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 17 un.           | 28.739.261.947,68         |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovia                      | ○ | 3.144,30 km      | 3.156.735.442,65          |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 14 un.           | 9.472.857.986,09          |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 20 un.           | 1.471.764.796,43          |
|                         | Construção de aeroporto                    | ○ | 18 un.           | 1.008.243.650,07          |
| Terminal                | Construção de terminal                     | ○ | 55 un.           | 3.148.007.322,17          |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |                  | <b>303.152.786.807,03</b> |

## 4.2.1 MARANHÃO



|                                                   |                                      |                                               |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>São Luís                    | <br><b>Área (km²)</b><br>329.651,463 | <br><b>População 2022</b><br>6.776.699        |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>20,560 | <br><b>IDHM</b><br>0,676             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>149,2 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                                |                                                             |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>6.886,60 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>47.900,50 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>3.370,80 | <br><b>Frota</b><br>2.392.096                               |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>28                        | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>200.359.547           | <br><b>Malhas</b><br>EFC, FNSTN e FTL          |                                                             |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>1               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>36.771.880  | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>2       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>186.934.343 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                        |                                                             |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>4                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>2.162.136              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>10.514           |                                                             |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.2.1 Relação de projetos - MARANHÃO



| Infraestrutura proposta |                                       |   |              |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|--------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão     | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 1.055,80 km  | 2.671.686.555,32         |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 130,00 km    | 505.234.892,67           |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 353,00 km    | 5.615.904.271,96         |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 51,20 km     | 2.030.301.799,97         |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○ | 30,00 km     | 179.906.658,28           |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 2.670,70 km  | 8.496.920.328,13         |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                | ○ | 511,00 km    | 5.480.412.747,96         |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○ | 42 un.       | 198.452.538,52           |
|                         | Recuperação de ferrovia               | ○ | 275,300 km   | 606.656.701,70           |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto            | ○ | 40.000,00 m³ | 6.671.703,77             |
|                         | Acessos terrestres ao porto           | ○ | 6,30 km      | 18.259.459,40            |
|                         | Área portuária                        | ○ | 15 un.       | 3.535.637.679,81         |
|                         | Construção de porto                   | ○ | 1 un.        | 503.285.879,49           |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                 | ○ | 2.323,0 km   | 2.770.335.199,40         |
|                         | Dispositivo de transposição           | ○ | 10 un.       | 9.053.365.673,84         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○ | 5 un.        | 120.083.957,35           |
|                         | Construção de aeroporto               | ○ | 1 un.        | 101.953.014,67           |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○ | 12 un.       | 882.192.544,27           |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |              | <b>42.777.261.606,51</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.2.2 PIAUÍ



|                                                   |                                      |                                              |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Teresina                    | <br><b>Área (km²)</b><br>251.755,499 | <br><b>População 2022</b><br>3.271.199       |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>12,990 | <br><b>IDHM</b><br>0,690             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>80,9 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                                |                                                   |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>7.664,60 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>49.893,00 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>4.531,20 | <br><b>Frota</b><br>1.623.112                     |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>8                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>806.043               | <br><b>Malhas</b><br>FTL                       |                                                   |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>-               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>-           | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>-       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>- |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                        |                                                   |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>3                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>1.096.788              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>5.866            |                                                   |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.



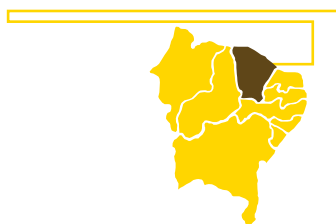
## 4.2.1 Relação de projetos - PIAUÍ



| Infraestrutura proposta |                                       |   |                 |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-----------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão        | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 959,60 km       | 2.193.087.133,42         |
|                         | Adequação de via urbana               | △ | 0,20 km         | 72.224.408,84            |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 258,60 km       | 2.469.704.178,37         |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 328,10 km       | 5.219.768.248,25         |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 51,60 km        | 1.355.906.801,74         |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○ | 63,40 km        | 380.202.737,83           |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 675,30 km       | 2.148.489.271,57         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                | ○ | 633,20 km       | 4.809.664.901,48         |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano    | △ | 2,50 km         | 289.464.763,11           |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○ | 9 un.           | 85.150.933,42            |
|                         | Recuperação de ferrovia               | ○ | 332,40 km       | 706.251.728,56           |
|                         |                                       | △ | 13,50 km        | 154.461.885,31           |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto            | ○ | 9.820.810,00 m³ | 113.019.004,54           |
|                         | Construção de porto                   | ○ | 4 un.           | 584.369.259,14           |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                 | ○ | 1.614,00 km     | 2.458.845.443,96         |
|                         | Dispositivo de transposição           | ○ | 7 un.           | 4.946.030.163,32         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○ | 1 un.           | 37.372.529,39            |
|                         | Construção de aeroporto               | ○ | 11 un.          | 83.933.365,63            |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○ | 5 un.           | 682.373.585,55           |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |                 | <b>28.790.320.343,43</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

### 4.2.3 CEARÁ



|                                                   |                                      |                                               |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Fortaleza                   | <br><b>Área (km²)</b><br>148.894,440 | <br><b>População 2022</b><br>8.794.957        |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>59,070 | <br><b>IDHM</b><br>0,734             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>232,2 |

#### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                                |                                                            |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>8.661,80 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>42.859,60 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>2.409,60 | <br><b>Frota</b><br>4.095.525                              |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>16                        | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>777.007               | <br><b>Malhas</b><br>FTL                       |                                                            |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>1               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>4.832.764   | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>1       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>20.515.478 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                        |                                                            |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>7                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>6.776.560              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>52.916           |                                                            |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

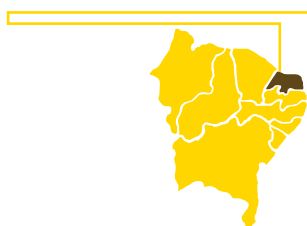
### 4.2.3 Relação de projetos - CEARÁ



| Infraestrutura proposta |                                            |   |             |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão    | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de sistema de priorização        | △ | 6,30 km     | 319.828.199,80           |
|                         | Adequação de rodovia                       | ○ | 573,60 km   | 1.310.915.777,11         |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 192,70 km   | 1.710.915.122,23         |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 260,20 km   | 4.139.541.902,45         |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 36,80 km    | 2.054.592.549,32         |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 223,90 km   | 1.342.703.359,64         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 1.309,10 km | 4.164.944.921,36         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                     | ○ | 716,20 km   | 5.369.873.438,61         |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 12,40 km    | 5.893.057.246,44         |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 8,90 km     | 1.252.997.820,72         |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 50 un.      | 393.157.623,89           |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 285,90 km   | 1.134.156.747,25         |
|                         |                                            | △ | 19,50 km    | 6.890.475.899,39         |
| Portuária               | Área portuária                             | ○ | 9 un.       | 1.876.632.996,77         |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 2 un.       | 756.468.078,35           |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 2 un.       | 209.847.968,03           |
| Terminal                | Construção de terminal                     | ○ | 2 un.       | 85.203.240,93            |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |             | <b>38.905.312.892,29</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.2.4 RIO GRANDE DO NORTE



|                                                   |                                     |                                               |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Natal                       | <br><b>Área (km²)</b><br>52.809,600 | <br><b>População 2022</b><br>3.302.729        |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>62,540 | <br><b>IDHM</b><br>0,728            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>101,7 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                              |                                                           |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>4.699,50 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>22.751,90 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>618,80 | <br><b>Frota</b><br>1.720.240                             |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>-                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>-                     | <br><b>Malhas</b><br>FTL                     |                                                           |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>2               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>3.642.242   | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>5     | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>3.076.431 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                      |                                                           |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>2                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>2.357.631              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>8.741          |                                                           |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.2.4 Relação de projetos - RIO GRANDE DO NORTE

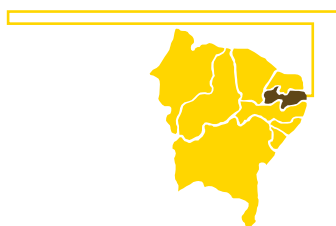


| Infraestrutura proposta |                                       |   |           |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-----------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão  | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 679,00 km | 1.551.798.836,57         |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 122,00 km | 777.049.431,78           |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 645,20 km | 10.264.536.646,67        |
|                         | Duplicação de via urbana              | △ | 6,00 km   | 33.399.780,36            |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 88,40 km  | 2.633.562.443,91         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 541,20 km | 1.721.845.688,99         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                | ○ | 286,60 km | 2.882.575.412,70         |
|                         | Recuperação de ferrovia               | ○ | 241,10 km | 1.657.597.672,37         |
| Portuária               | Área portuária                        | ○ | 2 un.     | 368.884.530,74           |
|                         | Construção de porto                   | ○ | 2 un.     | 5.762.621.457,33         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○ | 1 un.     | 61.328.815,98            |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○ | 2 un.     | 85.203.240,93            |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |           | <b>27.800.403.958,33</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano



## 4.2.5 PARAÍBA



|                                                   |                                     |                                              |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>João Pessoa                 | <br><b>Área (km²)</b><br>56.467,243 | <br><b>População 2022</b><br>3.974.687       |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>70,390 | <br><b>IDHM</b><br>0,698            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>97,0 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                              |                                                   |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>3.829,80 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>31.119,60 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>401,60 | <br><b>Frota</b><br>1.792.957                     |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>-                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>-                     | <br><b>Malhas</b><br>FTL                     |                                                   |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>1               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>1.185.078   | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>-     | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>- |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                      |                                                   |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>4                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>1.995.498              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>9.270          |                                                   |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.2.5 Relação de projetos - PARAÍBA



| Infraestrutura proposta |                                       |   |           |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-----------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão  | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 939,70 km | 2.147.607.314,79         |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 98,20 km  | 617.409.243,56           |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 183,90 km | 2.925.679.307,69         |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 116,10 km | 2.185.008.506,41         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 394,60 km | 1.255.432.943,21         |
| Ferrovária              | Recuperação de ferrovia               | ○ | 531,00 km | 3.100.231.524,09         |
| Portuária               | Acessos terrestres ao porto           | ○ | 26,60 km  | 392.568.431,00           |
|                         | Área portuária                        | ○ | 1 un.     | 146.000.000,00           |
|                         | Construção de porto                   | ○ | 3 un.     | 7.571.124.742,75         |
| Aeroportuária           | Construção de aeroporto               | ○ | 2 un.     | 117.229.215,82           |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |           | <b>20.458.291.229,32</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.2.6 PERNAMBUCO



|                                                   |                                     |                                               |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Recife                      | <br><b>Área (km²)</b><br>98.064,415 | <br><b>População 2022</b><br>9.058.931        |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>92,370 | <br><b>IDHM</b><br>0,719            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>270,5 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                              |                                                   |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>7.108,20 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>36.954,70 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>851,80 | <br><b>Frota</b><br>3.924.951                     |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>-                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>-                     | <br><b>Malhas</b><br>FCA e FTL               |                                                   |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>2               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>25.679.805  | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>-     | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>- |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                      |                                                   |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>7                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>10.607.445             | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>65.259         |                                                   |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.2.6 Relação de projetos - PERNAMBUCO



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                 |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-----------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão        | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 1.310,40 km     | 2.994.811.775,36         |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 76,00 km        | 746.933.862,02           |
|                         | Construção de via urbana                   | △ | 10,00 km        | 356.444.693,48           |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 221,40 km       | 3.522.269.704,86         |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 104,60 km       | 4.340.455.781,40         |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 93,40 km        | 560.109.396,11           |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 1.145,60 km     | 3.644.764.266,98         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                     | ○ | 777,80 km       | 6.878.041.979,18         |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 87,80 km        | 11.374.143.383,87        |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 139,00 km       | 189.919.945,80           |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 1.316.054,40 m³ | 100.000.000,00           |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 13,90 km        | 212.442.726,38           |
|                         | Área portuária                             | ○ | 28 un.          | 1.571.817.124,68         |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 2 un.           | 2.662.701.978,64         |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                      | ○ | 1,70 km         | 903.274,70               |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 2 un.           | 386.512.549,72           |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 3 un.           | 268.999.536,44           |
| Terminal                | Construção de terminal                     | ○ | 10 un.          | 175.295.843,22           |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |                 | <b>39.986.567.822,84</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.2.7 ALAGOAS



|                                                    |                                     |                                              |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Maceió                       | <br><b>Área (km²)</b><br>27.830,662 | <br><b>População 2022</b><br>3.127.683       |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>112,380 | <br><b>IDHM</b><br>0,684            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>89,7 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                                |                                                         |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>2.743,60 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>10.551,60 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>1.845,70 | <br><b>Frota</b><br>1.242.109                           |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>-                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>-                     | <br><b>Malhas</b><br>FCA                       |                                                         |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>1               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>2.510.841   | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>1       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>341.399 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                        |                                                         |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>1                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>2.906.490              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>8.537            |                                                         |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.



## 4.2.7 Relação de projetos - ALAGOAS



| Infraestrutura proposta |                                            |   |           |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-----------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão  | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de sistema de priorização        | △ | 2,60 km   | 117.405.288,53           |
|                         | Adequação de rodovia                       | ○ | 566,40 km | 1.294.460.767,37         |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 117,80 km | 924.770.296,89           |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 39,90 km  | 634.772.182,58           |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 39,80 km  | 1.300.567.204,87         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 25,80 km  | 82.083.552,80            |
| Ferrovária              | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 23,80 km  | 2.304.997.688,88         |
| Portuária               | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 0,60 km   | 7.258.750,16             |
|                         | Área portuária                             | ○ | 5 un.     | 155.561.501,07           |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 1 un.     | 10.369.732.678,88        |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                      | ○ | 6,80 km   | 3.613.098,83             |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 2 un.     | 71.341.978,73            |
|                         | Construção de aeroporto                    | ○ | 1 un.     | 240.000.000,00           |
| Terminal                | Construção de terminal                     | ○ | 5 un.     | 201.119.079,67           |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |           | <b>17.707.684.069,26</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.2.8 SERGIPE



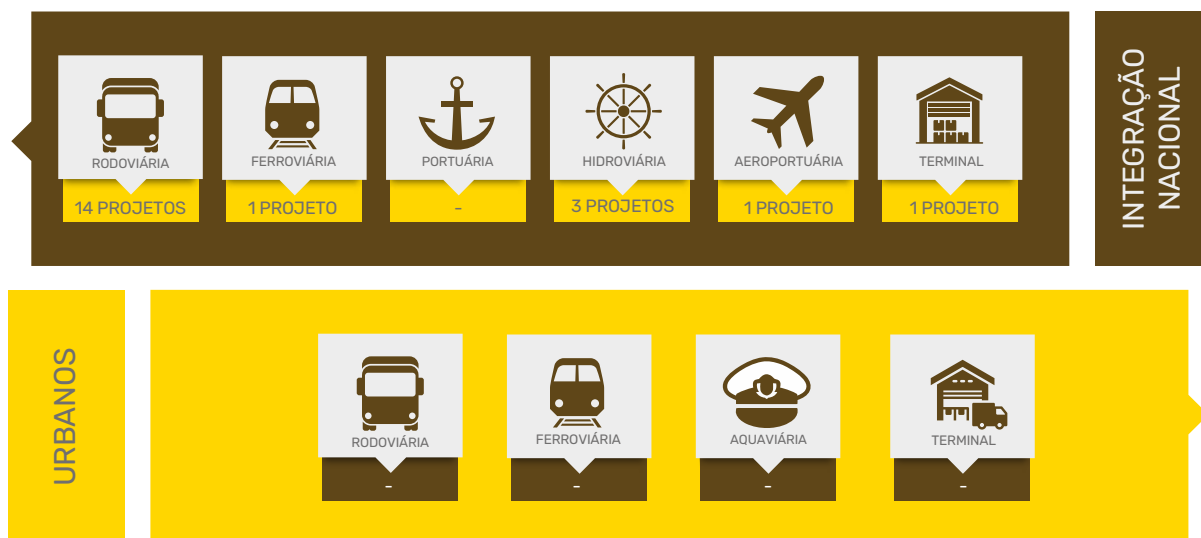
|                                                    |                                     |                                              |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Aracaju                      | <br><b>Área (km²)</b><br>21.938,188 | <br><b>População 2022</b><br>2.210.004       |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>100,740 | <br><b>IDHM</b><br>0,702            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>60,8 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                      |                                              |                                                           |
|--------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>2.351,70 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>2.933,80 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>380,40 | <br><b>Frota</b><br>1.069.578                             |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>-                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>-                    | <br><b>Malhas</b><br>FCA e FTL               |                                                           |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>-               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>-          | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>2     | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>1.493.286 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-          | <br><b>Eclusas</b><br>-                      |                                                           |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>1                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>1.343.744             | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>3.561          |                                                           |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

#### 4.2.8 Relação de projetos - SERGIPE



| Infraestrutura proposta |                                     |   |           |                         |
|-------------------------|-------------------------------------|---|-----------|-------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                           |   | Dimensão  | Investimento (R\$)      |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                | ○ | 252,10 km | 576.153.883,22          |
|                         | Duplicação de rodovia               | ○ | 99,30 km  | 1.579.771.371,69        |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia | ○ | 202,80 km | 645.214.903,41          |
| Ferroviária             | Recuperação de ferrovia             | ○ | 40,00 km  | 109.321.931,53          |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovia               | ○ | 6,80 km   | 3.613.098,83            |
| Aeroportuária           | Construção de aeroporto             | ○ | 1 un.     | 25.460.335,25           |
| Terminal                | Construção de terminal              | ○ | 1 un.     | 118.192.286,59          |
| <b>TOTAL</b>            |                                     |   |           | <b>3.057.727.810,52</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.2.9 BAHIA



|                                                   |                                      |                                               |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Salvador                    | <br><b>Área (km²)</b><br>564.763,876 | <br><b>População 2022</b><br>14.141.626       |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>25,040 | <br><b>IDHM</b><br>0,691             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>431,0 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                   |                                                        |                                                 |                                                            |
|--------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>16.221,10 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>111.575,80 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>14.491,90 | <br><b>Frota</b><br>5.712.095                              |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>6                          | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>1.060.766              | <br><b>Malhas</b><br>FCA                        |                                                            |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>3                | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>12.055.743   | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>8        | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>30.278.997 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-                | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-            | <br><b>Eclusas</b><br>1                         |                                                            |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>11                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>11.546.266              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>43.062            |                                                            |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.2.9 Relação de projetos - BAHIA



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                 |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-----------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão        | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 3.280,10 km     | 7.496.399.652,23         |
|                         | Adequação de via urbana                    | △ | 12,40 km        | 1.720.594.745,74         |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 852,80 km       | 6.450.280.590,13         |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 1.338,70 km     | 21.297.481.724,87        |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 20,40 km        | 671.651.045,55           |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 366,40 km       | 2.197.259.986,47         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 2.422,20 km     | 7.706.309.364,14         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                     | ○ | 960,40 km       | 20.349.428.608,69        |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 3,00 km         | 2.565.710.400,26         |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 100,90 km       | 9.532.530.296,54         |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 48 un.          | 58.804.060,84            |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 838,00 km       | 2.815.843.414,12         |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 2.653.513,50 m³ | 108.412.568,41           |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 15,30 km        | 3.126.791.146,79         |
|                         | Área portuária                             | ○ | 12 un.          | 1.975.501.440,29         |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 2 un.           | 528.957.873,10           |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                      | ○ | 814,50 km       | 382.787.144,42           |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 4 un.           | 419.492.312,25           |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 6 un.           | 702.790.010,51           |
|                         | Construção de aeroporto                    | ○ | 2 un.           | 439.667.718,70           |
| Terminal                | Construção de terminal                     | ○ | 18 un.          | 918.427.501,01           |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |                 | <b>91.465.121.605,06</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano







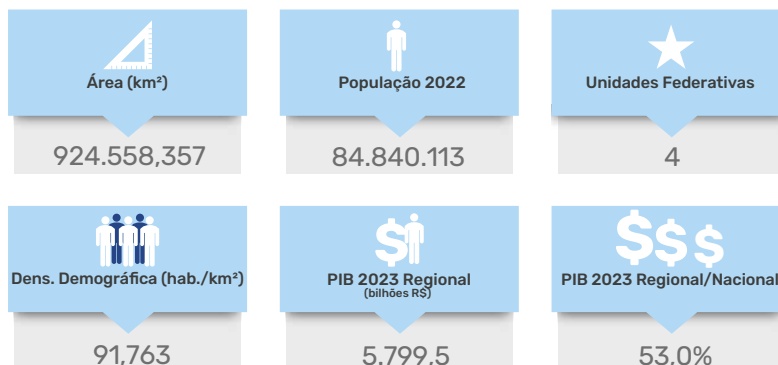
# REGIÃO SUDESTE

A região Sudeste concentra parcela significativa do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e desempenha papel central na articulação das atividades produtivas, industriais e comerciais do País. Sua estrutura econômica diversificada abrange desde a extração mineral e petrolífera até os setores metalúrgico, químico, automobilístico e de alimentos. Além disso, a região reúne os maiores contingentes populacionais e áreas metropolitanas do Brasil, o que resulta em elevada demanda por mobilidade urbana e na necessidade de expansão de sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade.

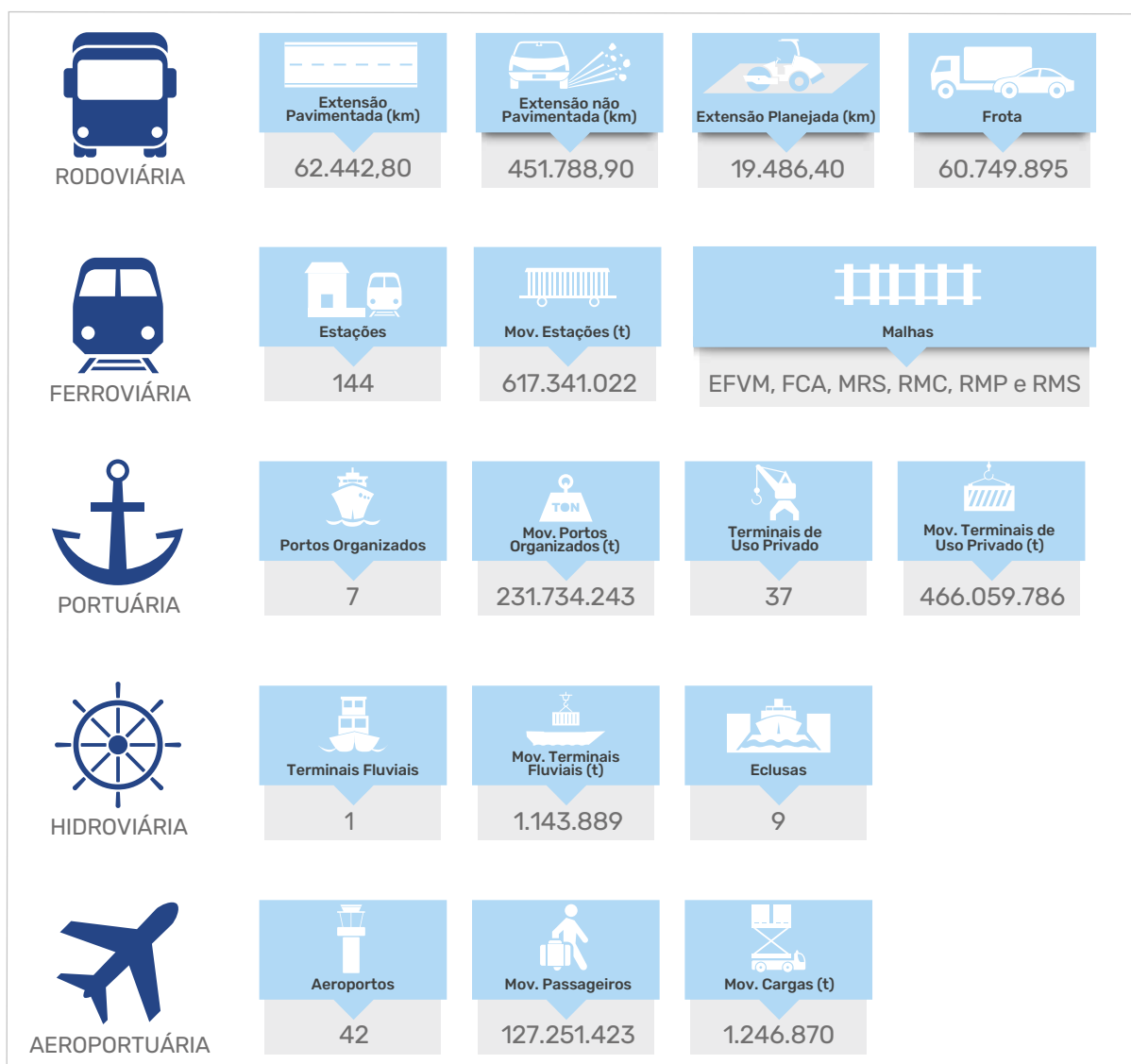
Nesse contexto, o sistema de transportes é marcado pela predominância do modo rodoviário, responsável pela maior parte da movimentação de cargas e pela articulação entre polos produtivos, terminais logísticos e centros consumidores, por meio de eixos como as rodovias BR-116, BR-330, BR-348, BR-381 e BR-040. A malha ferroviária complementa essa dinâmica no transporte de grãos e produtos industriais, com destaque para a Malha Sudeste, a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Ferrovia Centro-Atlântica. Já a infraestrutura portuária concentra parcela expressiva da movimentação nacional de cargas e dos fluxos de comércio exterior, com destaque para os portos de Santos, Itaguaí, Rio de Janeiro, Vitória e Tubarão. No transporte hidroviário, as hidrovias dos rios Tietê e Paraná contribuem para o escoamento da produção agrícola e industrial. Já o transporte aéreo atua de forma complementar na movimentação de cargas de maior valor agregado e concentra os aeroportos com maior fluxo de passageiros do país, impulsionado pela intensa atividade econômica e pela demanda turística, como os aeroportos de São Paulo e do Rio de Janeiro.



## 4.3 REGIÃO SUDESTE



### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.3 Relação de projetos – REGIÃO SUDESTE



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                  |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|------------------|--------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão         | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 4.697,0 km       | 10.933.285.586,29  |
|                         | Adequação de via urbana                    | △ | 26,30 km         | 5.053.032.256,71   |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 1.834,60 km      | 21.735.497.063,66  |
|                         | Construção de via urbana                   | △ | 34,70 km         | 1.184.647.289,28   |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 2.268,80 km      | 36.094.514.482,26  |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 1.056,33 km      | 29.424.711.899,31  |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 257,60 km        | 1.402.072.556,86   |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 3.934,0 km       | 12.516.151.035,63  |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                     | ○ | 5.112,10 km      | 129.083.425.869,89 |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 383,80 km        | 256.985.316.522,88 |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 310,00 km        | 45.962.852.743,83  |
|                         | Construção de TAV                          | ○ | 1.464,90 km      | 166.333.240.187,37 |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 263 un.          | 2.480.789.438,92   |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 5.332,90 km      | 31.538.241.549,46  |
|                         |                                            | △ | 108,10 km        | 2.625.430.191,59   |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 15.308.334,90 m³ | 758.558.649,50     |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 102,30 km        | 12.522.143.205,00  |
|                         | Área portuária                             | ○ | 14 un.           | 2.878.571.012,31   |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 12 un.           | 18.575.659.339,08  |

| Infraestrutura proposta |                                                  |           |             |                   |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------------|-----------|-------------|-------------------|--------------------|
| Infraestrutura          |                                                  | Categoria |             | Dimensão          | Investimento (R\$) |
| Hidroviária             | Abertura de canal                                | ○         | 35,40 km    | 636.998.575,96    |                    |
|                         | Adequação de hidrovia                            | ○         | 3.437,30 km | 3.473.853.497,68  |                    |
|                         |                                                  | ○         | 8 un.       | 705.384.382,29    |                    |
|                         | Dispositivo de transposição                      | ○         | 42 un.      | 57.780.176.323,84 |                    |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                           | ○         | 30 un.      | 1.379.463.693,16  |                    |
|                         | Construção de aeroporto                          | ○         | 9 un.       | 14.391.296.001,53 |                    |
| Aquaviária              | Implantação de corredor de transporte aquaviário | △         | 150,00 km   | 7.455.185.272,16  |                    |
| Terminal                | Adequação de estação                             | △         | 37 un.      | 1.037.520.000,00  |                    |
|                         | Adequação de terminal                            | ○         | 3 un.       | 228.844.891,73    |                    |
|                         | Construção de terminal                           | ○         | 69 un.      | 16.579.642.723,26 |                    |
|                         |                                                  | △         | 9 un.       | 1.370.435.800,82  |                    |
| TOTAL                   |                                                  |           |             |                   | 893.126.942.042,26 |

○ Integração Nacional    △ Urbano

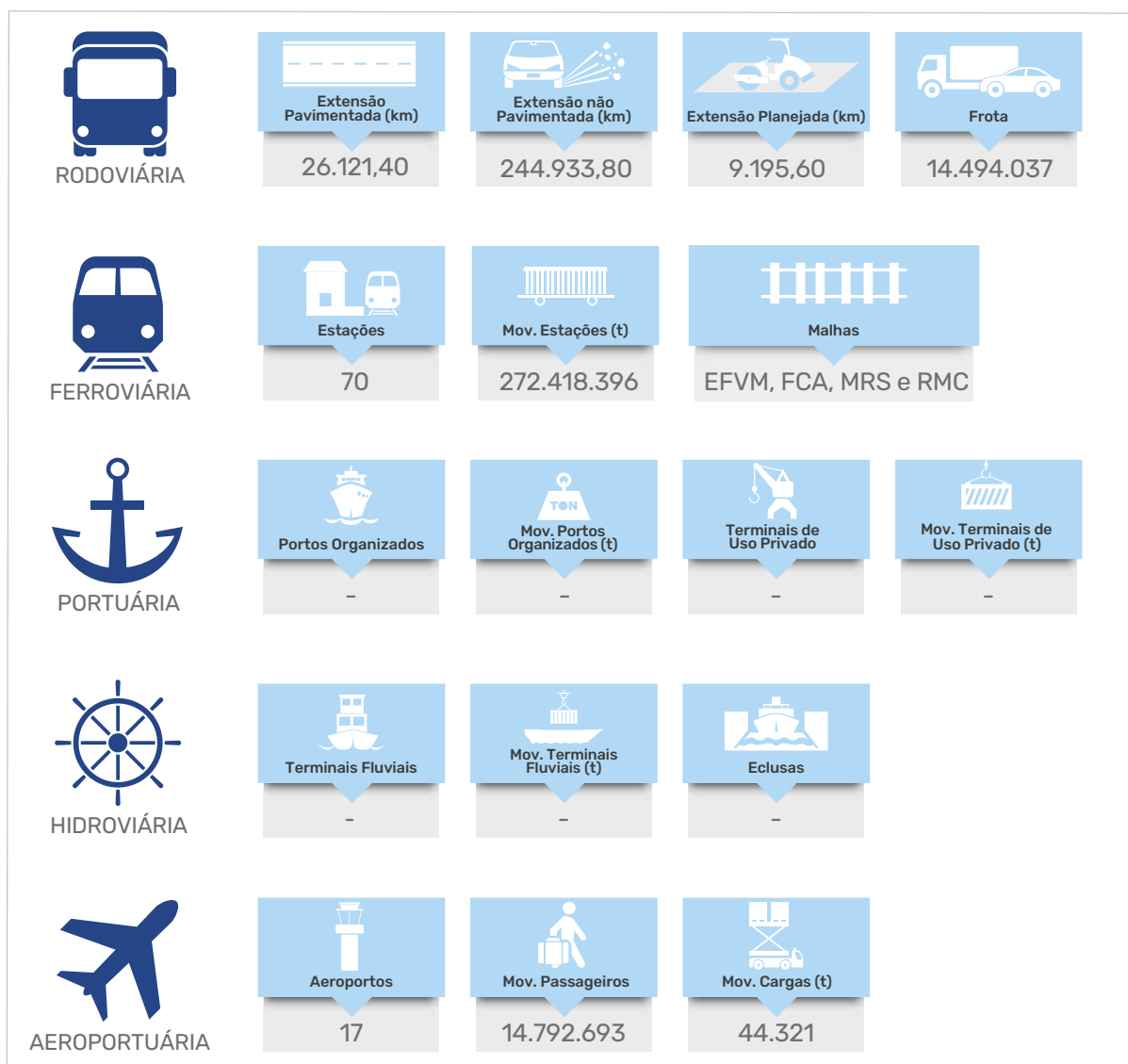




### 4.3.1 MINAS GERAIS



#### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

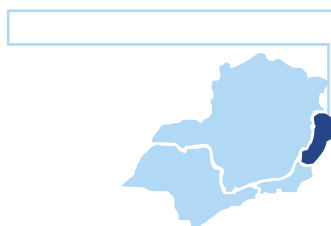
### 4.3.1 Relação de projetos - MINAS GERAIS



| Infraestrutura proposta |                                            |   |             |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-------------|--------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão    | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 3.386,10 km | 7.809.001.005,96   |
|                         | Adequação de via urbana                    | △ | 3,80 km     | 225.491.333,69     |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 1.125,90 km | 15.232.328.156,61  |
|                         | Construção de via urbana                   | △ | 12,70 km    | 277.540.524,47     |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 1.195,40 km | 19.017.710.953,86  |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 363,70 km   | 8.075.522.990,99   |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 256,30 km   | 1.394.276.601,67   |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 3.383,80 km | 10.765.671.549,16  |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                     | ○ | 2.902,90 km | 55.281.060.529,74  |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 93,00 km    | 68.965.461.922,23  |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 69,00 km    | 7.810.548.964,06   |
|                         | Construção de TAV                          | ○ | 425,60 km   | 42.687.693.232,21  |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 121 un.     | 862.567.628,17     |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 3.111,30 km | 7.323.767.971,34   |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovia                      | ○ | 2.195,10 km | 2.740.543.456,20   |
|                         |                                            | ○ | 3 un.       | 362.263.598,88     |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 15 un.      | 26.699.079.559,08  |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 15 un.      | 753.439.550,62     |
|                         | Construção de aeroporto                    | ○ | 2 un.       | 148.597.297,51     |
| Terminal                | Adequação de terminal                      | ○ | 1 un.       | 54.103.212,40      |
|                         |                                            | ○ | 17 un.      | 12.647.358.845,39  |
|                         | Construção de terminal                     | △ | 5 un.       | 209.503.277,43     |
| TOTAL                   |                                            |   |             | 289.343.532.161,67 |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.3.2 ESPÍRITO SANTO



|                                                   |                                     |                                               |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Vitória                     | <br><b>Área (km²)</b><br>46.074,440 | <br><b>População 2022</b><br>3.833.712        |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>83,210 | <br><b>IDHM</b><br>0,771            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>209,8 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                                |                                                             |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>3.898,30 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>26.760,10 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>1.186,80 | <br><b>Frota</b><br>2.661.373                               |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>5                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>102.445.691           | <br><b>Malhas</b><br>EFVM e FCA                |                                                             |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>1               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>7.388.856   | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>8       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>130.037.144 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                        |                                                             |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>2                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>3.448.018              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>21.268           |                                                             |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.3.2 Relação de projetos - ESPÍRITO SANTO

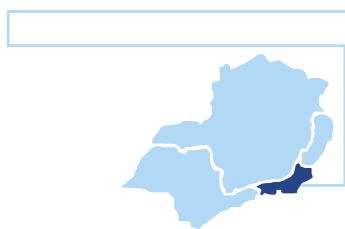


| Infraestrutura proposta |                                       |   |           |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-----------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão  | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 467,90 km | 1.069.347.092,25         |
|                         | Adequação de via urbana               | △ | 10,00 km  | 76.000.000,00            |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 345,60 km | 2.919.413.296,24         |
|                         | Construção de via urbana              | △ | 10,00 km  | 45.252.507,51            |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 253,00 km | 4.024.996.546,19         |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 86,20 km  | 4.819.333.828,31         |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○ | 1,30 km   | 7.795.955,19             |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 245,30 km | 780.430.058,23           |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                | ○ | 363,50 km | 3.277.011.853,20         |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○ | 4 un.     | 74.170.425,21            |
| Portuária               | Acessos terrestres ao porto           | ○ | 3,00 km   | 478.180.672,96           |
|                         | Construção de porto                   | ○ | 3 un.     | 9.170.353.576,53         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○ | 2 un.     | 124.081.033,96           |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○ | 1 un.     | 15.137.402,53            |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |           | <b>26.881.504.248,31</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano



### 4.3.3 RIO DE JANEIRO



|                                                    |                                     |                                                 |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Rio de Janeiro               | <br><b>Área (km²)</b><br>43.750,424 | <br><b>População 2022</b><br>16.055.174         |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>366,970 | <br><b>IDHM</b><br>0,762            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>1.172,9 |

#### Infraestrutura existente

|                          |                                                  |                                                       |                                                |                                                             |
|--------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>7.442,20 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>15.380,20 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>2.749,50 | <br><b>Frota</b><br>8.266.784                               |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>17                        | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>142.560.242           | <br><b>Malhas</b><br>FCA e MRS                 |                                                             |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>4               | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>80.063.139  | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>22      | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>246.231.743 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                        |                                                             |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>7                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>23.641.743             | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>105.016          |                                                             |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

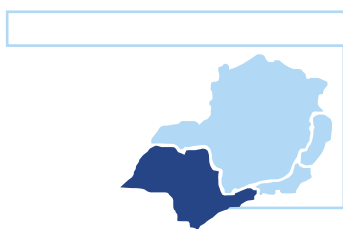
### 4.3.3 Relação de projetos – RIO DE JANEIRO



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                 |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-----------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão        | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 489,60 km       | 1.118.940.663,34         |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 122,20 km       | 1.094.144.526,67         |
|                         | Construção de via urbana                   | △ | 12,00 km        | 861.854.257,30           |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 346,30 km       | 5.509.313.454,35         |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 175,50 km       | 6.905.795.635,46         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 186,30 km       | 592.719.608,00           |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                     | ○ | 796,80 km       | 8.567.694.081,97         |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 21,80 km        | 14.773.836.178,54        |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 70,70 km        | 17.392.983.259,32        |
|                         | Construção de TAV                          | ○ | 189,70 km       | 27.625.630.407,62        |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 21 un.          | 250.220.187,24           |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 257,60 km       | 1.242.525.763,01         |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 5.065.963,00 m³ | 348.863.773,50           |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 82,90 km        | 418.144.838,67           |
|                         | Área portuária                             | ○ | 9 un.           | 1.079.508.496,69         |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 6 un.           | 2.294.558.394,25         |
| Hidroviária             | Abertura de canal                          | ○ | 35,40 km        | 636.998.575,96           |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 6 un.           | 1.081.024.277,55         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 6 un.           | 175.805.830,02           |
|                         | Construção de aeroporto                    | ○ | 1 un.           | 142.577.877,39           |
| Terminal                | Construção de terminal                     | ○ | 13 un.          | 422.178.026,18           |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |                 | <b>92.867.957.786,63</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

#### 4.3.4 SÃO PAULO



|                                                    |                                      |                                                 |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>São Paulo                    | <br><b>Área (km²)</b><br>248.219,485 | <br><b>População 2022</b><br>44.411.238         |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>178,920 | <br><b>IDHM</b><br>0,806             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>3.444,8 |

#### Infraestrutura existente

|                          |                                                   |                                                        |                                                |                                                            |
|--------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>24.980,90 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>164.714,80 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>6.354,50 | <br><b>Frota</b><br>35.327.701                             |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>52                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>99.916.693             | <br><b>Malhas</b><br>FCA, MRS, RMC, RMP e RMS  |                                                            |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>2                | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>144.282.248  | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>7       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>89.790.899 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>1                | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>1.143.889    | <br><b>Eclusas</b><br>9                        |                                                            |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>16                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>85.368.969              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>1.076.265        |                                                            |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.3.4 Relação de projetos - SÃO PAULO



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                  |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|------------------|--------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão         | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 353,40 km        | 935.996.824,74     |
|                         | Adequação de via urbana                    | △ | 12,50 km         | 4.751.540.923,02   |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 240,90 km        | 2.489.611.084,14   |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 474,10 km        | 7.542.493.527,86   |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 430,93 km        | 9.624.059.444,55   |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 118,60 km        | 377.329.820,24     |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                     | ○ | 1.048,90 km      | 61.957.659.404,98  |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 269,00 km        | 173.246.018.422,11 |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 170,30 km        | 20.759.320.520,45  |
|                         | Construção de TAV                          | ○ | 849,60 km        | 96.019.916.547,54  |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 117 un.          | 1.293.831.198,30   |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 1.964,00 km      | 22.971.947.815,11  |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 10.242.371,90 m³ | 409.694.876,00     |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 16,40 km         | 11.625.817.693,37  |
|                         | Área portuária                             | ○ | 5 un.            | 1.799.062.515,62   |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 3 un.            | 7.110.747.368,30   |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                      | ○ | 2.015,20 km      | 1.050.259.081,55   |
|                         |                                            | ○ | 5 un.            | 343.120.783,41     |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 30 un.           | 39.340.302.689,00  |

| Infraestrutura proposta |                                                  |           |           |                    |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------------|-----------|-----------|--------------------|--------------------|
| Infraestrutura          |                                                  | Categoria |           | Dimensão           | Investimento (R\$) |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                           | ○         | 7 un.     | 326.137.278,56     |                    |
|                         | Construção de aeroporto                          | ○         | 6 un.     | 14.100.120.826,63  |                    |
| Aquaviária              | Implantação de corredor de transporte aquaviário | △         | 150,00 km | 7.455.185.272,16   |                    |
| Terminal                | Adequação de estação                             | △         | 37 un.    | 1.037.520.000,00   |                    |
|                         | Adequação de terminal                            | ○         | 2 un.     | 174.741.679,33     |                    |
|                         | Construção de terminal                           | ○         | 38 un.    | 3.494.968.449,16   |                    |
|                         |                                                  |           | △         | 4 un.              | 1.160.932.523,39   |
| TOTAL                   |                                                  |           |           | 493.691.127.087,51 |                    |

○ Integração Nacional    △ Urbano







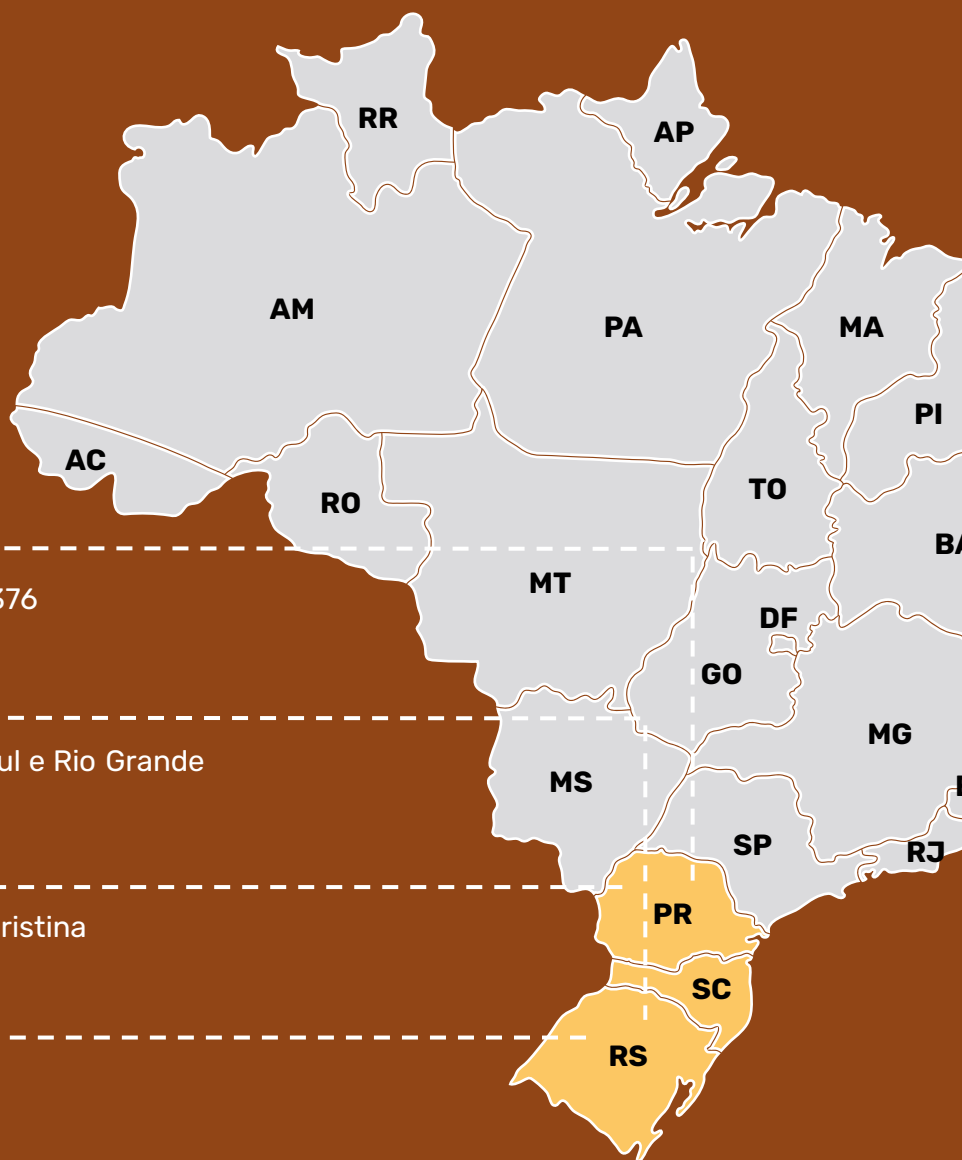




# REGIÃO SUL

A região Sul destaca-se pela expressiva produção agroindustrial e por um parque industrial diversificado, desempenhando importante função na economia nacional. Além disso, concentra relevantes centros urbanos e regiões metropolitanas, que geram significativa demanda por mobilidade de passageiros e reforçam a necessidade de integração entre os diferentes sistemas de transporte. Nesse contexto, a região dispõe de corredores de transporte voltados tanto ao escoamento da produção quanto à movimentação de passageiros, promovendo a conexão entre centros produtivos e mercados consumidores, tanto no Brasil quanto nos demais países do Mercosul.

O sistema de transportes regional é marcado pela predominância do modo rodoviário, estruturado pelas rodovias BR-101, BR-116, BR-277, BR-290 e BR-376. No modo ferroviário, destacam-se as ferrovias voltadas ao transporte de cargas, com ênfase em grãos agrícolas e minerais e produtos industriais, como a Rumo Malha Sul e a Ferrovia Tereza Cristina. No segmento portuário, destacam-se Paranaguá, Itajaí, São Francisco do Sul e Rio Grande, importantes para a movimentação da produção nacional e do comércio exterior. O transporte aéreo atua de forma complementar na movimentação de passageiros e cargas, com destaque para o aeroporto de Porto Alegre. A posição geográfica da região também favorece a integração com Argentina, Paraguai e Uruguai, ampliando as conexões com esses países da América do Sul.



## RODOVIAS

BR-101, BR-116, BR-277, BR-290 e BR-376

## PORTOS

Paranaguá, Itajaí, São Francisco do Sul e Rio Grande

## FERROVIAS

Rumo Malha Sul e a Ferrovia Tereza Cristina

## AÉREO

Porto Alegre

## 4.4 REGIÃO SUL



|                                                   |                                                       |                                                |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <br><b>Área (km²)</b><br>576.736,821              | <br><b>População 2022</b><br>29.937.706               | <br><b>Unidades Federativas</b><br>3           |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>51,909 | <br><b>PIB 2023 Regional (bilhões R\$)</b><br>1.834,4 | <br><b>PIB 2023 Regional/Nacional</b><br>16,8% |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                   |                                                        |                                                 |                                                            |
|--------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>38.333,40 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>291.610,80 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>58.145,40 | <br><b>Frota</b><br>24.847.404                             |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>37                         | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>48.333.756             | <br><b>Malhas</b><br>FTC, EFPO e RMS            |                                                            |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>6                | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>127.474.114  | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>14       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>64.305.596 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>12               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>7.064.643    | <br><b>Eclusas</b><br>4                         |                                                            |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>25                       | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>26.908.142              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>79.902            |                                                            |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.4 Relação de projetos – REGIÃO SUL



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                  |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|------------------|--------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão         | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de sistema de priorização        | △ | 23,70 km         | 513.786.476,00     |
|                         | Adequação de rodovia                       | ○ | 4.104,80 km      | 13.322.518.632,25  |
|                         | Adequação de via urbana                    | △ | 5,20 km          | 407.591.882,87     |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 756,90 km        | 7.109.380.130,91   |
|                         | Construção de via urbana                   | △ | 73,40 km         | 1.118.894.040,82   |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 2.875,80 km      | 45.309.179.302,52  |
|                         | Duplicação de via urbana                   | △ | 1,40 km          | 271.002.407,49     |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 525,60 km        | 18.430.721.220,86  |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 156,70 km        | 939.712.445,09     |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 3.043,60 km      | 9.683.314.004,05   |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                     | ○ | 6.408,70 km      | 122.141.232.403,68 |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 41,80 km         | 31.457.256.470,23  |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 18,00 km         | 3.305.883.776,28   |
|                         | Construção de TAV                          | ○ | 91,40 km         | 9.079.098.933,72   |
|                         | Duplicação de ferrovia                     | ○ | 107,80 km        | 1.316.991.850,42   |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 278 un.          | 2.411.743.895,80   |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 5.532,50 km      | 21.775.959.555,23  |
|                         |                                            | △ | 44,60 km         | 375.160.502,59     |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 18.910.206,30 m³ | 983.943.192,01     |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 55,10 km         | 700.640.315,60     |
|                         | Área portuária                             | ○ | 32 un.           | 7.195.169.511,54   |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 8 un.            | 18.868.419.385,92  |



| Infraestrutura proposta |                             |   |             |                           |
|-------------------------|-----------------------------|---|-------------|---------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                   |   | Dimensão    | Investimento (R\$)        |
| Hidroviária             | Abertura de canal           | ○ | 3,80 km     | 289.810.879,10            |
|                         | Adequação de hidrovia       | ○ | 2.203,70 km | 1.143.449.282,91          |
|                         |                             | ○ | 6 un.       | 627.923.571,39            |
|                         | Dispositivo de transposição | ○ | 19 un.      | 20.688.021.981,19         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto      | ○ | 25 un.      | 2.136.815.291,18          |
|                         | Construção de aeroporto     | ○ | 3 un.       | 1.981.592.811,48          |
| Terminal                | Adequação de terminal       | ○ | 4 un.       | 437.362.575,50            |
|                         | Construção de terminal      | ○ | 49 un.      | 2.656.651.824,67          |
| <b>TOTAL</b>            |                             |   |             | <b>346.679.228.553,30</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano



## 4.4.1 PARANÁ



|                                               |                                  |                                           |
|-----------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Capital</b><br>Curitiba                    | <b>Área (km²)</b><br>199.293,571 | <b>População 2022</b><br>11.444.380       |
| <b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>57,420 | <b>IDHM</b><br>0,769             | <b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>670,9 |

### Infraestrutura existente

|                      |                                               |                                                   |                                            |                                                       |
|----------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>RODOVIÁRIA</b>    | <b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>19.666,60 | <b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>98.001,90 | <b>Extensão Planejada (km)</b><br>5.672,70 | <b>Frota</b><br>9.638.181                             |
| <b>FERROVIÁRIA</b>   | <b>Estações</b><br>20                         | <b>Mov. Estações (t)</b><br>34.011.420            | <b>Malhas</b><br>EFPO e RMS                |                                                       |
| <b>PORTUÁRIA</b>     | <b>Portos Organizados</b><br>2                | <b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>66.889.449  | <b>Terminais de Uso Privado</b><br>1       | <b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>4.398.585 |
| <b>HIDROVIÁRIA</b>   | <b>Terminais Fluviais</b><br>-                | <b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <b>Eclusas</b><br>-                        |                                                       |
| <b>AEROPORTUÁRIA</b> | <b>Aeroportos</b><br>12                       | <b>Mov. Passageiros</b><br>10.344.785             | <b>Mov. Cargas (t)</b><br>24.188           |                                                       |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.4.1 Relação de projetos – PARANÁ



| Infraestrutura proposta |                                       |   |             |                           |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-------------|---------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão    | Investimento (R\$)        |
| Rodoviária              | Adequação de sistema de priorização   | △ | 23,70 km    | 513.786.476,00            |
|                         | Adequação de rodovia                  | ○ | 1.147,50 km | 2.622.517.179,66          |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 459,60 km   | 4.187.492.799,63          |
|                         | Construção de via urbana              | △ | 0,60 km     | 10.023.008,37             |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 855,30 km   | 13.607.033.778,49         |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 115,10 km   | 4.061.065.006,94          |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○ | 106,10 km   | 636.269.881,45            |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 198,70 km   | 632.170.617,88            |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                | ○ | 2.480,20 km | 55.305.185.954,10         |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano    | △ | 20,40 km    | 17.079.433.137,82         |
|                         | Construção de TAV                     | ○ | 91,40 km    | 9.079.098.933,72          |
|                         | Duplicação de ferrovia                | ○ | 107,80 km   | 1.316.991.850,42          |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○ | 75 un.      | 687.794.605,27            |
|                         | Recuperação de ferrovia               | ○ | 1.904,20 km | 9.535.599.548,71          |
| Portuária               | Acessos terrestres ao porto           | ○ | 11,0 km     | 203.682.681,99            |
|                         | Área portuária                        | ○ | 7 un.       | 2.274.812.221,38          |
|                         | Construção de porto                   | ○ | 2 un.       | 475.313.761,18            |
| Hidroviária             | Abertura de canal                     | ○ | 3,80 km     | 289.810.879,10            |
|                         | Adequação de hidrovía                 | ○ | 979,00 km   | 175.801.943,44            |
|                         |                                       | ○ | 6 un.       | 627.923.571,39            |
| Aeroportuária           | Dispositivo de transposição           | ○ | 11 un.      | 19.262.633.995,42         |
|                         | Adequação de aeroporto                | ○ | 11 un.      | 638.987.570,09            |
|                         | Construção de aeroporto               | ○ | 1 un.       | 1.579.169.900,22          |
| Terminal                | Adequação de terminal                 | ○ | 1 un.       | 347.570.421,80            |
|                         | Construção de terminal                | ○ | 17 un.      | 1.263.632.211,15          |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |             | <b>146.413.801.935,62</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.4.2 SANTA CATARINA



|                                                                                                                                    |                                                                                                                       |                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Florianópolis               | <br><b>Área (km²)</b><br>95.736,100 | <br><b>População 2022</b><br>7.610.361        |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>79,500 | <br><b>IDHM</b><br>0,792            | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>513,4 |

### Infraestrutura existente

|                                                                                                             |                                                                                                                                   |                                                                                                                                         |                                                                                                                                   |                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>      | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>7.174,30 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>54.149,30  | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>46.740,50 | <br><b>Frota</b><br>6.682.071                                |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>9                       | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>9.260.670            | <br><b>Malhas</b><br>FTC e RMS                |                                                                                                                                                 |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>3             | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>28.949.956 | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>7      | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>37.258.061 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-             | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-          | <br><b>Eclusas</b><br>-                       |                                                                                                                                                 |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>6                     | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>8.563.257             | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>23.046          |                                                                                                                                                 |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.



## 4.4.2 Relação de projetos – SANTA CATARINA



| Infraestrutura proposta |                                       |   |               |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|---------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão      | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 653,30 km     | 3.988.035.673,77         |
|                         | Construção de via urbana              | △ | 8,30 km       | 184.729.933,24           |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 1.313,80 km   | 20.459.200.626,03        |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 139,20 km     | 4.174.840.018,72         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 319,20 km     | 1.015.545.350,93         |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                | ○ | 2.179,0 km    | 34.376.251.925,67        |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○ | 143 un.       | 1.506.515.486,73         |
|                         | Recuperação de ferrovia               | ○ | 1.438,70 km   | 5.032.652.572,80         |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto            | ○ | 910.206,30 m³ | 546.416.190,46           |
|                         | Acessos terrestres ao porto           | ○ | 41,30 km      | 488.046.516,27           |
|                         | Área portuária                        | ○ | 15 un.        | 1.552.276.275,14         |
|                         | Construção de porto                   | ○ | 3 un.         | 411.531.656,13           |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○ | 4 un.         | 273.412.890,80           |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○ | 9 un.         | 486.280.733,35           |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |               | <b>74.495.735.850,04</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

### 4.4.3 RIO GRANDE DO SUL



|                                                   |                                      |                                               |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Porto Alegre                | <br><b>Área (km²)</b><br>281.707,150 | <br><b>População 2022</b><br>10.882.965       |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>38,630 | <br><b>IDHM</b><br>0,771             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>650,1 |

#### Infraestrutura existente

|                          |                                                   |                                                        |                                                |                                                            |
|--------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>11.492,50 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>139.459,60 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>5.732,20 | <br><b>Frota</b><br>8.527.152                              |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>8                          | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>5.061.666              | <br><b>Malhas</b><br>RMS                       |                                                            |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>1                | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>31.634.709   | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>6       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>22.648.950 |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>12               | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>7.064.643    | <br><b>Eclusas</b><br>4                        |                                                            |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>7                        | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>8.000.100               | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>32.668           |                                                            |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.4.3 Relação de projetos – RIO GRANDE DO SUL



| Infraestrutura proposta |                                            |   |                  |                           |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|------------------|---------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão         | Investimento (R\$)        |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 2.304,60 km      | 6.713.337.029,63          |
|                         | Adequação de via urbana                    | △ | 5,20 km          | 407.591.882,87            |
|                         | Construção de rodovia                      | ○ | 297,30 km        | 2.921.887.331,28          |
|                         | Construção de via urbana                   | △ | 64,50 km         | 924.141.099,21            |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 706,70 km        | 11.242.944.898,00         |
|                         | Duplicação de via urbana                   | △ | 1,40 km          | 271.002.407,49            |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 271,30 km        | 10.194.816.195,20         |
|                         | Pavimentação de rodovia                    | ○ | 50,60 km         | 303.442.563,64            |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 2.525,70 km      | 8.035.598.035,24          |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                     | ○ | 1.749,50 km      | 32.459.794.523,91         |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 21,40 km         | 14.377.823.332,41         |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 18,00 km         | 3.305.883.776,28          |
|                         | Eliminação de gargalos                     | ○ | 60 un.           | 217.433.803,80            |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | ○ | 2.189,60 km      | 7.207.707.433,72          |
|                         |                                            | △ | 44,60 km         | 375.160.502,59            |
| Portuária               | Acesso aquaviário ao porto                 | ○ | 18.000.000,00 m³ | 437.527.001,55            |
|                         | Acessos terrestres ao porto                | ○ | 2,80 km          | 8.911.117,34              |
|                         | Área portuária                             | ○ | 10 un.           | 3.368.081.015,02          |
|                         | Construção de porto                        | ○ | 3 un.            | 17.981.573.968,61         |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                      | ○ | 1.224,70 km      | 967.647.339,47            |
|                         | Dispositivo de transposição                | ○ | 8 un.            | 1.425.387.985,77          |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 10 un.           | 1.224.414.830,29          |
|                         | Construção de aeroporto                    | ○ | 2 un.            | 402.422.911,26            |
| Terminal                | Adequação de terminal                      | ○ | 3 un.            | 89.792.153,70             |
|                         | Construção de terminal                     | ○ | 23 un.           | 906.738.880,17            |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |                  | <b>125.771.062.018,45</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano





# REGIÃO CENTRO-OESTE

A região Centro-Oeste reúne importante parcela da produção nacional de soja, milho, algodão e carne bovina, o que demanda infraestrutura de transportes capaz de atender à movimentação de cargas e à circulação de pessoas, conectando áreas produtoras, centros urbanos e mercados consumidores.

O sistema de transportes regional é estruturado por importantes eixos rodoviários, como as rodovias BR-020, BR-060, BR-153, BR-163, BR-262 e BR-364, além de ferrovias voltadas ao transporte de grãos agrícolas e minerais, como a Rumo Malha Norte e a Rumo Malha Central. O transporte hidroviário destaca-se pela navegação no Rio Paraguai, enquanto o transporte aéreo desempenha papel relevante na movimentação de passageiros e cargas, com destaque para o Distrito Federal.

A região também mantém conexões com Paraguai, Bolívia, Argentina e Chile, além de sua articulação com o Arco Norte, contribuindo para a circulação de mercadorias e para os fluxos de exportação do país.

## RODOVIAS

BR-020, BR-060, BR-153, BR-163,  
BR-262 e BR-364

## FERROVIAS

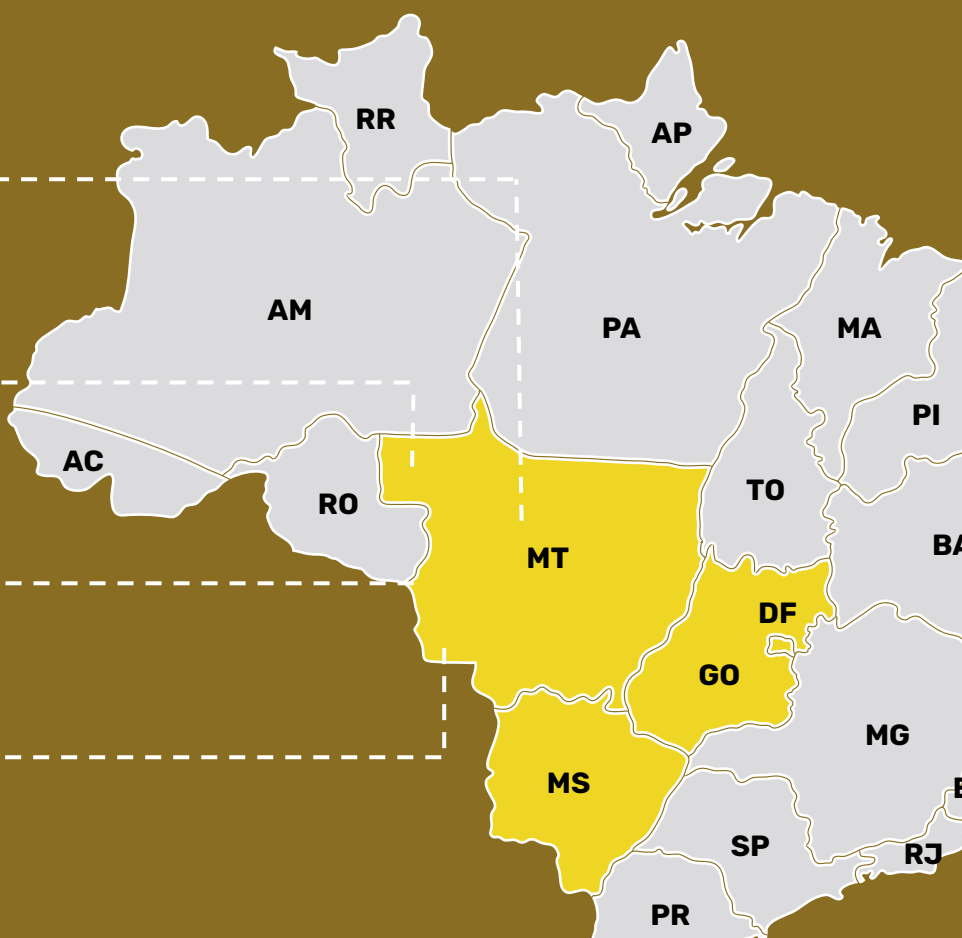
Rumo Malha Norte, Malha Oeste e  
Malha Central

## AÉREO

Distrito Federal

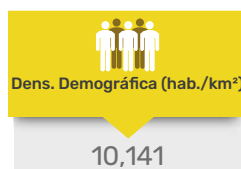
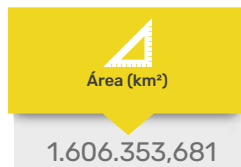
## VIA NAVEGÁVEL

Rio Paraguai





## 4.5 REGIÃO CENTRO-OESTE



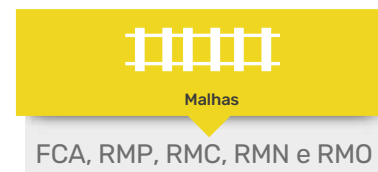
### Infraestrutura existente



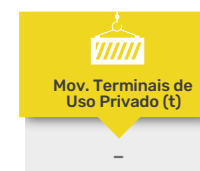
RODOVIÁRIA



FERROVIÁRIA



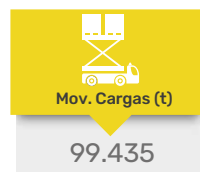
PORTUÁRIA



HIDROVIÁRIA



AEROPORTUÁRIA



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

## 4.5 Relação de projetos – REGIÃO CENTRO-OESTE



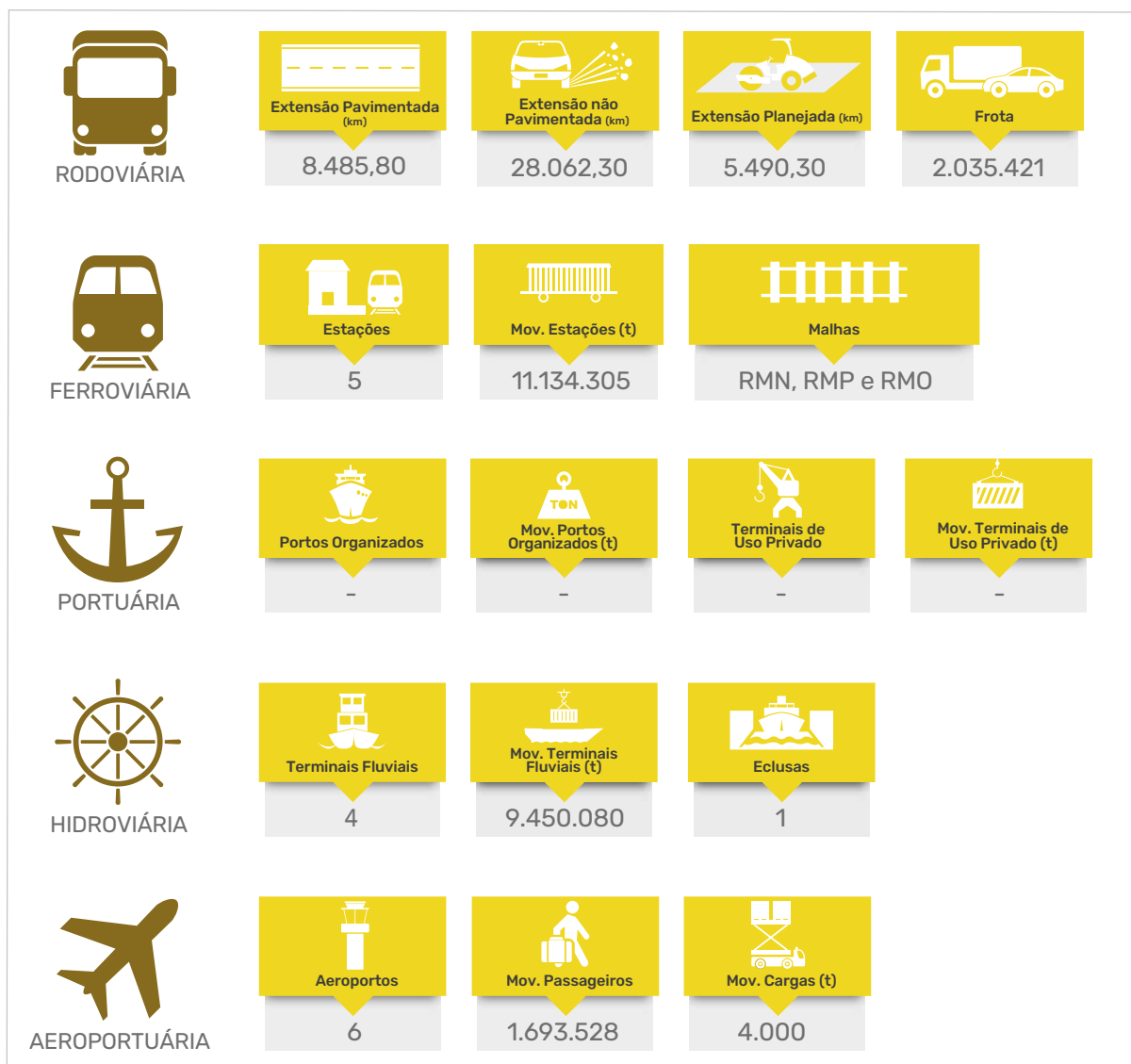
| Infraestrutura proposta |                                                  |           |             |                    |
|-------------------------|--------------------------------------------------|-----------|-------------|--------------------|
| Infraestrutura          |                                                  | Categoria | Dimensão    | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                             | ○         | 2.664,30 km | 6.159.386.278,10   |
|                         | Construção de rodovia                            | ○         | 1.537,50 km | 10.602.340.219,09  |
|                         | Duplicação de rodovia                            | ○         | 925,00 km   | 14.715.896.463,36  |
|                         | Implantação de sistema de priorização            | △         | 442,70 km   | 16.590.565.054,66  |
|                         | Pavimentação de rodovia                          | ○         | 2.656,20 km | 15.079.776.097,05  |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia              | ○         | 5.144,50 km | 16.367.396.797,87  |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                           | ○         | 5.092,70 km | 83.086.811.305,43  |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano               | △         | 14,20 km    | 6.925.713.729,31   |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel       | △         | 123,20 km   | 11.269.895.584,56  |
|                         | Eliminação de gargalos                           | ○         | 31 un.      | 72.326.610,47      |
|                         | Recuperação de ferrovia                          | ○         | 884,30 km   | 20.058.408.400,14  |
|                         |                                                  | △         | 76,0 km     | 7.899.618.806,44   |
| Hidroviária             | Abertura de canal                                | ○         | 3,80 km     | 289.810.879,10     |
|                         | Adequação de hidrovía                            | ○         | 8.494,20 km | 33.300.257.637,84  |
|                         |                                                  | ○         | 9 un.       | 1.188.408.271,44   |
|                         | Dispositivo de transposição                      | ○         | 16 un.      | 38.991.479.891,18  |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                           | ○         | 20 un.      | 1.993.533.827,61   |
|                         | Construção de aeroporto                          | ○         | 5 un.       | 165.557.600,25     |
| Aquaviária              | Implantação de corredor de transporte aquaviário | △         | 12,00 km    | 44.935.508,28      |
| Terminal                | Adequação de terminal                            | ○         | 2 un.       | 105.736.536,40     |
|                         | Construção de terminal                           | ○         | 40 un.      | 4.958.653.767,60   |
|                         |                                                  | △         | 2 un.       | 303.176.417,75     |
| TOTAL                   |                                                  |           |             | 290.169.685.683,93 |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.5.1 MATO GROSSO DO SUL



### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.5.1 Relação de projetos – MATO GROSSO DO SUL



| Infraestrutura proposta |                                       |           |             |                    |
|-------------------------|---------------------------------------|-----------|-------------|--------------------|
| Infraestrutura          |                                       | Categoria | Dimensão    | Investimento (R\$) |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○         | 398,90 km   | 911.653.248,77     |
|                         | Construção de rodovia                 | ○         | 364,00 km   | 1.961.717.076,28   |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○         | 37,20 km    | 591.817.673,98     |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △         | 32,90 km    | 541.421.112,28     |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○         | 112,40 km   | 674.050.279,69     |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○         | 1.284,80 km | 4.087.633.668,16   |
| Ferroviária             | Construção de ferrovia                | ○         | 1.073,70 km | 5.948.584.559,65   |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○         | 18 un.      | 56.476.122,86      |
|                         | Recuperação de ferrovia               | ○         | 884,30 km   | 20.058.408.400,14  |
| Hidroviária             | Abertura de canal                     | ○         | 3,80 km     | 289.810.879,10     |
|                         | Adequação de hidrovia                 | ○         | 2.051,20 km | 482.881.183,49     |
|                         |                                       | ○         | 6 un.       | 826.144.672,56     |
|                         | Dispositivo de transposição           | ○         | 4 un.       | 4.365.811.253,62   |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○         | 4 un.       | 230.686.373,95     |
| Terminal                | Adequação de terminal                 | ○         | 2 un.       | 105.736.536,40     |
|                         | Construção de terminal                | ○         | 9 un.       | 783.828.495,05     |
|                         |                                       | △         | 2 un.       | 303.176.417,75     |
| TOTAL                   |                                       |           |             | 42.219.837.953,73  |

○ Integração Nacional    △ Urbano

## 4.5.2 MATO GROSSO



|                                                  |                                      |                                               |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <br><b>Capital</b><br>Cuiabá                     | <br><b>Área (km²)</b><br>903.208,027 | <br><b>População 2022</b><br>3.658.649        |
| <br><b>Dens. Demográfica (hab./km²)</b><br>4,050 | <br><b>IDHM</b><br>0,736             | <br><b>PIB 2023 UF (bilhões R\$)</b><br>273,0 |

### Infraestrutura existente

|                          |                                                   |                                                       |                                                |                                                   |
|--------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <br><b>RODOVIÁRIA</b>    | <br><b>Extensão Pavimentada (km)</b><br>11.530,60 | <br><b>Extensão não Pavimentada (km)</b><br>50.934,40 | <br><b>Extensão Planejada (km)</b><br>4.852,90 | <br><b>Frota</b><br>2.966.603                     |
| <br><b>FERROVIÁRIA</b>   | <br><b>Estações</b><br>3                          | <br><b>Mov. Estações (t)</b><br>31.228.582            | <br><b>Malhas</b><br>RMN                       |                                                   |
| <br><b>PORTUÁRIA</b>     | <br><b>Portos Organizados</b><br>-                | <br><b>Mov. Portos Organizados (t)</b><br>-           | <br><b>Terminais de Uso Privado</b><br>-       | <br><b>Mov. Terminais de Uso Privado (t)</b><br>- |
| <br><b>HIDROVIÁRIA</b>   | <br><b>Terminais Fluviais</b><br>-                | <br><b>Mov. Terminais Fluviais (t)</b><br>-           | <br><b>Eclusas</b><br>-                        |                                                   |
| <br><b>AEROPORTUÁRIA</b> | <br><b>Aeroportos</b><br>7                        | <br><b>Mov. Passageiros</b><br>3.098.144              | <br><b>Mov. Cargas (t)</b><br>12.649           |                                                   |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.



## 4.5.2 Relação de projetos – MATO GROSSO



| Infraestrutura proposta |                                                  |   |             |                           |
|-------------------------|--------------------------------------------------|---|-------------|---------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                        |   | Dimensão    | Investimento (R\$)        |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                             | ○ | 825,70 km   | 1.887.069.660,33          |
|                         | Construção de rodovia                            | ○ | 634,40 km   | 3.505.835.157,82          |
|                         | Duplicação de rodovia                            | ○ | 460,70 km   | 7.329.311.892,62          |
|                         | Implantação de sistema de priorização            | △ | 71,90 km    | 832.270.096,45            |
|                         | Pavimentação de rodovia                          | ○ | 2.258,80 km | 13.545.771.990,78         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia              | ○ | 2.595,40 km | 8.257.350.889,16          |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                           | ○ | 2.239,70 km | 44.346.374.487,03         |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovia                            | ○ | 5.290,00 km | 31.106.972.224,75         |
|                         | Dispositivo de transposição                      | ○ | 6 un.       | 9.714.415.704,80          |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                           | ○ | 8 un.       | 165.956.721,44            |
|                         | Construção de aeroporto                          | ○ | 4 un.       | 153.157.600,25            |
| Aquaviária              | Implantação de corredor de transporte aquaviário | △ | 12,00 km    | 44.935.508,28             |
| Terminal                | Construção de terminal                           | ○ | 20 un.      | 2.173.951.429,32          |
| <b>TOTAL</b>            |                                                  |   |             | <b>123.063.373.363,03</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

### 4.5.3 GOIÁS



|                                            |                               |                                        |
|--------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------|
| <br>Capital<br>Goiânia                     | <br>Área (km²)<br>340.242,859 | <br>População 2022<br>7.056.495        |
| <br>Dens. Demográfica (hab./km²)<br>20,740 | <br>IDHM<br>0,737             | <br>PIB 2023 UF (bilhões R\$)<br>336,7 |

#### Infraestrutura existente

|                   |                                            |                                                |                                         |                                            |
|-------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------|
| <br>RODOVIÁRIA    | <br>Extensão Pavimentada (km)<br>12.774,10 | <br>Extensão não Pavimentada (km)<br>73.867,40 | <br>Extensão Planejada (km)<br>9.988,30 | <br>Frota<br>5.139.959                     |
| <br>FERROVIÁRIA   | <br>Estações<br>8                          | <br>Mov. Estações (t)<br>10.154.671            | <br>Malhas<br>FCA e RMC                 |                                            |
| <br>PORTUÁRIA     | <br>Portos Organizados<br>-                | <br>Mov. Portos Organizados (t)<br>-           | <br>Terminais de Uso Privado<br>-       | <br>Mov. Terminais de Uso Privado (t)<br>- |
| <br>HIDROVIÁRIA   | <br>Terminais Fluviais<br>1                | <br>Mov. Terminais Fluviais (t)<br>1.142.488   | <br>Eclusas<br>-                        |                                            |
| <br>AEROPORTUÁRIA | <br>Aeroportos<br>3                        | <br>Mov. Passageiros<br>3.886.601              | <br>Mov. Cargas (t)<br>12.383           |                                            |

**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

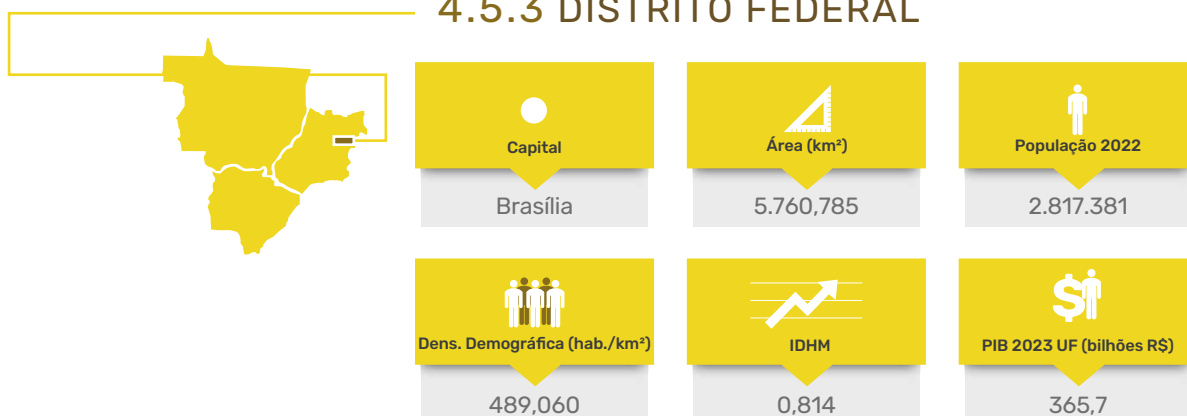
### 4.5.3 Relação de projetos – GOIÁS



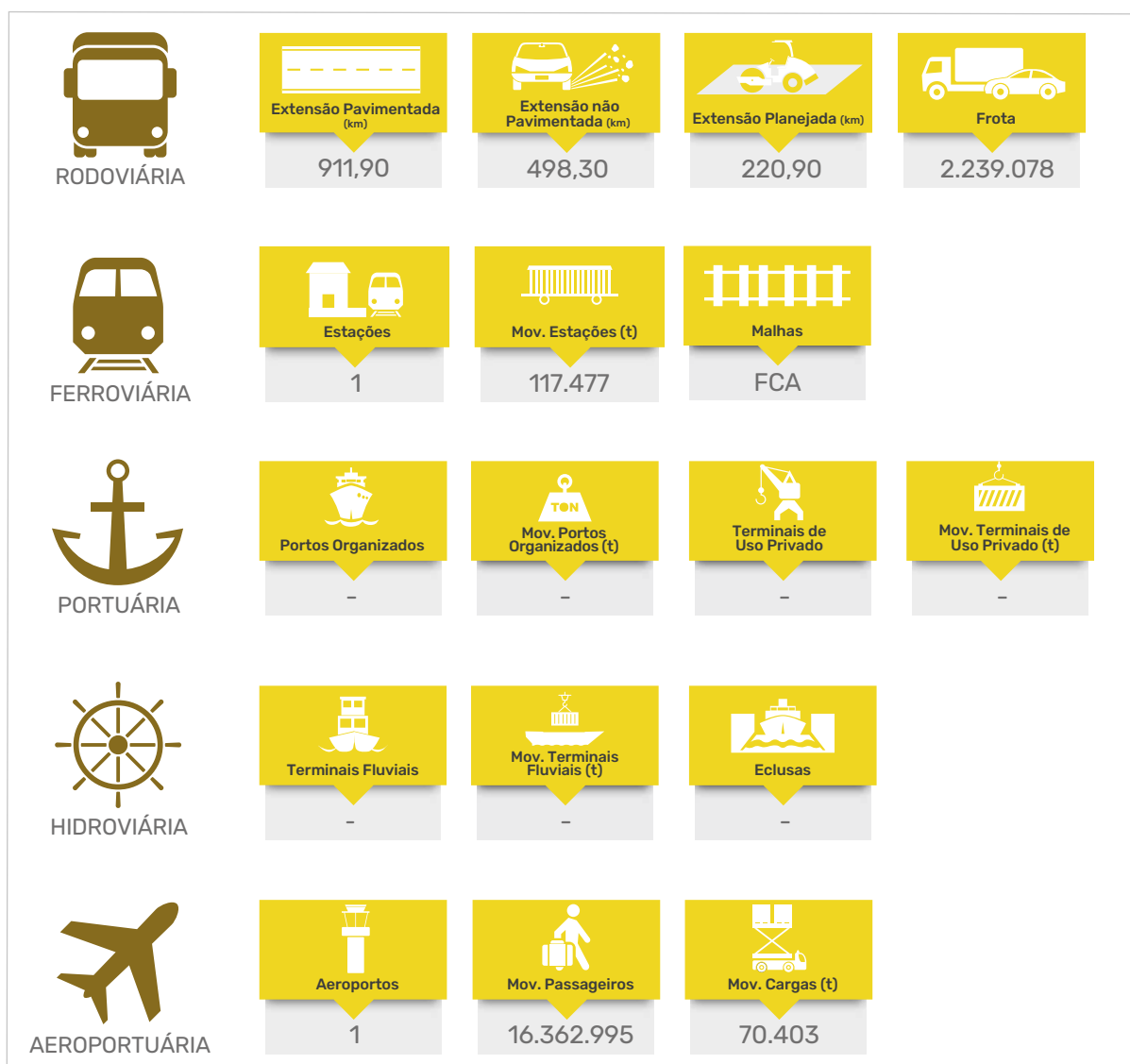
| Infraestrutura proposta |                                       |   |             |                          |
|-------------------------|---------------------------------------|---|-------------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                             |   | Dimensão    | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                  | ○ | 1.216,90 km | 2.851.472.233,80         |
|                         | Construção de rodovia                 | ○ | 539,10 km   | 5.134.787.984,99         |
|                         | Duplicação de rodovia                 | ○ | 364,40 km   | 5.797.267.752,70         |
|                         | Implantação de sistema de priorização | △ | 164,70 km   | 5.926.006.880,72         |
|                         | Pavimentação de rodovia               | ○ | 285,00 km   | 859.953.826,58           |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia   | ○ | 1.190,30 km | 3.786.978.794,53         |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                | ○ | 1.575,60 km | 30.002.228.948,06        |
|                         | Eliminação de gargalos                | ○ | 13 un.      | 15.850.487,61            |
|                         | Recuperação de ferrovia               | △ | 35,70 km    | 3.710.741.991,97         |
| Hidroviária             | Adequação de hidrovía                 | ○ | 2.158,00 km | 1.791.513.199,81         |
|                         |                                       | ○ | 3 un.       | 362.263.598,88           |
|                         | Dispositivo de transposição           | ○ | 6 un.       | 24.911.252.932,76        |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                | ○ | 7 un.       | 396.890.732,22           |
|                         | Construção de aeroporto               | ○ | 1 un.       | 12.400.000,00            |
| Terminal                | Construção de terminal                | ○ | 11 un.      | 2.000.873.843,23         |
| <b>TOTAL</b>            |                                       |   |             | <b>87.560.483.207,86</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano

### 4.5.3 DISTRITO FEDERAL



#### Infraestrutura existente



**Nota:** Os portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) indicados são aqueles que registraram movimentação de cabotagem, longo curso ou navegação interior em 2025. Os terminais fluviais são portos organizados ou TUPs que registraram exclusivamente navegação interior, ou com participação superior a 90% desse tipo de navegação no mesmo ano. Os dados de movimentação consideram carga e descarga de mercadorias, bem como embarque e desembarque de passageiros em 2025, exceto situações de gratuidade para ambos. Já os quantitativos de estações ferroviárias, TUPs e aeroportos contemplam apenas as estruturas que apresentaram movimentação de cargas no período.

### 4.5.3 Relação de projetos – DISTRITO FEDERAL



| Infraestrutura proposta |                                            |   |           |                          |
|-------------------------|--------------------------------------------|---|-----------|--------------------------|
| Infraestrutura          | Categoria                                  |   | Dimensão  | Investimento (R\$)       |
| Rodoviária              | Adequação de rodovia                       | ○ | 222,80 km | 509.191.135,20           |
|                         | Duplicação de rodovia                      | ○ | 62,70 km  | 997.499.144,06           |
|                         | Implantação de sistema de priorização      | △ | 173,20 km | 9.290.866.965,21         |
|                         | Recuperação do pavimento de rodovia        | ○ | 74,00 km  | 235.433.446,02           |
| Ferrovária              | Construção de ferrovia                     | ○ | 203,70 km | 2.789.623.310,69         |
|                         | Construção de metrô ou trem urbano         | △ | 14,20 km  | 6.925.713.729,31         |
|                         | Construção de monotrilho, VLT ou aeromóvel | △ | 123,20 km | 11.269.895.584,56        |
|                         | Recuperação de ferrovia                    | △ | 40,30 km  | 4.188.876.814,47         |
| Aeroportuária           | Adequação de aeroporto                     | ○ | 1 un.     | 1.200.000.000,00         |
| <b>TOTAL</b>            |                                            |   |           | <b>37.407.100.129,52</b> |

○ Integração Nacional    △ Urbano



05



# CONSIDERAÇÕES FINAIS







A infraestrutura de transporte exerce papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do país, influenciando diretamente a competitividade, a integração territorial e a eficiência das cadeias produtivas. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, a existência de um sistema de transporte moderno, integrado e resiliente é condição indispensável para reduzir custos logísticos, reduzir emissões, ampliar o acesso da população a oportunidades e serviços essenciais, reduzir desigualdades e ampliar a conectividade regional. Para isso, é fundamental que a construção de infraestrutura de transporte seja precedida de seu adequado planejamento, suportada em estudos atualizados e que conte com tempestividade e previsibilidade na disponibilização de recursos financeiros durante todo o ciclo de execução das obras.

Ao longo deste estudo, evidenciou-se que o sistema de transporte brasileiro ainda apresenta consideráveis limitações estruturais e operacionais. A elevada dependência do modo rodoviário, as deficiências de conservação e expansão da infraestrutura, os gargalos logísticos nos acessos portuários, as limitações da malha ferroviária, a baixa utilização do potencial hidroviário e os desafios relacionados à mobilidade urbana representam exemplos de entraves ao desenvolvimento do setor de transporte e aos demais segmentos econômicos e sociais como um todo. Somado a isso, tem-se o histórico déficit de investimentos públicos em infraestrutura de transporte, inferior ao patamar considerado necessário para suprir as demandas atuais e futuras do país.

Diante desse contexto, apresenta-se, nesta edição do **Plano CNT de Transporte e Logística**, uma carteira abrangente de projetos de infraestrutura, construída a partir da atualização de intervenções já constantes em edições anteriores, da incorporação de novas demandas setoriais e da análise de programas e planos governamentais. O estudo também reforça a importância de uma abordagem multimodal e regionalizada, na qual foram consideradas as especificidades territoriais e as diferentes necessidades de movimentação de cargas e passageiros no país.

O **Plano CNT** também visa a superar desafios relacionados à sustentabilidade e à construção de um sistema de transporte e logística mais resiliente e eficiente. No ambiente urbano, a expansão e qualificação das infraestruturas destinadas ao transporte coletivo assumem papel relevante ao contribuir para a melhoria da mobilidade, para a redução dos congestionamentos e para a diminuição das emissões associadas aos deslocamentos urbanos.

Como resultado, a edição de 2026 do **Plano CNT** contempla **2.837 projetos**, para os quais se estima um investimento de **R\$ 2,0 trilhões**, distribuídos entre os modos rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário, abrangendo também as estruturas de terminais. No âmbito dos **Projetos de Integração Nacional**, foram compilados 2.509 empreendimentos, que totalizam R\$ 1,5 trilhões em recursos necessários. Nos **Projetos Urbanos**, há um total de 328 intervenções propostas que somam o montante de R\$ 518,4 bilhões. Essa carteira consolidada evidencia o porte das necessidades de investimento em

infraestrutura no Brasil e demonstra que os desafios logísticos do país exigem intervenções diversificadas, contínuas e articuladas em diferentes modalidades de transporte.

Entretanto, considerando a magnitude das necessidades identificadas e o volume de recursos demandados, reconhece-se que o investimento público, isoladamente, tende a ser insuficiente para viabilizar a implementação da totalidade das intervenções propostas e necessárias. Nesse sentido, torna-se fundamental ampliar mecanismos que favoreçam a participação complementar da iniciativa privada, especialmente nos empreendimentos que apresentem viabilidade econômica, contribuindo para ampliar a capacidade de investimento no setor e acelerar a execução dos projetos.

Adicionalmente, o documento reforça que o enfrentamento das deficiências históricas do setor depende não apenas da ampliação dos investimentos, mas também do fortalecimento do ambiente regulatório e da redução da burocracia. Assim, a consolidação de um ambiente institucional mais estável e previsível é fundamental para ampliar a atratividade de investimentos privados e viabilizar a implementação das intervenções necessárias.

Dessa forma, o **Plano CNT de Transporte e Logística 2026** consolida-se como uma importante referência para o planejamento do setor de transportes no Brasil, ao oferecer uma visão estruturada das principais necessidades de infraestrutura do país. Ao reunir projetos considerados estratégicos para o desenvolvimento nacional e para a melhoria da integração logística e da mobilidade urbana, o estudo contribui para subsidiar a tomada de decisão de agentes públicos e privados e reforça a importância de um planejamento contínuo, integrado e orientado ao longo prazo para o desenvolvimento do transporte no Brasil.



## REFERÊNCIAS

AEROPORTOS DO BRASIL. **Análise do mercado de transporte aéreo no Brasil: Oportunidades, entraves e desafios**. 2025. Disponível em: [abr.aero/wp-content/uploads/2025/11/ALG\\_ACI-LAC\\_Brasil-Transporte-Aereo\\_Oportunidades-e-desafios\\_Resumo\\_Novembro-2025\\_PT.pdf](http://abr.aero/wp-content/uploads/2025/11/ALG_ACI-LAC_Brasil-Transporte-Aereo_Oportunidades-e-desafios_Resumo_Novembro-2025_PT.pdf). Acesso em: maio 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Anuário do setor ferroviário**. 2025. Disponível em: [gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/anuario-do-setor-ferroviario](http://gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/anuario-do-setor-ferroviario). Acesso em: maio 2026.

COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO (CONAB). **Anuário Agrologístico – Volume 2**. 2025. Disponível em: [gov.br/conab/pt-br/atuacao/logistica/anuario-agrologistico/anuario-agrologistico-2025.pdf](http://gov.br/conab/pt-br/atuacao/logistica/anuario-agrologistico/anuario-agrologistico-2025.pdf). Acesso em: maio 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). **Relatório de barreiras comerciais identificadas pelo setor privado brasileiro**. 2025. Disponível em: [portaldaindustria.com.br/publicacoes/2026/3/relatorio-de-barreiras-comerciais-identificadas-pelo-setor-privado-brasileiro-2025](http://portaldaindustria.com.br/publicacoes/2026/3/relatorio-de-barreiras-comerciais-identificadas-pelo-setor-privado-brasileiro-2025). Acesso em: maio 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletins Técnicos CNT – Abril 2026**. Disponível em: [cnt.org.br/boletins](http://cnt.org.br/boletins). Acesso em: maio 2026

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana**. 2024. Disponível em: [eventos.cnt.org.br/pesquisa-mobilidade-urbana](http://eventos.cnt.org.br/pesquisa-mobilidade-urbana). Acesso em: maio 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **CNT Data**. 2026. Disponível em: [data.cnt.org.br/](http://data.cnt.org.br/). Acesso em: maio 2026.

COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS (CSCMP). **The 2025 State of Logistics Report**. 2025. Disponível em: [cscmp.org/CSCMP/CSCMP/Educate/State\\_of\\_Logistics\\_Report.aspx](http://cscmp.org/CSCMP/CSCMP/Educate/State_of_Logistics_Report.aspx). Acesso em: abr. 2026.

INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN (ILOS). **Custo logístico no Brasil atinge 15,5% do PIB, indica pesquisa**. 2026. Disponível em: [ilos.com.br/custo-logistico-no-brasil-atinge-155-do-pib-indica-pesquisa](http://ilos.com.br/custo-logistico-no-brasil-atinge-155-do-pib-indica-pesquisa). Acesso em: abr. 2026.

INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN (ILOS). **Percentual da malha rodoviária pavimentada**. 2026. Disponível em: [prime.ilos.com.br/fast-posts](http://prime.ilos.com.br/fast-posts). Acesso em: maio 2026

INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN (ILOS). **Matriz de transportes do Brasil à espera dos investimentos**. 2020. Disponível em: [ilos.com.br/matriz-de-transportes-do-brasil-a-espera-dos-investimentos](https://ilos.com.br/matriz-de-transportes-do-brasil-a-espera-dos-investimentos). Acesso em: abr. 2026.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS. **Observatório do Custo Brasil**. Disponível em: [custobrasil.org.br/observatorio](https://custobrasil.org.br/observatorio). Acesso em: abr. 2026.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS. **Sistema de dados estatísticos do comércio exterior brasileiro (Comex Stat)**. Disponível em: [comexstat.mdic.gov.br/pt/home](https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home). Acesso em: maio 2026.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO. **Rotas de integração Sul-Americana: Interiorização e bioceanidade**. 2025. Disponível em: [gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2025-rotas-de-integracao-baixa.pdf](https://gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2025-rotas-de-integracao-baixa.pdf). Acesso em: maio 2026.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Frota de veículos**. 2026. Disponível em: [gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2026](https://gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2026). Acesso em: maio 2026.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Corredores logísticos estratégicos**. 2018. Disponível em: [gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio\\_corredores\\_logisticos\\_veiculos\\_v1-0.pdf](https://gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_veiculos_v1-0.pdf). Acesso em: maio 2026.

INFRA S.A. **Observatório Nacional de Transporte e Logística. Panoramas Logísticos**. 2025. Disponível em: [ontl.infrasa.gov.br/publicacoes-tecnicas/panoramas-logisticos](https://ontl.infrasa.gov.br/publicacoes-tecnicas/panoramas-logisticos). Acesso em: mai. 2026.

WORLD BANK. **Brazil Infrastructure Assessment**. 2022. Disponível em: [documents1.worldbank.org/curated/en/099140006292213309/pdf/P1745440133da50c0a2630ad-342de1ac83.pdf](https://documents1.worldbank.org/curated/en/099140006292213309/pdf/P1745440133da50c0a2630ad-342de1ac83.pdf). Acesso em: maio 2026.

WORLD BANK. **Logistics Performance Index (LPI)**. 2023. Disponível em: [lpi.worldbank.org/en/indicator/LPI\\_OVR?view=map&mapType=country&COMP\\_BREAKDOWN\\_1=\\_T&COMP\\_BREAKDOWN\\_2=WB\\_LPI\\_RK](https://lpi.worldbank.org/en/indicator/LPI_OVR?view=map&mapType=country&COMP_BREAKDOWN_1=_T&COMP_BREAKDOWN_2=WB_LPI_RK). Acesso em: abr. 2026.

## APÊNDICES

### Apêndice A – Método de estimativa do custo de implementação dos projetos

A estimativa dos investimentos necessários para implementação dos projetos integrantes do **Plano CNT de Transporte e Logística** 2026 foi realizada com base em custos de referência para cada tipo de intervenção nas modalidades de transporte. Em razão das diferenças existentes quanto ao nível de detalhamento técnico e à disponibilidade de informações financeiras dos projetos analisados, adotou-se uma sistemática de classificação capaz de acomodar distintos graus de maturidade das informações disponíveis, preservando a consistência do processo de estimativa dos investimentos necessários.

Os empreendimentos foram organizados em três blocos, definidos conforme a disponibilidade de informações técnicas e orçamentárias necessárias à atribuição de valores de investimento.

#### Bloco A

Correspondem aos empreendimentos identificados pela CNT que já dispunham de informações individualizadas obtidas a partir de estudos, projetos, contratos, registros institucionais ou outras bases oficiais, para os modos aeroviário, aquaviário, ferroviário e hidroviário, bem como para as infraestruturas portuárias e os terminais. Para esses casos, os valores de investimento necessário foram obtidos diretamente das informações disponíveis, sendo posteriormente atualizados monetariamente para preços de fevereiro de 2026 por meio da aplicação do *Índice Nacional de Custo da Construção* (INCC), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), de forma a assegurar uniformidade temporal e comparabilidade entre os valores utilizados no Plano.

#### Bloco B

Compreendem empreendimentos que não possuíam valores diretamente disponíveis nas fontes consultadas pela CNT ou cujos dados eram insuficientes para definição imediata do investimento necessário. Para esses casos, adotou-se um processo de estimação paramétrica baseado em referências construídas a partir de empreendimentos com características semelhantes. A estimativa dos investimentos foi obtida pela aplicação do valor unitário médio da respectiva subcategoria de projeto à extensão de cada empreendimento, permitindo a atribuição de valores aos projetos sem informação orçamentária consolidada.

Esse processo foi aplicado aos empreendimentos dos modos aeroportuário, aquaviário, ferroviário e hidroviário, bem como para as infraestruturas portuárias e os terminais, observando-se as especificidades técnicas inerentes a cada tipo de intervenção. A atribuição de valores por subcategoria teve como finalidade aumentar a consistência dos parâmetros

utilizados na estimação dos investimentos, considerando aspectos como o tipo de intervenção proposta, as características operacionais da infraestrutura, a natureza das obras previstas e as especificidades associadas a cada modo de transporte.

Após a definição das subcategorias, procedeu-se à consolidação das informações de custo dos projetos pertencentes a cada grupo, o que possibilitou o cálculo de indicadores unitários de investimento utilizando aqueles projetos que possuíam esta informação. Na sequência, foi realizada uma análise estatística de dispersão dos custos unitários, visando identificar e remover valores atípicos (*outliers*) que pudessem comprometer a representatividade dos custos médios calculados.

A identificação dessas observações discrepantes foi realizada por meio do intervalo interquartil (*Interquartile Range*, IQR). Para cada subcategoria foram calculados o primeiro quartil (Q1), a mediana (Q2) e o terceiro quartil (Q3) da distribuição dos custos unitários observados. Em seguida, calculou-se a amplitude interquartil, correspondente à diferença entre o terceiro e o primeiro quartil, utilizada como base para a definição dos limites estatísticos empregados na identificação de observações discrepantes:

$$\text{IQR} = Q_3 - Q_1$$

A partir desse procedimento, foram definidos os limites inferior e superior para os custos unitários observados em cada subcategoria:

$$\text{Limite Inferior} = Q_1 - 1,5(\text{IQR})$$

$$\text{Limite Superior} = Q_3 + 1,5(\text{IQR})$$

Foram considerados *outliers* os projetos cujos custos unitários apresentaram valores inferiores ao limite mínimo ou superiores ao limite máximo calculado para sua respectiva subcategoria. Esses registros foram removidos da base de referência utilizada para parametrização, reduzindo a influência de observações extremas e conferindo maior robustez aos custos médios unitários obtidos. A partir da base ajustada, foram calculados custos médios unitários por subcategoria, posteriormente aplicados às dimensões físicas dos empreendimentos, tais como extensão, volume, quantidade ou outra unidade técnica compatível com a natureza de intervenção, para obtenção dos valores estimados dos projetos sem custo individualizado.

## **Bloco C**

Os projetos rodoviários de integração nacional seguiram procedimento distinto em relação aos demais modos de transporte, em razão do elevado grau de homogeneidade das intervenções e da disponibilidade de critérios técnicos consolidados para a estimativa dos investimentos necessários. O custo desses projetos foi calculado com base nos custos médios gerenciais

(CMG) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), de janeiro de 2026. Os CMGs foram utilizados como referência para estimar os valores dos empreendimentos rodoviários para as intervenções de implantação/construção, recuperação de pavimento, construção de faixa adicional, construção e reabilitação de pontes e viadutos. As estimativas consideraram os custos das cinco regiões brasileiras (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul), de forma a refletir tanto as características da infraestrutura rodoviária quanto as diferenças regionais de custo.

A definição do relevo de referência (plano ou ondulado) foi estabelecida a partir da composição média dos pavimentos observada nas Unidades da Federação pertencentes a cada região, calculada com base nos dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025. Foram considerados valores referentes aos projetos de cada intervenção, supervisão de obras, desapropriação, EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) e EIA/RIMA (Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental). Ao final do cálculo das intervenções pelo CMG, foi aplicado um BDI (Benefícios e Despesas Indiretas) referencial, realizando-se a conversão dos custos estimados em preços de referência.

Para a intervenção rodoviária de duplicação de rodovias, os valores de referência foram levantados a partir de editais de licitações do DNIT referentes a obras de duplicação de rodovias federais em diferentes regiões do país. A partir das informações disponíveis sobre extensão e valor contratado, foram obtidos os custos médios por quilômetro, os quais serviram de base para a definição dos valores de referência adotados no estudo. Os valores desses contratos foram atualizados monetariamente por meio da aplicação do INCC (fevereiro/2026), de forma a assegurar uniformidade temporal e comparabilidade entre os valores utilizados no Plano.

No caso da sinalização rodoviária, os valores de referência foram definidos a partir da análise dos contratos do BR-Legal 2 (iniciativa do DNIT voltada à implantação e manutenção da sinalização horizontal, vertical e de dispositivos de segurança nas rodovias federais). Adotou-se um custo médio nacional por quilômetro, calculado a partir da média dos contratos analisados, buscando assegurar maior consistência às estimativas associadas à sinalização rodoviária. Os contratos analisados foram corrigidos para valores de fevereiro de 2026 mediante aplicação do INCC.

## **Regras adicionais**

Além dos procedimentos para estimativa dos custos dos projetos, foram incorporados critérios complementares relacionados ao estágio de execução física dos empreendimentos e à situação de obras paralisadas, buscando maior aderência dos valores estimados às condições efetivas de implantação dos projetos. Nos casos em que os empreendimentos apresentaram execução física igual ou inferior a 10,0%, bem como nas situações em que não havia informação disponível sobre o percentual executado, foi considerado o valor integral do investimento estimado, partindo-se do entendimento de que parcela



substancial da intervenção ainda permaneceria por executar. Para projetos com execução física superior a 10,0%, o investimento foi calculado com base na extensão remanescente da obra, acrescido de 10,0%.

Nos casos de obras paralisadas, foram adotados critérios específicos em razão dos custos adicionais normalmente associados à interrupção prolongada dos empreendimentos. Projetos com execução física igual ou inferior a 40,0% tiveram seu valor integral considerado na estimativa de investimento, em função do baixo grau de avanço físico e da maior probabilidade de necessidade de reestruturação das intervenções previstas. Por sua vez, obras com execução superior a 40,0% tiveram seu valor estimado com base no saldo remanescente necessário à conclusão, acrescido de 20,0%, buscando incorporar custos extraordinários relacionados à deterioração física, remobilização de equipes, reequilíbrios contratuais, atualizações técnicas e retomada operacional.

## Apêndice B – Parâmetros utilizados para a seleção de projetos rodoviários oriundos da Pesquisa CNT de Rodovias

Para a seleção de rodovias e/ou de trechos rodoviários destinados à proposição de intervenções de adequação e oriundos da *Pesquisa CNT de Rodovias*, foram considerados dados de Volume Médio Diário (VMD) de veículos, da participação de veículos de carga no VMD<sup>24</sup>, bem como das características e condições da geometria, da sinalização e do pavimento da rodovia<sup>25</sup>. Assim, para projetos de duplicação foram considerados o VMD e a proporção de veículos de carga; para projetos de implantação de faixas adicionais, o VMD, a proporção de veículos de carga, a presença de terreno ondulado ou montanhoso e a ausência de faixa adicional<sup>26</sup>; e para projetos de sinalização, o VMD e a condição da sinalização horizontal e vertical da rodovia.

São apresentados, a seguir, os critérios de seleção cumulativos para proposições de adequação de rodovias, organizados segundo as categorias do presente **Plano CNT de Transporte e Logística**.

### Duplicação de rodovia

- rodovias públicas estaduais ou federais com extensão em pista simples maior que 50%;
- rodovias que apresentam VMD maior ou igual a 3 mil veículos e percentual de veículos de carga maior ou igual a 50% do VMD **OU** rodovias que apresentam VMD superior a 5 mil veículos.

### Adequação de rodovia

#### *Implantação de faixa adicional*

- rodovias públicas estaduais ou federais com extensão em pista simples maior que 50%;
- rodovias que apresentam características geométricas desfavoráveis (trechos rodoviários com terreno ondulado ou montanhoso e sem faixas adicionais<sup>27</sup>);
- rodovias que apresentam VMD maior ou igual a 3 mil veículos e percentual de veículos de carga inferior a 50% do VMD **OU** rodovias que apresentam VMD inferior a 3 mil

<sup>24</sup> Os dados de VMD e da proporção de veículos de carga no VMD são provenientes de levantamento e modelagem do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), apresentados no âmbito do Plano Nacional de Contagem de Tráfego, tendo como referência janeiro/2026.

<sup>25</sup> Dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025.

<sup>26</sup> Esses critérios se justificam pelo fato de a formação de comboios de veículos pesados em subidas extensas e íngremes reduzir o nível de serviço da rodovia e contribuir para a ocorrência de acidentes, em tentativas de ultrapassagem sem visibilidade.

<sup>27</sup> Dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025.

veículos e percentual de veículos de carga superior a 50% do VMD **OU** rodovias que apresentam VMD entre 1 mil e 3 mil veículos e percentual de veículos de carga entre 25% e 50% do VMD.

### ***Implantação de sinalização***

- rodovias públicas estaduais ou federais;
- rodovias que apresentam sinalização horizontal e/ou sinalização vertical em condições inadequadas<sup>28</sup> em proporção igual ou superior a 25% e inferior a 50% dos trechos da *Pesquisa CNT de Rodovias 2025* e VMD superior a 3 mil veículos **OU** rodovias que apresentam sinalização horizontal e/ou sinalização vertical em condições inadequadas em proporção maior ou igual a 50% dos trechos da *Pesquisa CNT de Rodovias 2025* (independentemente do volume médio diário de veículos).

### **Recuperação do pavimento de rodovia**

- rodovias públicas estaduais ou federais;
- rodovias com o pavimento classificado como ruim ou péssimo na Pesquisa CNT de Rodovias 2025 **OU** rodovias com o pavimento classificado como regular, ruim ou péssimo na *Pesquisa CNT de Rodovias 2025* e percentual de veículos de carga maior ou igual a 25% do VMD.

---

<sup>28</sup> As condições da sinalização consideradas na avaliação compreendem, para a sinalização horizontal, a pintura das faixas centrais e laterais e, para a sinalização vertical, a visibilidade e a legibilidade das placas.







# PLANO CNT DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA



Setor de Autarquias Sul | Quadra 1 | Bloco "J"  
Edifício Clésio Andrade | 13º andar  
CEP: 70070-944 | Brasília DF | Brasil

Central de Relacionamento: 0800 728 2891  
[www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)