REPORT

ABRIL, 2025

Uma nova era para a infraestrutura no Nordeste

Energia renovável, evolução em ferrovias e segurança hídrica são os pilares do desenvolvimento na região

REDAÇÃO: BELÉN PALKOVSKY
DIAGRAMAÇÃO: MARCOS FRANCIOZI

GRI Club
INFRASTRUCTURE

REPORT

CLUB PARTNERS LATAM

CLUB PARTNERS BRAZIL

SECTORAL CLUB PARTNERS LATAM

SECTORAL CLUB PARTNERS BRAZIL

LEAD SPONSOR

CLUB PARTNER AGRO

NAMING RIGHTS SPONSOR

CIDADE SEDE

Índice Interativo

Introdução 4

Vetores da integração regional 5

- Malha ferroviária 5
- Capilaridade das rodovias 7
- Portos 9
- Logística integrada 11
- Mobilidade urbana sobre trilhos 12

Segurança hídrica e alimentar 14

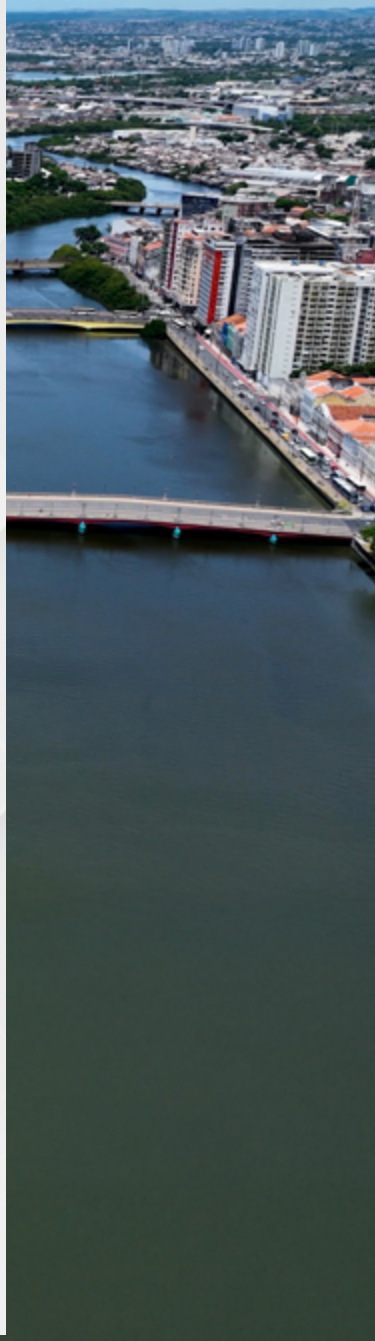
- A nova fase da transposição do Rio São Francisco 14
- Dessalinização ganha espaço na agenda 17

Transição energética e sustentabilidade 19

- Renováveis - O verdadeiro potencial nordestino 19
- Gás natural: peça-chave da transição energética? 21
- Gargalos e ações para mitigá-los 23

Infraestrutura social e o papel do privado 26

Mais flexibilidade para tirar projetos do papel 29



Introdução

A transformação do Nordeste ganha novo impulso em 2025 com a realização do encontro anual de mais de 130 executivos seniores e autoridades públicas em Recife, reunidos para alinhar estratégias nas áreas de infraestrutura, energia e agronegócio.

Em um fórum promovido pelo GRI Club, os principais tomadores de decisão da região debatem o futuro do Nordeste sob diferentes ângulos, com foco no desenvolvimento regional e no aumento da competitividade.

Com cerca de 55 milhões de habitantes, o Nordeste representa um quarto da população brasileira, mas responde por apenas 15% do PIB nacional. A renda per capita regional permanece 25% abaixo da média do país, segundo dados atualizados do IBGE. Além disso, 44% da população da região vive em situação de pobreza ou extrema pobreza, conforme levantamento do Ipea.

Para modificar esse cenário, os líderes presentes reforçam a importância de articular investimentos públicos e privados em projetos estratégicos de logística, saneamento, irrigação e segurança hídrica.

Enquanto o governo federal anuncia a retomada de obras ferroviárias, como a Transnordestina, a iniciativa privada assume papel crescente no desenvolvimento regional ao aportar eficiência, capital e agilidade na entrega de soluções.

O relatório a seguir apresenta os detalhes das conversas multilaterais, que vão desde sugestões para financiamento, estratégias de estruturação e próximos passos de projetos emblemáticos, até uma visão macro da região e seu papel no avanço do Brasil nas cadeias globais de valor.

Boa leitura!

Foto: GRI Club

Vetores da integração regional

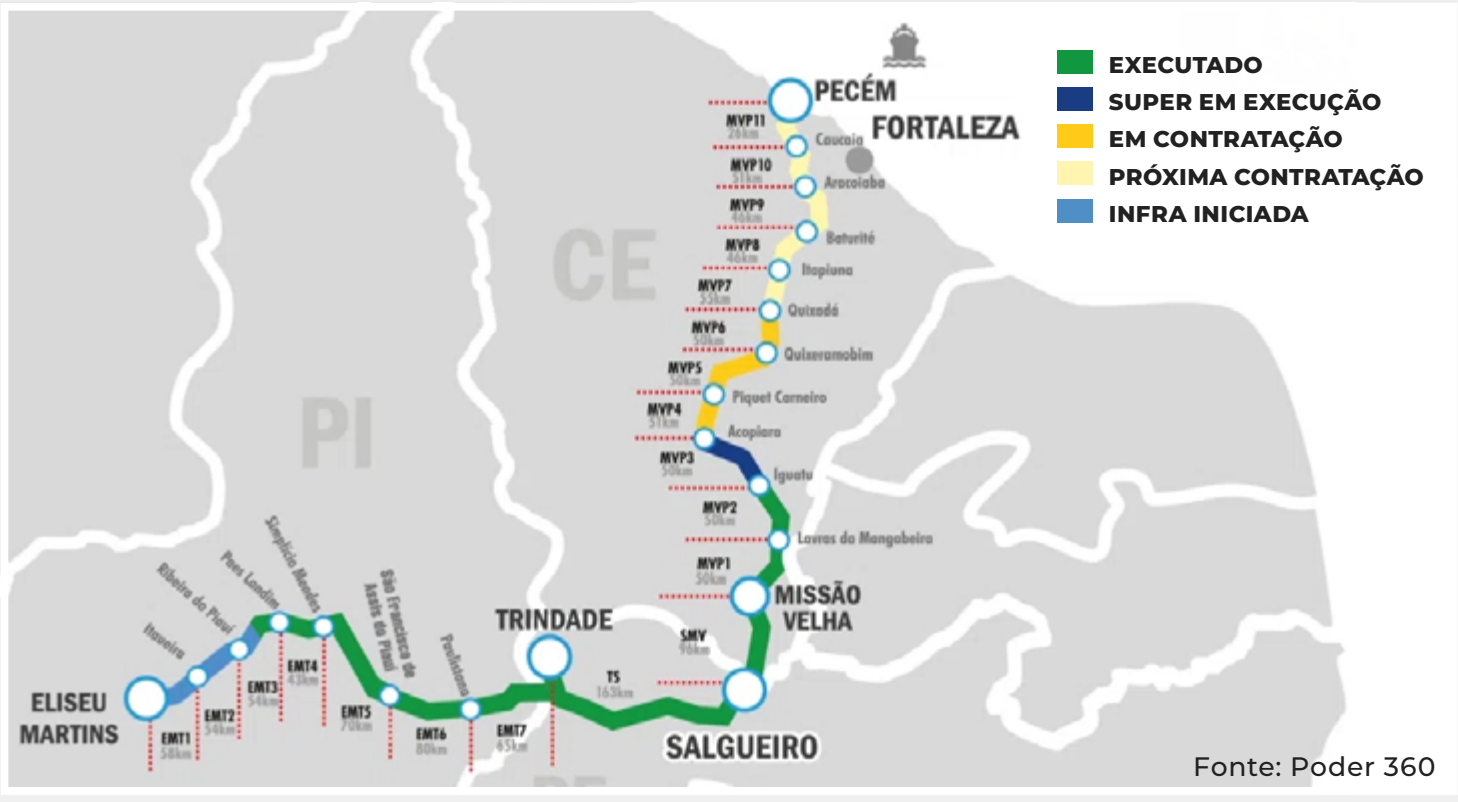
Malha ferroviária

A malha ferroviária do Nordeste começa a ser tratada como vetor central da integração logística e produtiva do país. No centro do debate está a Transnordestina, projeto considerado “absolutamente estratégico” pelo Ministério dos Transportes - após décadas de atrasos -, com potencial para transformar a logística nacional.

O plano federal prevê três frentes principais de atuação no território nordestino: a primeira é a conexão entre Juazeiro, Salgueiro e o Porto de Pecém, com 1.200 km de extensão. A segunda, greenfield, ligará Salgueiro ao Porto de Suape. A terceira é um projeto de integração entre a Transnordestina e a Ferrovia Norte-Sul, num trecho de 620 km entre Eliseu Martins (PI) e o entroncamento em Porto Franco (MA).

A meta é consolidar dois grandes corredores estruturantes - Norte-Sul e Leste-Oeste - com ramificações que permitam o escoamento da produção agrícola do interior até os portos marítimos.

No caso de Suape, o planejamento já considera a contratação de dois trechos com obras previstas para o segundo semestre de 2025, priorizando os segmentos com licenciamento ambiental já liberado.



Fonte: Poder 360

“São trechos que já têm desapropriações endereçadas e oferecem menor complexidade inicial. É por eles que vamos começar”, afirma Leonardo Ribeiro, secretário nacional de ferrovias.

O desafio maior, contudo, está na viabilidade econômica de projetos greenfield, que naturalmente não possuem receita nos primeiros anos e, por isso, são menos atrativos para a iniciativa privada.

Para superar esse gargalo, o governo testa soluções como aportes públicos diretos, entrada da União como sócia minoritária em concessões e financiamento com juros subsidiados.

Somente para a Transnordestina, o Banco do Nordeste já liberou R$3,6 bilhões, por meio da Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), com expectativa de concluir o trecho até Pecém em 2027 e o trecho pernambucano até Suape em 2029.

Outra aposta é o investimento cruzado, no qual recursos arrecadados em concessões rentáveis são realocados para viabilizar obras estruturantes em regiões com baixa atratividade inicial. O modelo, já utilizado em outras regiões, será testado agora no trecho entre Eliseu Martins e Porto Franco, com estudos técnicos já contratados. *“Essa lógica permite preencher o gap de viabilidade com capital privado, mas sob gestão pública”*, explica o secretário.

Além da Transnordestina, o governo prepara o lançamento da concessão do corredor **FICO-FIOL**, com **70%** da infraestrutura já executada em dois trechos. A ideia é consolidar a ligação entre o interior do Tocantins e o litoral baiano, conectando regiões produtoras do Matopiba a portos estratégicos como Ilhéus e Itaqui.

Fonte: PPI

“Não faz sentido pensar em ferrovias isoladas. Precisamos garantir a conexão com a malha nacional e os terminais marítimos, com eficiência logística do campo ao navio”, defende Ribeiro.

O cenário atual representa uma virada na forma como o Brasil concebe sua malha ferroviária: de projetos isolados e de baixa execução para um plano integrado, de longo prazo, com governança clara e atração de investimentos privados. No Nordeste, essa mudança é percebida como oportunidade histórica de conectar a região ao coração produtivo do país.

Capilaridade das rodovias

Apesar dos projetos ferroviários em andamento, a capilaridade rodoviária ainda define a competitividade de diversas cadeias produtivas. Na avaliação dos players, o setor vive um momento de virada, já que o país bate recordes de investimento em concessões rodoviárias. Em apenas dois anos, são **R$21,5 bilhões mobilizados**, com previsão de **15 leilões em 2025**, alguns dos quais estão diretamente voltados à região Nordeste.

“Nunca houve uma mobilização de capital dessa magnitude no setor”.

Os modelos atuais oferecem mais segurança jurídica, previsibilidade contratual e inovação tecnológica, com destaque para o free flow - sistema de pedágio sem praças físicas - e a conectividade digital integral nas rodovias concedidas.

Entre os principais projetos na região está a **Rota dos Sertões**, trecho da BR-116 que liga Salgueiro (PE) a Feira de Santana (BA), estruturado sob o novo padrão regulatório da agência.

Outra licitação em vista é a da **antiga Via Bahia**, rebatizada como **Rota do Recôncavo**, cujo novo modelo está em análise final para ser levado a leilão ainda este ano.

Foto: EyeEM / Freepik

Em Pernambuco, o governo estadual aposta numa estratégia híbrida, que combina investimento direto na recuperação da malha existente com modelagens de concessão para novas frentes. O estado já restaura mais de mil quilômetros de rodovias, com **R$2,8 bilhões** em execução, e estrutura, com apoio do Banco Mundial, um novo programa de manutenção e conservação, com aporte inicial de **US$150 milhões.**

Entre as obras prioritárias, destaca-se o Arco Metropolitano do Recife, que deve aliviar a sobrecarga da BR-101 e facilitar o acesso ao Porto de Suape.

O primeiro trecho, entre Cabo de Santo Agostinho e a BR-232, será executado com recursos públicos. O segundo trecho, até a BR-408, deve ser estruturado como PPP.

"A percepção da população sobre concessões ainda é sensível, mas com projetos bem executados, como o Arco, conseguimos demonstrar o ganho de tempo, mobilidade e custo logístico".

Outro eixo relevante é a duplicação da BR-232, que liga Recife ao Sertão, com planos de expansão até Serra Talhada, dividida em etapas. Essa rota é considerada estratégica para escoar a produção agrícola e industrial do interior e deve se integrar, no futuro, com corredores logísticos maiores conectando a região Centro-Oeste ao litoral nordestino.

A regulação também evolui. O novo modelo de concessões busca ir além da simples operação de estradas, exigindo das concessionárias a entrega de **pacotes de serviços integrados**, com foco em segurança viária, conectividade e sustentabilidade.

A expectativa dos gestores é que, com projetos de alta visibilidade e ganhos de eficiência, o setor consiga melhorar a percepção da sociedade sobre concessões rodoviárias, especialmente em estados onde experiências anteriores não foram bem-sucedidas. A aposta está na combinação de execução qualificada, comunicação estratégica e resultados tangíveis para o cidadão.

Portos

Enquanto os principais portos do Sudeste enfrentam gargalos logísticos e limitações físicas, o Nordeste se posiciona como a nova fronteira portuária do país. A região, embora concentre 38% da costa brasileira, responde por apenas 24% da movimentação nacional de cargas, segundo dados da ANTAQ.

Em 2025, com uma carteira agressiva de concessões do governo federal e obras já em curso de modernização e ampliação, o setor portuário nordestino acelera para conquistar espaço na logística brasileira e global.

O Porto de Suape, em Pernambuco, é apontado como um dos principais vetores dessa expansão. A área portuária, inserida em uma poligonal de 17 mil hectares, abriga 83 empresas em operação, distribuídas em 12 polos industriais.

Suape também avança em novos arrendamentos, como o terminal de veículos SUA-01, e busca intensificar sua conexão ferroviária com o interior do estado.

"A integração com trilhos é condição essencial para elevar a competitividade de Suape e atender à crescente demanda do agronegócio e da indústria", destaca Márcio Guiot, presidente do complexo portuário.

Foto: GRI Club

No Maranhão, o Porto de Itaqui se consolida como referência em movimentação de grãos e combustíveis. Com calado de 19 metros, o terminal está apto a receber navios de grande porte, reduzindo o custo logístico por tonelada transportada. A vocação multimodal é um diferencial: a ferrovia Norte-Sul permite o escoamento eficiente de cargas oriundas do Centro-Oeste, especialmente da região do Matopiba. Para 2025, estão previstos novos berços e terminais de granel, com foco na ampliação da capacidade operacional para atender à expansão da fronteira agrícola brasileira.

A expectativa é que, com os investimentos previstos, a região assuma papel complementar e estratégico ao eixo Santos-Paranaguá, aliviando a pressão sobre os portos mais saturados do país.

Outros terminais também entram no radar. O Porto de Mucuripe, no Ceará, deve receber o terminal de contêineres MUC04, com aporte estimado em R$360 milhões.

Em Natal, o terminal NAT01 visa retomar a movimentação de frutas e granéis sólidos, reposicionando o porto Potiguar como alternativa regional.

Já o Porto de Recife planeja os terminais REC11 e REC07, voltados à movimentação de granéis e passageiros. Também há propostas para ampliar a estrutura de terminal de passageiros em Maceió, reforçando a vocação turística dos portos urbanos.

Investidores ressaltam a importância de ir além de arrendamentos tradicionais e promover infraestrutura greenfield de fato, capaz de ampliar a capacidade instalada e antecipar a demanda.

Foto: GRI Club

Logística integrada

Tradicionalmente dependente de investimentos públicos e pouco integrada às grandes rotas nacionais, a região começa a se consolidar como alternativa real ao eixo Sul-Sudeste, que já opera em limite de capacidade em diversos modais. O avanço de projetos interligados desenha um novo mapa da competitividade para os polos econômicos nordestinos.

A percepção dos investidores é clara: o setor privado agora enxerga o Nordeste não apenas como destino turístico ou nicho de consumo, mas como uma plataforma estratégica de escoamento e produção.

A integração entre os modais é o pilar central desse novo momento. Portos como Suape e Itaqui se destacam como hubs logísticos regionais por estarem diretamente conectados a ferrovias e rodovias estruturantes. “Não faz sentido discutir ferrovias, portos e estradas de forma isolada. O cliente final quer saber do custo total da operação logística – e isso só se resolve com planejamento multimodal”, afirma um executivo do Porto do Itaqui.

No caso de Itaqui, a vocação para grãos, líquidos e combustíveis se alinha com a ferrovia Norte-Sul e com os investimentos em retroáreas especializadas. Suape, por sua vez, avança na conexão ferroviária com o interior pernambucano, facilitando o acesso de polos industriais à exportação. Esses corredores logísticos permitem que cargas vindas do interior cheguem aos portos de forma mais rápida, barata e previsível.

“A carga vai para onde há caminho. E o caminho, agora, começa a ser construído no Nordeste”.

Foto: GRI Club

Mobilidade urbana sobre trilhos

Em contraste com o avanço de outros setores da infraestrutura, a mobilidade urbana sobre trilhos no Nordeste permanece como um dos maiores gargalos da agenda regional, dependendo quase exclusivamente de **recursos públicos e emendas parlamentares esporádicas**, o que impede um planejamento de longo prazo.

"Como se faz um metrô se o orçamento depende de verba federal intermitente?", questiona um engenheiro com décadas de atuação na área.

A ausência de linhas de financiamento estáveis e de política federal específica para o setor torna a mobilidade urbana um tema recorrente, mas raramente resolvido.

A falta de planejamento urbano e de integração modal é apontada como uma das principais causas da baixa atratividade desses projetos para o setor privado.

As cidades crescem de forma adensada e desordenada, sem capacidade para receber infraestrutura pesada - como metrôs -, enquanto os modais existentes (ônibus, VLTs, trens metropolitanos) operam de maneira desconectada. A ausência de pesquisas de origem e destino em muitas capitais leva a escolhas equivocadas de modal, baseadas "em decisões políticas e não em evidência técnica".

Casos como o metrô de Salvador aparecem como exceção. Com uma PPP bem-sucedida, o projeto consolida a integração com linhas de ônibus e amplia sua malha com planejamento consistente.

"O que funcionou ali foi a clareza dos papéis, a governança e a integração operacional. Isso precisa ser replicado".

Foto: @aqibrf1472 / Freepik

Em outras cidades, como Recife, Fortaleza, Maceió e João Pessoa, os projetos enfrentam obstáculos desde a modelagem. A ausência de um marco regulatório para reajustes tarifários, o custo elevado de desapropriações e a dificuldade de atrair operadores experientes criam um ciclo de baixa execução.

Outro desafio apontado é a baixa capacidade instalada no mercado de engenharia para desenvolver projetos urbanos complexos, com soluções sob medida para contextos locais. Há carência de pessoal qualificado e baixa produtividade nos canteiros urbanos, o que gera atrasos e eleva os custos das obras. Além disso, as concessões existentes não conseguem medir ou capturar os ganhos gerados pela valorização imobiliária em torno das estações, perdendo uma importante fonte de financiamento complementar.

Os especialistas são unânimes ao afirmar que a mobilidade urbana precisa ser tratada como eixo estruturante do planejamento urbano - e não como resposta reativa ao adensamento. Instrumentos como operações urbanas consorciadas, que permitiriam captar parte da valorização fundiária gerada pelos projetos, ainda são subutilizados nas cidades nordestinas. Mais do que soluções técnicas, o setor exige um reposicionamento político-institucional.

Foto: GRI Club

REPORT

Segurança hídrica e alimentar

A nova fase da transposição do Rio São Francisco

Mais de um século após os primeiros debates sobre a transposição do Rio São Francisco, o Brasil entra em 2025 com uma proposta concreta para transformar essa infraestrutura em um sistema sustentável, operacional e financeiramente viável. O que antes era apenas um símbolo de integração nacional e superação da seca agora assume o papel de motor econômico e vetor de desenvolvimento produtivo no semiárido nordestino.

Pela primeira vez, o governo federal estrutura o projeto como uma PPP patrocinada, com a União como poder concedente, garantidora de receitas e titular do contrato. O modelo, descrito pelo BNDES como “único e sem precedentes”, combina elementos típicos de *project finance* com arranjos específicos para assegurar a operação da maior obra de infraestrutura hídrica da América Latina.

“A infraestrutura está pronta, agora o desafio é garantir sua operação no longo prazo. A União assume esse compromisso com um modelo financeiro engenhoso, ancorado em garantias orçamentárias e mecanismos de liquidez”.

Foto: Isac Nobrega / Agência Brasil

O contrato terá duração de 30 anos e será licitado ainda em 2025. Entre os componentes inovadores está um acordo de compra de energia com tarifa diferenciada, cuja margem positiva entre o valor de aquisição e o valor de revenda cria um colchão de garantia financeira. Esse fundo cobre oscilações no fluxo de pagamento da União ao concessionário, especialmente durante o *ramp-up* da demanda. Trata-se de uma solução inédita, possível apenas diante das particularidades do projeto, e não replicável em outros setores.

Outra característica fundamental do modelo é o acordo federativo firmado entre a União e os estados beneficiados, o que garante previsibilidade contratual mesmo diante da fragmentação das responsabilidades institucionais. O projeto respeita o pacto federativo ao manter a operação sob gestão da União, mas cria mecanismos para participação progressiva dos estados na governança e nos repasses.

A estruturação envolve também a modelagem de blocos de distribuição secundária, como adutoras regionais, canais e sistemas de bombeamento. O eixo Norte da transposição terá sua capacidade duplicada, e o novo concessionário deverá operar os sistemas existentes e, conforme a demanda, ampliar a infraestrutura.

Mas a segurança hídrica não se limita à distribuição de água bruta. O governo federal também aposta na irrigação como elemento-chave de inclusão produtiva e soberania alimentar.

A Codevasf administra hoje 125 mil hectares irrigados e projeta, com o novo ciclo de concessões, mais do que dobrar essa área com capital privado. Já são dois projetos licitados com sucesso - Baixio de Irecê (BA), maior perímetro irrigado da América Latina, e Jequitaí (MG), que combina irrigação com reservatórios para múltiplos usos.

Foto: GRI Club

O impacto socioeconômico é expressivo: ***“Com apenas U$S5.500, um projeto de irrigação consegue gerar emprego permanente - contra mais de U$S300 mil no setor automotivo”.***

Em 2024, os perímetros irrigados geraram R$ 8,5 bilhões em valor bruto de produção, com destaque para a fruticultura do Vale do São Francisco, que opera com até três safras por ano e já se consolida como referência mundial.

Ainda assim, a operação dos perímetros enfrenta desafios. O custo da energia é o principal gargalo, especialmente em locais com localização desfavorável ou falhas históricas de projeto. A resposta vem de parcerias com empresas de energia que desenvolvem projetos de geração solar integrada aos perímetros, com aportes privados que chegam a R$1,5 bilhão, como no caso de Juazeiro (BA).

Um acordo entre os ministérios da Integração, Minas e Energia e Agricultura, batizado de “Aliança pelo suprimento energético”, busca coordenar políticas tarifárias, leilões de transmissão e incentivos à infraestrutura elétrica de suporte.

No plano institucional, a agenda avança com apoio técnico do TCU, PPI e BNDES, e conta com o uso de instrumentos como o FDIRS (Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável), além de fundos internacionais como o Banco Mundial e o AFD. O objetivo é estruturar modelagens flexíveis, que incorporem incertezas como inadimplência, licenciamento e demanda futura.

“Não adianta modelar projetos na prancheta sem contato com a realidade do território. O segredo é combinar engenharia com escuta ativa - e isso passa pelos roadshows e pela participação do setor privado desde o início”.

Foto: Beto Barata / Agência Brasil

A partir da experiência acumulada em irrigação, o modelo de gestão da transposição se propõe a ser um novo paradigma. A água, antes apenas insumo de sobrevivência, passa a ser tratada como ativo econômico, capaz de gerar emprego, atrair indústrias e sustentar cadeias produtivas regionais.

Dessalinização ganha espaço na agenda

Apesar da abundância de recursos hídricos no Brasil, regiões do semiárido nordestino ainda enfrentam dificuldades crônicas de abastecimento, especialmente em comunidades isoladas, áreas costeiras e zonas com aquíferos comprometidos.

Nesse cenário, a dessalinização da água do mar e de poços salobros, além do reuso de efluentes, começa a ganhar tração como parte da estratégia nacional de segurança hídrica.

Durante os debates em Recife, executivos do setor privado e representantes do governo destacam que essas tecnologias, antes vistas como soluções de último recurso, tornam-se cada vez mais viáveis técnica e economicamente. O avanço dos painéis solares, a queda no custo dos sistemas de osmose reversa e os modelos híbridos de concessão viabilizam projetos antes considerados inacessíveis.

“Hoje, a Espanha irriga lavouras inteiras com água dessalinizada. A média de precipitação por lá é igual à do semiárido brasileiro. Se é possível lá, é viável aqui também”.

Foto: GRI Club

O Programa Água Doce, iniciativa federal voltada à instalação de dessalinizadores comunitários, é citado como exemplo de política pública com impacto direto. Com mais de 1.200 unidades instaladas, o programa beneficia populações rurais difusas, mas enfrenta desafios relacionados à operação contínua e manutenção dos equipamentos. Os especialistas defendem a ampliação do modelo por meio de parcerias com o setor privado, com contratos de longo prazo e prestação de serviço vinculada a desempenho.

Outra frente promissora é o reuso de água de esgoto tratado, sobretudo para fins industriais e agrícolas. Executivos destacam a primeira PPP de reuso implementada no Brasil, em que uma indústria garantiu a compra da água de reuso viabilizando a subconcessão da estação de tratamento. O modelo pode ser replicado em regiões onde há forte presença industrial ou produção agrícola de grande escala, desde que haja segurança contratual sobre a demanda.

O principal entrave para a ampliação desses modelos ainda é o risco de demanda, especialmente em projetos de médio porte.

“As tecnologias existem, os operadores também. O que falta é garantir contratos de longo prazo com consumo assegurado. Sem isso, não há investimento que se sustente”.

O problema é agravado pela pulverização institucional e pelas limitações orçamentárias da União para assumir o custeio da operação - mesmo em programas com forte apoio parlamentar para a fase de implantação.

Há também consenso de que ações estruturais simples - como a construção de barragens e interligações entre bacias - poderiam resolver parte dos desafios de abastecimento com custo inferior ao da dessalinização. Ainda assim, os painelistas defendem que a dessalinização e o reuso devem compor o portfólio de soluções para o Nordeste, principalmente diante da expansão dos polos irrigados e da concentração populacional em zonas costeiras.

Foto: Freepik / Freepik

REPORT

Transição energética e sustentabilidade

Renováveis - O verdadeiro potencial nordestino

O Nordeste já é o principal pólo energético do Brasil. Em 2025, a região concentra mais de 85% da geração de energia eólica e solar do país, segundo dados da ANEEL, e avança com velocidade sobre um novo vetor estratégico: o hidrogênio verde (H_2V).

O cenário que emerge nos debates em Recife revela uma inflexão no papel da energia na economia regional - de coadjuvante para protagonista da industrialização e da inserção internacional do Brasil em cadeias de valor sustentáveis.

A combinação entre alta irradiação solar, regime de ventos estáveis, disponibilidade de áreas planas e infraestrutura em desenvolvimento torna o Nordeste um hub natural para projetos de baixo carbono. Essa vantagem comparativa já atrai investidores globais, como Fortescue, Unigel e Qair, que anunciaram plantas piloto e memorandos de entendimento para produção de H_2V em estados como Ceará, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

"O mundo busca alternativas limpas para descarbonizar a indústria pesada. O Nordeste oferece uma combinação que nenhum outro lugar tem: sol, vento, água, terras disponíveis e um custo de energia altamente competitivo".

O diferencial não está apenas na geração, mas na possibilidade de produzir hidrogênio com preços abaixo da média global, criando uma base para exportações e atração de indústrias eletrointensivas.

Governos estaduais estão criando zonas especiais de transição energética com incentivos fiscais, simplificação regulatória e acesso à infraestrutura.

Foto: Paopano / Freepik

No Ceará, o Porto do Pecém se consolida como polo estratégico com planos de instalação de eletrolisadores em larga escala. A Bahia aposta em parques híbridos e no uso de energia renovável para descarbonizar a cadeia de fertilizantes. Pernambuco, por sua vez, desenvolve o projeto do Complexo Industrial Portuário de Suape como plataforma logística e energética integrada, com estudos para rotas de exportação do H_2V e derivados como amônia e metanol.

O setor privado observa com atenção o papel do Estado como estruturador inicial desses mercados. Modelagens de contratos de fornecimento, acesso a infraestrutura de exportação e isonomia regulatória são apontados como pré-condições para o avanço efetivo da cadeia.

"É preciso evitar que o H_2V repita a trajetória do etanol - uma grande promessa, mas sem política industrial e comercial de longo prazo".

Os efeitos sociais também estão no centro do debate. A geração renovável, especialmente solar distribuída, já transforma realidades locais antes marcadas por baixo dinamismo econômico. Municípios no semiárido que antes dependiam de transferências agora recebem royalties, ISS e geram empregos locais, movimentando o comércio e o setor de serviços. A interiorização da energia cria novas centralidades, inclusive em zonas historicamente marginalizadas.

"O Nordeste deixou de ser consumidor e passou a ser exportador de energia - com isso, começa a exportar também desenvolvimento".

Foto: GRI Club

Há, contudo, desafios estruturais que precisam ser enfrentados para sustentar esse ciclo. A infraestrutura de transmissão é limitada e concentra-se em eixos saturados. O governo federal - por meio do Ministério de Minas e Energia - trabalha com a EPE para viabilizar novos leilões e destravar projetos prioritários. Além disso, o sistema tributário e os marcos regulatórios ainda não contemplam integralmente a lógica do H_2V e da industrialização verde.

Os participantes são unânimes em afirmar que o potencial energético do Nordeste pode alçar o Brasil a uma posição estratégica no cenário geopolítico da transição climática. Mas o salto depende da coordenação entre política industrial, financiamento público-privado e uma governança que permita estabilidade e escala. O próximo passo é transformar a abundância de recursos naturais em um plano econômico claro - e com impacto real na vida das pessoas.

Gás natural: peça-chave da transição energética?

Em meio à expansão das fontes renováveis, o gás natural se firma como um elo fundamental na transição energética brasileira. A percepção entre autoridades e investidores é de que o gás natural não é concorrente da energia renovável, mas complementar e viabilizador da reindustrialização regional.

O porto de Suape, em Pernambuco, surge como um dos principais polos dessa nova fase. O Terminal de Regaseificação de Gás Natural Liquefeito (GNL), liderado pela OnCorp, representa um investimento de aproximadamente R$ 2 bilhões e está previsto para iniciar operações no segundo semestre de 2025. A instalação contará com uma unidade flutuante de regaseificação (FSRU) com capacidade entre 11 e 14 milhões de m^3/dia, conectada à malha de gasodutos da Transportadora Associada de Gás (TAG), ampliando significativamente o acesso ao gás natural na região.

Foto: wirestock / Freepik

“O gás natural é crucial para fornecer o calor necessário em processos industriais, como na produção de fertilizantes e na petroquímica, onde as energias solar e eólica não conseguem atender sozinhas devido à alta temperatura constante que essas indústrias exigem.”

Além de Suape, outros portos nordestinos como Itaqui (MA) e Pecém (CE) também entram na rota dos projetos de gás, com possibilidades de recepção de GNL, integração a termelétricas flexíveis e conexão com polos de consumo. A malha ainda fragmentada de distribuição é vista como gargalo, mas também como oportunidade para operadores locais e consórcios privados ampliarem a capilaridade do insumo.

O governo federal pretende viabilizar leilões de transmissão e planejamento integrado da matriz, reconhecendo o papel do gás na garantia de estabilidade do sistema.

Contudo, a abertura do mercado com a Nova Lei do Gás ainda encontra entraves na regulação de âmbito estadual e na falta de harmonização tarifária, o que gera insegurança jurídica em alguns casos. O Decreto nº 12.153, de 26 de agosto de 2024, trouxe importantes alterações à Lei do Gás, incluindo novas regras para o escoamento e tratamento do gás natural, além de atribuir à ANP um papel mais ativo na regulação do uso dos dutos e na formação de preços ao longo da cadeia do setor.

Foto: GRI Club

No plano econômico, o gás natural é apontado como catalisador de investimentos em setores de alto valor agregado, como siderurgia, cerâmica, cimento, química fina e fertilizantes. A substituição de fontes mais poluentes - como o óleo combustível e o diesel - por gás natural também gera ganhos ambientais e de competitividade, principalmente em regiões com infraestrutura limitada. A expectativa é que, com o avanço de terminais de GNL e projetos de transporte em pequena escala, o gás natural alcance regiões hoje fora do sistema, com uso em transporte público, processos térmicos e cogeração de energia.

A integração entre gás e renováveis, inclusive, ganha destaque em novos modelos de negócio. Usinas híbridas, contratos de flexibilidade e mecanismos de backup tornam o gás uma peça-chave na segurança elétrica da matriz brasileira, em especial durante períodos de baixa geração eólica ou solar.

Para o Nordeste, o desafio imediato é alinhar planejamento energético, política industrial e regulação estadual, garantindo que os projetos em curso saiam do papel com celeridade e com os incentivos certos. O gás natural não apenas supre uma lacuna de estabilidade no sistema - ele pode ser, de fato, a ponte para um ciclo de crescimento industrial sustentável e descentralizado na região.

Gargalos e ações para mitigá-los

No Nordeste, o pilar de segurança energética envolve mais do que capacidade instalada: exige estabilidade de fornecimento, expansão da infraestrutura de transmissão, flexibilidade da matriz e articulação entre entes federativos. As autoridades e representantes do setor produtivo reforçam que não haverá industrialização nem irrigação em escala sem energia confiável, acessível e contínua.

Foto: wirestock / Freepik

Se bem a região é líder nacional em geração renovável, essa abundância não elimina os riscos. A intermitência natural dessas fontes, aliada à falta de linhas de transmissão suficientes, gera distorções como a produção de energia sem escoamento, o chamado “vertimento de vento”. Esse desperdício ocorre mesmo com as usinas operando em capacidade plena devido à ausência de conexão com os centros de consumo.

Para mitigar esse problema, o governo federal tem promovido leilões de transmissão com foco na expansão e modernização da rede elétrica. O Leilão nº 4/2025, por exemplo, prevê investimentos de R$7,6 bilhões para a construção de 1.178 km de novas linhas de transmissão e 4.400 MVA em capacidade de transformação. Os empreendimentos contemplam 13 estados, incluindo cinco do Nordeste: Paraíba, Pernambuco, Maranhão, Piauí e Rio Grande do Norte. O prazo para conclusão das obras varia entre 42 e 60 meses, dependendo da complexidade de cada projeto.

Além disso, o Leilão nº 2/2023, realizado em dezembro de 2023, resultou em investimentos de R$21,7 bilhões para a construção de 4.471 km de linhas de transmissão e 9.840 MVA em capacidade de transformação, distribuídos em três lotes. Os projetos abrangem estados como Goiás, Maranhão, Minas Gerais, São Paulo e Tocantins, com previsão de conclusão das obras a partir de 2029.

“Não adianta o Nordeste gerar energia limpa se ela não chega aonde é necessária. Sem linhas de transmissão e estabilidade regulatória, perdemos oportunidades industriais”.

Foto: GRI Club

A demanda crescente por energia firme impulsiona a combinação entre fontes. As chamadas usinas híbridas - que integram eólica, solar e gás natural – ganham espaço em modelagens que buscam equilíbrio entre custo, segurança e sustentabilidade. Essa flexibilidade é essencial para atender a setores eletrointensivos que exigem fornecimento estável, previsível e competitivo para operar com viabilidade.

No campo da irrigação, por exemplo, os custos com energia elétrica são o principal obstáculo à expansão dos perímetros produtivos.

“É impossível pensar em segurança alimentar sem antes garantir segurança energética. As duas agendas caminham juntas”.

Também há movimentos para modernizar os sistemas de distribuição nos centros urbanos e em zonas industriais em formação. Estados como Pernambuco e Bahia trabalham com concessões regionais que incluem smart grids, digitalização de redes e eficiência energética, com apoio técnico de organismos multilaterais. O objetivo é criar uma base de infraestrutura que sustente a chegada de novas empresas, especialmente nos setores de tecnologia, logística e transformação de alimentos.

Empresas interessadas em investir na produção de hidrogênio verde ou na instalação de parques industriais ligados ao agronegócio sinalizam que a garantia de suprimento energético está entre os primeiros critérios na hora de escolher a localização. Isso inclui não apenas a existência de energia disponível, mas também previsibilidade regulatória, custos competitivos e estabilidade institucional.

Na visão dos debatedores, segurança energética não é apenas resiliência técnica – é uma condição para transformar potencial em investimento real. E, no caso do Nordeste, significa a possibilidade de converter sua abundância de recursos naturais em desenvolvimento industrial, inclusão produtiva e inserção no mapa global da transição climática.

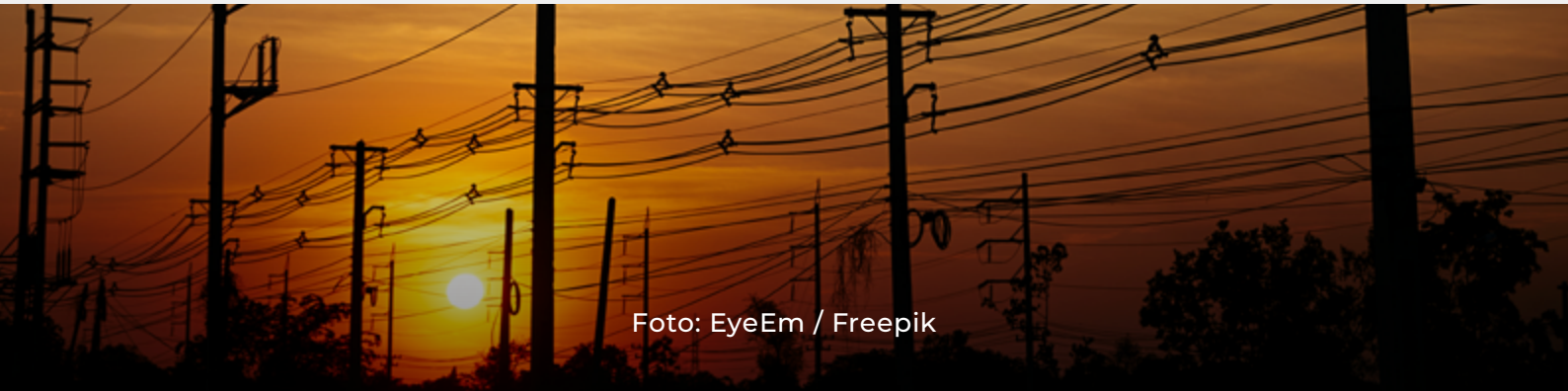


Foto: EyeEm / Freepik

Infraestrutura social e o papel do privado

É consenso entre os executivos presentes a importância das PPPs sociais na agenda do Nordeste em 2025. O que antes era uma prática restrita a grandes capitais e focada em infraestrutura tradicional, agora se consolida como caminho viável para melhorar a infraestrutura nas áreas de educação, saúde, habitação e requalificação urbana. A experiência de estados como a Bahia, com o Hospital do Subúrbio, revela que, com estratégia, capacitação e governança, é possível criar valor público com a participação do setor privado.

No Recife, o avanço é notável. Há apenas quatro anos, a prefeitura não contava com nenhuma estrutura dedicada ao tema. Hoje, mantém uma equipe de cerca de 20 pessoas dedicada à área de parcerias, responsável por projetos em diferentes estágios de maturidade. A evolução começou com concessões menores, como a de relógios urbanos, e rapidamente avançou para projetos mais robustos: quatro parques urbanos, um ginásio poliesportivo, placas de sinalização e uma PPP de locação social com a Caixa, que envolve 1.100 unidades habitacionais em imóveis públicos no centro da cidade.

A lógica de atuação mudou com o aprendizado. Em vez de estruturar projetos com base no déficit total - como creches ou habitação -, o foco agora está no que é financeiramente sustentável a longo prazo.

“A pergunta certa deixou de ser quantas vagas eu preciso e passou a ser quantas vagas eu consigo pagar”.

Foto: GRI Club

A frustração, segundo um participante, ocorre quando se promete mais do que o orçamento pode sustentar. Por isso, a nova abordagem prioriza escopo ajustado, busca de parceiros desde o início e atenção ao custo de operação ao longo das décadas de contrato.

A gestão federal, por meio do PPI e da Casa Civil, acompanha essa transformação e atua para suprir os gargalos mais críticos, especialmente em municípios com pouca capacidade técnica. A estratégia inclui três frentes prioritárias: habitação social, educação infantil e saúde. Para viabilizar a expansão desses modelos, o governo investe em capacitação, estruturação de arranjos regionais e linhas de financiamento com apoio do BNDES, Caixa, BID e AFD.

O destaque recente é o chamamento público do FEP Educação, que resultou em mais de 300 municípios interessados em estruturar PPPs no setor, organizados em 25 arranjos regionais. Pernambuco lidera esse movimento, com quatro consórcios inscritos.

“A demanda existe, o que faltava era apoio técnico e mecanismos de cooperação”.

A formação de consórcios é vista como essencial para municípios menores ganharem escala e viabilizarem projetos.

No campo da saúde, os exemplos da Bahia inspiram outros estados. Contratos de gestão hospitalar e de diagnóstico por imagem com mais de 10 anos de operação mostram resultados consistentes, como redução do tempo de permanência, agilidade no giro de leitos e maior precisão nos exames.

Foto: romanzaiets / Freepik

“Com o mesmo número de leitos, conseguimos dobrar a capacidade assistencial apenas por melhorar o tempo de resposta nos exames”.

O modelo também incorpora indicadores de desempenho e governança compartilhada com a Secretaria de Saúde.

Essas experiências mostram que, para funcionar, o contrato precisa refletir a realidade da política pública. Na saúde, por exemplo, os contratos devem considerar a variabilidade de demanda da “bata branca” (assistência direta ao paciente), que é mais sensível a riscos do que a “bata cinza” (serviços de apoio). A recomendação é clara: investir em qualidade da informação, indicadores bem definidos e comissões permanentes de acompanhamento, com equipes qualificadas em ambos os lados.

Na educação, o modelo implementado por São Paulo - e replicado no Nordeste - prevê a construção e operação de escolas públicas em tempo integral, com alto padrão de infraestrutura, mantendo a gestão pedagógica sob responsabilidade do Estado.

“Não estamos privatizando escolas. Estamos assumindo tudo o que não é docência - limpeza, alimentação, manutenção - e entregando isso com padrão, escala e eficiência”.

O modelo já atrai interesse de outros estados e municípios, apesar de esbarrar, por vezes, em resistências ideológicas e disputas judiciais.

O grande desafio, segundo os participantes, é alinhar a necessidade pública à atratividade privada. Em muitos casos, o investidor encontra um projeto que exige um capital muito acima da sua escala - como nas PPPs de retrofit habitacional -, ou um modelo que transfere riscos excessivos ao operador. A solução passa por ajustes no escopo, escuta ativa do mercado desde a fase inicial e flexibilidade para adaptar o desenho à realidade local.

As PPPs sociais são viáveis, mas demandam aprendizado institucional, coordenação entre diferentes esferas de governo, arranjos regionais e disposição para enfrentar resistência ideológica.

Mais flexibilidade para tirar projetos do papel

A nova geração de projetos no Nordeste brasileiro reflete uma mudança de mentalidade na relação entre Estado e mercado. Em vez de buscar fórmulas rígidas, gestores e investidores passam a trabalhar com modelagens híbridas, pragmáticas e adaptadas à realidade local.

O BNDES aparece como ator central desse novo cenário. Mais do que financiador, o banco assume papel ativo na estruturação de concessões, PPPs e projetos de desestatização, atuando desde os estudos de viabilidade até o desenho final da licitação. Segundo seus representantes, o foco não é mais apenas infraestrutura tradicional, mas também soluções para água, saneamento, iluminação, irrigação, mobilidade urbana e ativos sociais.

A estruturação de projetos no Nordeste tem apoio ainda do FEP (Fundo de Estruturação de Projetos), gerido pelo próprio banco, e do FDIRS (Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional), voltado a projetos com alta externalidade e baixa atratividade inicial. Este último já financia modelagens nos setores de rodovias, transposição, irrigação e resíduos sólidos urbanos. “Se o projeto é essencial, mas não fecha a conta de imediato, o FDIRS entra para resolver o gap inicial e atrair o investidor”.

No campo das garantias, ganha destaque o papel dos estados que operam com bancos públicos próprios, como o Banese em Sergipe. A instituição emite cartas-fiança a pequenos produtores, cooperativas e operadores locais, permitindo que acessem crédito em condições que os bancos privados não oferecem. Esse instrumento de garantia pública é apontado como solução eficaz em regiões com baixa bancarização e risco elevado de inadimplência.

Foto: GRI Club

A estruturação dos projetos também evolui com o aprendizado institucional das PPPs sociais. Gestores passam a revisar os contratos anteriores, identificar falhas recorrentes e ajustar cláusulas de equilíbrio econômico-financeiro, metas de desempenho e comitês de acompanhamento. A atuação conjunta entre entes federativos, tribunais de contas e órgãos multilaterais - como BID, IFC e AFD - fortalece a qualidade das modelagens.

A agenda regulatória, no entanto, ainda impõe entraves. Em setores como mobilidade urbana, saneamento e resíduos sólidos, a ausência de marcos regulatórios consolidados dificulta o avanço dos projetos. O risco político, o excesso de judicialização e a fragmentação institucional continuam sendo fatores de insegurança para operadores e financiadores. A proposta em discussão é criar mecanismos de blindagem contratual, com cláusulas-padrão, fundos garantidores e instâncias independentes de resolução de conflitos.

Outro ponto crítico é a demanda por capacitação técnica nos municípios, especialmente aqueles com menos de 100 mil habitantes. Sem equipes estruturadas, muitos prefeitos desistem de avançar em concessões e PPPs, mesmo quando os recursos para estruturação estão disponíveis. Para contornar esse gargalo, propõe-se arranjos regionais e regimes de parcerias.

“Juntar cidades pequenas sob um mesmo modelo não só reduz custo, como cria escala para atrair operadores qualificados”.

As modelagens híbridas também incluem múltiplas fontes de funding: aportes públicos diretos, bancos multilaterais, contrapartidas com terrenos e ativos não monetários, além de instrumentos de captura da valorização imobiliária - como outorgas onerosas e operações urbanas consorciadas. A lógica é ampliar a base de receitas que sustentam o contrato sem sobrecarregar tarifas ou orçamentos locais.

O que se consolida, ao final, é uma abordagem mais sofisticada e flexível para tirar projetos do papel. A combinação de engenharia jurídica, sensibilidade territorial e criatividade financeira passa a ser o diferencial para quem busca estruturar obras de impacto em contextos desafiadores. E o Nordeste, com sua escala, desigualdade e urgência de resultados, se torna o laboratório ideal dessa nova fase das parcerias público-privadas no Brasil.

REPORT

GRI Club

Fundado em 1998, em Londres, o GRI Club reúne atualmente mais de 18 mil executivos seniores espalhados em 100 países, com atuação nos mercados imobiliário, de infraestrutura e do agronegócio.

O modelo inovador de discussões do GRI Club permite a livre participação de todos os executivos, fomentando a troca de experiências e conhecimento, o networking e a geração de negócios.

Membros do clube também têm à disposição uma plataforma exclusiva para ver mais informações sobre os executivos e as respectivas empresas, marcar reuniões, pedir introduções personalizadas com colegas da indústria e acessar de modo irrestrito todos os nossos conteúdos.

MOISES CONA
Partner | Head of Infrastructure
moises.cona@griclub.org

GRI Club Infra GRI Club @griclub.infra

griclub.org