

Ao Senhor
FRANCISCO FERREIRA ALEXANDRE
Superintendente
Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE
Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, 1967, Boa Viagem
CEP 51.111-021 - Recife/PE

Ao Senhor
EDUARDO CORRÊA TAVARES
Secretário Nacional de Fundos e Instrumentos Financeiros
Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional - MIDR
Esplanada dos Ministérios, Bloco "E" - 8º andar
CEP 70.067-901 - Brasília/DF

Assunto: Resposta ao Ofício Circular nº 10/2026/GAB/SUDENE - Aviso de Reunião do Conselho Deliberativo da Sudene e solicitação de sugestão de itens de pauta e de indicação de representante para o Comitê Técnico (Complemento às Propostas).

Senhor Superintendente, Senhor Secretário,

1. Com nossos cordiais cumprimentos, damos prosseguimento às contribuições já submetidas por este Banco no âmbito do atendimento ao Ofício Circular nº 10/2026/GAB/SUDENE, que solicita aos Conselheiros do CONDEL/SUDENE a apresentação de propostas de pauta para a 37ª Reunião do Colegiado.
2. Em complemento ao Ofício - resposta do BNB - 2026/1719-006, de 18/02/2026, submete-se para consideração dessa SUDENE e MIDR, proposta de ampliação das modalidades de infraestrutura logística com vistas a abranger o transporte dutoviário como modal para o escoamento da produção no âmbito do programa FNE Proinfra - Programa de Financiamento à Infraestrutura Complementar da Região Nordeste, conforme detalhamento e justificativas em anexo.
3. Ao tempo em que solicitamos a possibilidade de inclusão dessa nova pauta, renovamos nossa inteira disposição para, em coordenação com essa Superintendência e essa Secretaria, o encaminhamento de informações adicionais porventura necessárias.

Atenciosamente,

VALDIR MACHADO NETO
Gerente do Ambiente de Políticas de Desenvolvimento Sustentável

IRENALDO RUBENS NUNES SOARES
Superintendente de Políticas de Desenvolvimento Sustentável

Subitem 6.8 - Programa de Financiamento à Infraestrutura Complementar da Região Nordeste (FNE Proinfra)	
Redação atual	Redação Proposta (negrito para realçar as alterações)
(...) 6.8.3 ATIVIDADES/ ITENS FINANCIÁVEIS Todos os bens e serviços necessários à viabilização do projeto, com exceção ao disposto no item 4.5 - Restrições, para os seguintes setores: 1. geração e distribuição de energia oriunda de fontes convencionais; 2. obras de expansão da rede de distribuição de energia elétrica; 3. infraestrutura logística, ou seja, a construção e manutenção de ruas, avenidas, viadutos, rodovias, metrô, ferrovias, portos e aeroportos, visando ao escoamento da produção e/ou ao transporte de passageiros; 4. sistemas de telefonia fixa ou móvel em comunidades; 5. exploração do gás natural; 6. investimentos em conectividade, por meio da expansão da infraestrutura de fibra óptica, rede de banda larga e telefonia móvel (sistemas de internet para coberturas de banda larga fixa por meio de rede de fibra óptica, rede de <i>backbone</i> e similares), inclusive serviços de telecomunicações com tecnologia 4G ou superior; e 7. implantação, modernização, ampliação, manutenção e otimização da rede de iluminação pública.	(...) 6.8.3 ATIVIDADES/ ITENS FINANCIÁVEIS Todos os bens e serviços necessários à viabilização do projeto, com exceção ao disposto no item 4.5 - Restrições, para os seguintes setores: (...) 3. infraestrutura logística, ou seja, a construção e manutenção de ruas, avenidas, viadutos, rodovias, metrô, ferrovias, portos, aeroportos e dutos, visando ao escoamento da produção e/ou ao transporte de passageiros; (...)
Justificativa: A programação anual do FNE é construída pelo Banco do Nordeste, obedecendo-se à sua legislação e a um fluxo de atividades que envolve reuniões com segmentos da sociedade e posterior aprovação pelo Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR), pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e seu Conselho Deliberativo (CONDEL). Assim, as aplicações do FNE devem refletir essa programação e toda e qualquer alteração no regimento dos programas e do Fundo deve ser submetida à aprovação desses órgãos. Em recentes discussões internas verificou-se limitação do financiamento dos transportes modais relacionados ao modal dutoviário para o escoamento da produção, matérias-primas e produtos acabados, dos locais de produção ou extração, até às indústrias, portos e os consumidores finais. Conforme a Programação do FNE para 2026, o setor de infraestrutura logística financia os modais rodoviário, ferroviário, metroviário, aquaviário e aeroviário. Como se vê, o modal dutoviário não está contemplado no financiamento pelo FNE, ficando, assim, uma lacuna no financiamento da matriz dos transportes modais. De acordo com referida programação, o FNE Proinfra, cujo objetivo é promover a ampliação de serviços de infraestrutura econômica, dando sustentação às atividades produtivas da região, financia os seguintes setores:	

“6.8.3 ATIVIDADES/ ITENS FINANCIÁVEIS

Todos os bens e serviços necessários à viabilização do projeto, com exceção ao disposto no item 4.5 - Restrições, para os seguintes setores:

- 1. geração e distribuição de energia oriunda de fontes convencionais;*
- 2. obras de expansão da rede de distribuição de energia elétrica;*
- 3. infraestrutura logística, ou seja, a construção e manutenção de ruas, avenidas, viadutos, rodovias, metrô, ferrovias, portos e aeroportos, visando ao escoamento da produção e/ou ao transporte de passageiros;*
- 4. sistemas de telefonia fixa ou móvel em comunidades;*
- 5. exploração do gás natural;*
- 6. investimentos em conectividade, por meio da expansão da infraestrutura de fibra óptica, rede de banda larga e telefonia móvel (sistemas de internet para coberturas de banda larga fixa por meio de rede de fibra ótica, rede de backbone e similares), inclusive serviços de telecomunicações com tecnologia 4G ou superior; e*
- 7. implantação, modernização, ampliação, manutenção e otimização da rede de iluminação pública”.*

Cabe destacar o item 3 acima, relacionado ao financiamento da infraestrutura logística, para o qual não está previsto o financiamento do modal transporte dutoviário.

Assim, o modal transporte dutoviário é composto por meio de tubos subterrâneos, subaquáticos ou terrestres nos quais são transportados petróleo e derivados, gás natural, água, produtos químicos, dentre outros, conectando os pontos de produção aos pontos de consumo ou processamento.

Esse modal é composto por diversos tipos de dutos, dentre os quais destacam-se:

- a) **oleodutos** - transportam o petróleo bruto e seus derivados;*
- b) **gasodutos** - transportam gás natural e gás liquefeito de petróleo (GLP);*
- c) **polidutos** - transportam produtos químicos líquidos como petroquímicos, álcool, água e outros líquidos industriais. Permitem o transporte de diferentes líquidos em diferentes seções do mesmo duto; e*
- d) **minerodutos** - transportam polpas minerais como minérios de ferro, bauxita e fosfato misturados em água.*

Como dito anteriormente, os dutos podem ser da forma:

- a) **subterrâneos** - mais seguros e protegidos contra intempéries;*
- b) **aparentes** - sobre o solo, com mais facilidade de acesso para manutenções e inspeções;*
- c) **aéreos** - suspensos no ar, podem atravessar vales ou rios; e*
- d) **submarinos** - localizados no fundo do mar.*

O sistema de transportes modal dutoviário apresenta algumas vantagens diante dos outros modais, como: transporte contínuo e eficiente (sem interrupções, elevando a eficiência e reduzindo o tempo de transporte); redução de custos (apesar do investimento inicial elevado, os custos operacionais, como mão de obra são menores); segurança no transporte (projetados para minimizar o risco de acidentes e vazamentos); menor risco ambiental (emitem menos poluentes e consomem menos energia em comparação com trens e caminhões); e confiabilidade e estabilidade (os dutos são menos afetados por condições climáticas e adversas ou problemas com tráfego, garantindo o fornecimento constante dos produtos).

Apesar das vantagens competitivas acima apresentadas, o transporte dutoviário tem algumas

desvantagens como seu alto custo inicial no que se refere a tempo e dinheiro; flexibilidade limitada - são feitos para transportar apenas produtos específicos e de um ponto a outro, sem possibilidade de alterações nas rotas; podem oferecer impacto socioambiental na sua construção, o qual deverá ser observado na concessão dos financiamentos; complexidade regulamentar - estão sujeitos a regulamentação complexas, porém necessárias, com processo de autorização mais demorado e burocrático.

Embora apresente essas desvantagens, considera-se o modal dutoviário como relevante para as atividades produtivas da região, contribuindo com maior autonomia e integração econômica às demais regiões brasileiras e até com algumas regiões fora do país.

O Brasil ainda se apresenta com baixo uso desse modal: apenas 4% dos transportes são realizados por dutovias, 60% por rodovias, 20% por ferrovias, e 13% por hidrovias¹.

Os principais dutos no Brasil são:

- a) *oleoduto de São Sebastião/Paulínia (226 km) - petróleo e derivados;*
- b) *oleoduto de Angra dos Reis/Caxias (125 km) - produtos derivados do petróleo;*
- c) *mineroduto de Paragominas/Barcarena (250 km) - minérios de ferro; e*
- d) *gasoduto Brasil-Bolívia (3.150 km) - o maior gasoduto da América Latina - transporte de gás natural.*

Considera-se que a utilização estratégica desse modal pode contribuir para integrar o Nordeste a outras economias, especialmente considerando a extensão territorial brasileira, oportunizando novos negócios em atividades pouco exploradas pelo FNE.

Outro ponto interessante a ser ressaltado é o crescimento do Nordeste em geração de energia sustentável (solar, eólica e hídrica) e a crescente demanda por energia em outras regiões brasileiras. Aqui, vislumbram-se oportunidades de negócios com utilização do modal dutoviário, a partir do transporte do hidrogênio verde, que se utiliza das energias sustentáveis como insumos, por exemplo. A esse respeito, destaca-se a importância em disponibilizar infraestrutura de transporte para o hidrogênio²:

“Uma condição para o uso generalizado de hidrogênio como transportador de energia é a disponibilidade de infraestrutura de transporte, conectando oferta e demanda. O hidrogênio pode ser transportado como gás em recipientes de alta pressão, como líquido em recipientes com isolamento térmico, na forma processada como metanol ou amônia, ou em um meio de transporte químico. No entanto, o método mais viável economicamente é via dutos, nos quais uma alta capacidade de transporte de energia pode ser alcançada (Tavares, Amanda, 2021).”

Desse modo, propõe-se a presente argumentação no sentido de preencher lacuna na programação do FNE, ampliando os meios de transporte de insumos e produtos para fazer chegar às indústrias, portos, aeroportos e consumidores finais.

¹ Explorando o Transporte Dutoviário: Infraestrutura, Custos e Benefícios.

<https://www.transbom.com.br/explorando-o-transporte-dutoviario-infraestrutura-custos-e-beneficios/>. Acesso em 02/03/2026.

² TAVARES Amanda. O papel do transporte de gás natural na transição energética.

https://ensaioenergetico.com.br/o-papel-do-transporte-de-gas-natural-na-transicao-energetica/#_ftn2. Acesso em 03/03/2026.

ASSINATURAS DO DOCUMENTO

Oficio 2026-1719-007_ Circular nº 10/2026/GAB/SUDENE _SUDENE - Inserção de Transp. Dutoviário

Este documento foi assinado eletronicamente por:



VALDIR MACHADO NETO

CPF: ***.773.943-**

GERENTE DE AMBIENTE

AMB DE POLITICAS DE DESENVOLV SUSTENTAVEL



IRENALDO RUBENS NUNES SOARES

CPF: ***.263.663-**

SUPERINTENDENTE

SUPER POLITICAS DE DESENVOLV SUSTENTAVEL

Assinatura Digital:



BANCO DO NORDESTE DO BRASIL S.A

CNPJ Nº 07.237.373/0001-20

12/03/2026 14:05

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>