



Na rota do desenvolvimento

REGIÃO DO NORDESTE PRECISA INVESTIR R\$ 25,8 BILHÕES EM INFRAESTRUTURA PARA EVITAR GARGALOS NO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO NOS PRÓXIMOS ANOS

Por Luciana Duarte
luciana.duarte@novomeio.com.br

Dar continuidade ao processo de expansão e escoar toda a produção em ritmo superior ao do Brasil como um todo é um dos principais desafios das regiões produtivas no Nordeste até 2020. De acordo com o Índice de Atividade Econômica Regional do Banco Central, a agricultura e o varejo contribuíram para um expressivo aumento de 3,7% em 2014 sobre 2013 no Produto Interno Bruto (PIB). Com o crescimento acima da média, os estados de Alagoas, Bahia, Piauí, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe despontam no cenário nacional por seu avanço econômico acelerado. Pelas previsões do IBGE, este ano a região do Nordeste deverá produzir 18,9 milhões de toneladas, 20% a mais em comparação com o ano

passado. As produções de soja e milho saltarão de 6,6 para 8,5 milhões de toneladas. Com esse desempenho deve ultrapassar a produção do Sudeste pela primeira vez na história, destaca o levantamento Sistemático de Produção Agrícola (LSPA) de abril.

Um estudo inédito realizado pela Macrologística, a pedido da Confederação Nacional da Indústria (CNI), revela que os gargalos atuais e futuros nas malhas rodoviárias, ferroviárias e portos da região Nordeste para escoar a produção pode ser solucionados se investidos R\$ 25,8 bilhões em 83 projetos prioritários. “Resolver os gargalos de infraestrutura é questão fundamental para a economia da região que hoje é responsável por 13,4% do PIB do Brasil. Sem investir na malha rodoviária, ferroviária, por-

tos e hidrovias todo o processo econômico desses estados estará comprometido em 2020”, afirma Renato Pavan, presidente da Macrologística.

A Revista Mais Diesel tem detalhado na série de reportagens especiais, iniciada na edição 57, as principais artérias entupidadas e as rotas que podem atender as perspectivas de crescimento da economia em várias regiões do Brasil. O levantamento “Nordeste Competitivo” parte III aponta a necessidade de priorizar investimentos em ferrovias e portos. Juntos, os dois modais receberiam 90%, dos R\$ 25,8 bilhões previstos no estudo, outros 9% seriam destinados nas rodovias e 1% nas hidrovias.

Nove eixos de transporte integrados podem reduzir os custos logísticos da região e aliviar os gargalos em vários estados do nordeste brasileiro. (Veja

Quadro 1

Total de investimentos do conjunto de 51 obras

modal	nr. de projetos	% do total	investimento residual ¹	% do total
Rodoviários	12	14,5%	2.314,1	9,0%
Hidroviários	3	3,6%	272,8	1,1%
Ferrovíários	18	21,7%	12.137,6	47,0%
Portos	50	60,2%	11.092,2	43,0%
Total	83		25.816,8	
% do Total		100,0%		100,0%

Prazo para "payback"² = 4,4 anos

Ao todo, os 9 eixos incluem 83 projetos num total de 25,8 bilhões de reais de investimento sendo a maior parte do investimento ferroviário e portuário - tendo em vista a economia potencial anual do custo logístico que eles podem proporcionar, estes investimentos poderiam ser pagos em um pouco mais de 4 anos

1) Valor estimado de investimento ainda pendente de ser realizado para a finalização da obra em abril de 2012
 2) Assumindo os volumes potenciais a serem movimentados em 2020 e assumindo a economia potencial anual do custo logístico prevista de R\$ 5.893,3 milhões (R\$ 5,9 bilhões) fonte: Análise Macrológica

em detalhes no quadro 1). O estudo aponta que três rodovias, quatro ferrovias e outras três no setor hidroviário atende as principais regiões produtoras dos nove estados da região Nordeste. De acordo com o levantamento, a BR 116, que liga a região Sudeste até Fortaleza, cruzando Bahia, Pernambuco e Ceará; a BR-110, de Mossoró (RN) a Salvador, a BR-020, de Barreiras (BA) a Fortaleza, são consideradas prioritárias para receber investimentos. Entre os motivos estão os ritmos de crescimento bem mais forte das produções agropecuária, mineral, florestal e de alimentos nos estados de Pernambuco (2,3%), Bahia (3,1%) e Ceará (3,65%).

De acordo com o levantamento, em larga escala os investimentos estão encabeçados pelo poder público, apenas 15% das obras em estudo ou em execução contam com a participação da iniciativa privada. Caso dos fabricantes de celulose e papel que começaram a investir no Maranhão, na Bahia e no Piauí e siderúrgicas no Ceará.

Com vocação natural para o comércio exterior, por sua proximidade física com a Europa, América do Norte e Canal do Panamá, tem gasto com transporte de mercadorias, sem contar armazenagem, R\$ 30,2 bilhões, ou 6% do PIB da região. Com o crescimento econômico projetado para 2020, este custo atingirá 69,4 bilhões, prevê o estudo. "Se nada for feito no sentido de melhorar o escoamento da produção das empresas nordestinas no transporte de suas mercadorias a infraestrutura atual entrará em colapso", destaca Pavan.

EIXOS PRIORITÁRIOS

Para dar uma ideia do nó logístico do modal rodoviário em 2020, nos trechos mais movimentados da BR 116, entre os municípios baianos de Vitória da Conquista e Feira de Santana, o volume atual pode aumentar 251%, ou seja, 129 mil

toneladas diárias de cargas em cada um de seus sentidos. O trecho mais saturado, de acordo com o estudo, é entre Maceió e Xexéu (PE) onde passa 85 mil toneladas diárias; vai transitar 105 mil toneladas. Com base no volume de cargas, os especialistas da Macrológica preveem que a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) entre Minas Gerais e Salvador e os complexos portuários de Salvador, Fortaleza, incluindo Pecém, São Luís e Natal estarão saturados com um volume de mais de 75,7 milhões de toneladas diárias.

Durante o estudo foram analisadas 18 principais cadeias produtivas da região, as cargas de passagem e as produzidas em outras regiões, mas que utilizam infraestrutura nordestina como rota de exportação. "O Nordeste precisa de obras urgentes, a situa-

ção atual na região já é grave e novos gargalos logísticos só comprometem a competitividade dos estados produtivos", destaca Pavan.

A consultoria listou em detalhes os eixos prioritários de investimento na região Nordeste. As obras essenciais, em destaque no quadro 2 a seguir, se executadas em sua totalidade podem resultar em uma economia anual de R\$ 5,9 bilhões. "No conjunto de 83 obras prioritárias em nove eixos de integração foi avaliado o impacto sócio ambiental de cada obra e o retorno econômico de cada investimento. Eliminamos propostas que geram alguma redundância e obras que podem ficar para uma segunda etapa, apesar de serem importantes em suas microrregiões", justifica Luis Fernando Ferreira, consultor da Macrológica. »

REGIÃO DO NORDESTE

Número de municípios:

1.794 representam 32,2% do total de municípios brasileiros

Densidade demográfica:

34,2 habitantes por km² - no Brasil 22,4 habitantes por km²



População total:
53,59 milhões de habitantes

População rural: 27%

PIB do Nordeste:
16,2% terceira maior economia do Brasil entre as grandes regiões

Malha rodoviária: 394.700 km principais rodovias são a BR-116 e BR-101

Quadro 2

Projetos dos eixos prioritários de investimento na Região Nordeste



Os oito eixos prioritários de investimento reagrupam 83 projetos distintos espalhados por toda a região Nordeste

Fonte: PAC, PAC2, PELT 2020-PR, SEIL, DNIT, IIRSA, Forum Industrial Sul, entrevistas, análise Macroeconômica

HIDROVIA

- 132. Construção de Terminal Rodo-Hidroviário em Barreiras
- 133. Melhoria Navegabilidade do Rio Grande entre Barreiras e Barra
- 134. Dragagem da Hidrovia São Francisco entre Pirapora e Juazeiro

PORTO

- 16. Construção da Nova Ponte de Acesso de Pecém
- 17. Construção da Rodovia s/ o Quebra-Mar em Pecém
- 18. Constr. de 2 Novos Berços p/Carga Geral em Pecém
- 19. Instalação de Correia e Descarregador em Pecém
- 20. Constr. do Terminal Intermodal de Cargas em Pecém
- 21. Construção do Novo Quebra-Mar no Porto do Pecém
- 22. Constr. 2 Novos Berços para Granel Sólido em Pecém
- 23. Construç. de 2 Píeres para Granel Líquido em Pecém
- 24. Construç. do Novo Berço para Carga Geral em Pecém
- 25. Instalação Correias, Descarreg.e Carregad. em Pecém
- 26. Dragagem do Canal de Acesso no Porto de Fortaleza
- 27. Construção do Terminal de Contêineres em Fortaleza
- 33. Construção do Pátio de Triagem no Porto de Aratu
- 34. Ampliação do Pier do TGL do Porto de Aratu
- 35. Dragagem na Área do TGS II do Porto de Aratu
- 36. Ampliação do TGS II do Porto de Aratu
- 37. Duplicação do TPG do Porto de Aratu
- 38. Ampliação do Tecon no Porto de Salvador
- 39. Ampliação do Depot do Tecon Salvador
- 40. Ampliação do Tecon 2ª fase no Porto de Salvador
- 41. Ampliação do Quebramar no Porto de Salvador
- 42. Construção de Silos na Retroárea de Salvador
- 43. Ampliação do Cais do Porto de Salvador
- 50. Recuperação dos Berços 101 e 102 do Porto Itaquí
- 51. Construção do Berço 108 no Porto de Itaquí

FERROVIA

- 105. Recuperação da Transnordestina entre Cedro e Itabaiana
- 106. Recuperação da Transnordestina entre Itabaiana e Suape
- 120. Construção do Terminal Rodoferroviário em Eliseu Martins
- 121. Construção da Nova Transnordestina (Eliseu Martins-Salgueiro)
- 122. Construção Term.Rodoferroviário Salgueiro
- 123. Construção Nova Transnordestina (trecho Salgueiro-Quixadá)
- 124. Construção da Nova Transnordestina (trecho Quixadá-Pecém)
- 125. Construção da ligação Balsas Eliseu Martins
- 126. Construção Terminal Rodoferroviário Balsas
- 127. Construção da Nova Transnordestina (trecho Salgueiro-Suape)
- 166. Construção do Terminal Rodoferroviário em Barreiras
- 167. Construção da Norte-Sul entre Barcarena e Açailândia
- 168. Construção da Ferrovia entre Porto Franco e Balsas
- 169. Construção da FIOI entre Barreiras e Ilhéus
- 170. Construção do Terminal Rodoferroviário em Caetité
- 171. Construção do Terminal Rodoferroviário em Brumado
- 174. Construção do Terminal Ferro-Hidroviário de Petrolina
- 175. Construção Nova Transnordestina (trecho Petrolina-Salgueiro)

RODOVIA

- 12. Adequação da BR-116 entre Fortaleza e Pacajus
- 13. Adequação da BR-116 entre Pacajus e Entronc. da BR-304
- 14. Recuperação da BR-116 entre Ió e Ipaumirim
- 15. Adequação da BR-116 entre Divisa PE/BA e Feira de Santana
- 28. Pavimentação da BR-110 entre Mossoró e Campo Grande
- 29. Construção da BR-110 entre Janduí e Serra Negra do Norte
- 30. Const.da BR-110 entre São José do Egito e Entronc. da BR-412
- 31. Pavimentação da BR-110 entre Ibimirim e Entronc. da BR-316
- 32. Construção do Acesso Rodoviário ao Porto de Salvador
- 117. Duplicação e Melhoramento do Contorno de Fortaleza
- 118. Constr. da BR-020 entre Divisa PI/BA e São Raimundo Nonato
- 119. Construção da BR-020 entre Divisa PI/BA e Entronc. da BR-135

- 52. Dragagem de Aprofundamento no Porto de Itaquí
- 58. Construção da Retroárea 104 e 105 no Porto Itaquí
- 59. Ampliação da Retroárea 100 e 101 no Porto Itaquí
- 60. Construção do Acesso Sul do Porto de Itaquí
- 61. Construção dos Berços 98 e 99 no Porto de Itaquí
- 62. Construção do Tecon no Pto. Itaquí
- 70. Dragagem para 12,5 Metros no Porto de Natal
- 71. Construção do Berço 04 no Porto de Natal
- 85. Dragagem para 12 Metros no Porto de Cabedelo
- 86. Adequação do Cais Envolvente no Pto. Cabedelo
- 87. Construção do TMU no Porto de Cabedelo
- 90. Dragagem para 11,5 Metros no Porto do Recife
- 93. Recuperação Estrut. Cais 02 a 06 no Pto. Recife
- 94. Restauração dos Armazéns 5 e 6 no Pto do Recife
- 95. Dragagem do Canal Externo no Porto de Suape
- 96. Construção do Acesso Rodoferroviário a Suape
- 97. Construção do Terminal de Granéis Sólidos em Suape
- 98. Construção do 2º Terminal de Contêineres em Suape
- 99. Construção do Terminal de Grãos no Porto de Suape
- 100. Construção do Terminal de Açúcar em Suape
- 101. Requalificação do CMU no Porto de Suape
- 102. Reforço dos Cabeços no Porto de Suape
- 115. Dragagem para 12,5 Metros no Porto de Maceio
- 116. Dragagem para 14 Metros no Porto de Ilhéus
- 131. Construção do Porto Sul Bahia em Aritaguá

No total 18 obras foram previstas no estudo, a maior fatia de recursos R\$ 12,1 bilhões, 47% do total são propostas para melhorar a malha ferroviária. Nesse setor, as prioridades são a Ferrovia Transnordestina, entre Juazeiro do Norte (CE) e Suape (PE); a Ferrovia Nova Transnordestina entre Balsas (MA), Salgueiro (PE) e Pecém (CE); a Ferrovia Norte-Sul entre Balsas (BA) e Vila do Conde (PA); a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), entre Barreiras e Ilhéus, ambos na Bahia há necessidades de investimentos. Com os eixos prontos entre Balsa e Vila do Conde, por exemplo, seria uma nova opção para escoamento de safra geral, petróleo, derivados, além de açúcar, milho, etanol e soja.

Doze obras são consideradas essenciais no modal rodoviário totalizando a necessidade no mínimo de R\$ 2,5

bilhões, 9% dos investimentos listados no estudo. Outros dez projetos previstos no eixo para aumentar a capacidade de movimentação de cargas da ferrovia Transnordestina velha, em direção à Paraíba e Pernambuco, prevê investimentos de R\$ 2,7 bilhões.

Dada à precariedade do sistema portuário, o estudo aponta como prioridade 50 projetos dos 83 listados sejam na área portuária, ou 43% do total previsto. Por fim, no setor hidroviário, há necessidade de investir na cabotagem entre Salvador e São Luís para ligar oito das nove capitais da região. Além da hidrovia São Francisco, podendo integrar com a Nova Transnordestina entre Barreiras e Suape.

Os consultores da Macrologística destacam o potencial logístico da cabotagem como um dos maiores benefícios econômicos no estudo Nordeste

Competitivo. Entre os motivos, observa Pavan, o fato das principais atividades econômicas do Nordeste estarem concentradas em cidades próximas ao litoral. Dar condições às empresas para escoar toda a produção (quadro 3 abaixo) utilizando a cabotagem requer investimentos de R\$ 5,69 bilhões em 38 projetos que envolvem construção e adequação de terminais, berços portuários, obras de drenagem e melhorias de acesso aos portos.

“O volume de contêineres movimentados nos portos nacionais deve dobrar até 2020. A cabotagem pode melhorar o envio de cargas entre os estados nordestinos, assim como resolver os gargalos da região Nordeste para o Sul e o Sudeste do Brasil. Pelas nossas projeções a economia no transporte de mercadorias seria de R\$ 1,52 bilhões por ano”, preveem os consultores. »

Quadro 3

PRODUTOS MOVIMENTADOS POR SENTIDO DE NAVEGAÇÃO NA REGIÃO NORDESTE

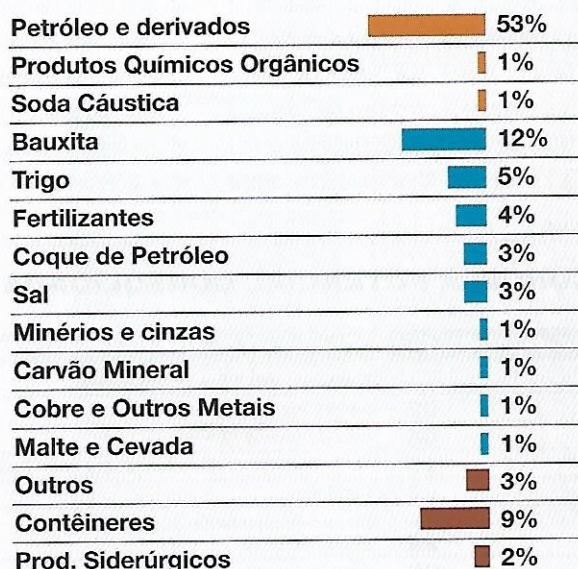
Embarques de cargas por tipo de produto

100% = 134,1 milhões tons



Desembarques de cargas por tipo de produto

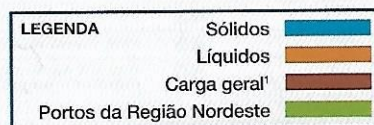
100% = 53,9 milhões tons



De fato, os principais produtos movimentados nos portos da Região Nordeste em 2010 foram o minério de ferro embarcado e o petróleo e derivados desembarcados

1) Inclui carga geral e contêineres

Fonte: Antaq, análise Macrologística



GANHOS LOGÍSTICOS

Um dos principais gargalos no escoamento da produção na região Nordeste estão nas rodovias BR-101 e BR-116 que cortam os estados. As principais artérias não foram duplicadas e rotas marítimas não foram criadas para eliminar os problemas. A principal obra de interligação entre os estados da região em curso, a Nova Transnordestina, iniciada em 2006 prevista para ficar pronta em 2018, dependente total de recursos federais por meio do PAC2. Está pronto um trecho de ferrovia que vai de Salgueiro(PE) a Missão Velha (CE).

Pelo projeto "Nordeste Competitivo" três novos eixos que potencializariam os ganhos logísticos da região sairiam de Fortaleza em direção ao município de Balsas, no Maranhão, de onde um novo eixo de interligação ferroviária poderia seguir até Açailândia (MA) e ligar com a Ferrovia Norte-Sul até Barbacena, onde está o complexo portuário Vila do Conde.

Um terceiro eixo interligando à Nova Transnordestina, previsto no estudo, poderia enviar carga para o trecho Salgueiro-Suape. A proposta é fazer uma ligação hidroferroviária até Barreiras, no oeste baiano. Neste caso entre os novos acessos e terminais no porto de Suape, a construção de uma ligação ferroviária entre Salgueiro e Petrolina resolveria outra

parte dos gargalos logísticos. No estudo 15 importantes obras seriam necessárias, incluindo importantes melhorias na navegação do São Francisco por meio de dragagem e uma nova rota de escoamento de grãos do oeste baiano com a ligação hidroferroviária até Suape.

De acordo com o estudo, também é preciso investir em dois novos eixos logísticos, a rodovia federal BR-020 com destino a Fortaleza e a ferrovia de interligação Oeste-Leste, conhecida como Fiol, em direção ao Porto Sul. Em funcionamento facilitará o escoamento da produção baiana, principalmente de grãos e minérios. Em meados de setembro de 2014, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) liberou a licença de instalação (LI) para a construção do Porto Sul, na Bahia. Pelos cálculos do Governo local as obras devem durar cinco anos para ser concluídas e receberá na primeira fase R\$ 5,6 bilhões com o processo de desapropriação, reassentamento e instalação de canteiros em terra.

De acordo com o estudo, o potencial de economia gerado pela construção da BR-020 entre Barreiras e Fortaleza é de R\$ 1 bilhão em 2020. Se destinado R\$ 3 bilhões de investimentos a rodovia cortaria a Bahia, o Piauí e o Ceará; o eixo de interligação seria duplicado no contorno rodoviário de Fortaleza, facilitando o trânsito da

BR-116 e o escoamento da safra cearense.

Na opinião dos consultores da Macrologística, porém, o potencial de cargas entre Figueirópolis e Barreiras é baixo. "O melhor seria construir um trecho de 1.022 km de ferrovia entre Barreiras e Ilhéus para escoar a produção agrícola do oeste baiano. Esse trecho seria utilizado para a exploração de minério de ferro em Catité (BA), local que deverá produzir 25,6 milhões de toneladas em 2020, podendo gerar uma economia logística de R\$ 1,2 bilhão por ano", destacam.

Segundo Pavan, o projeto "Nordeste Competitivo" prevê a necessidade de revitalizar a antiga ferrovia Transnordestina entre o trecho Juazeiro do Norte, no Cariri cearense até o porto de Suape. Com R\$ 1,27 bilhões seria possível modernizar 520 km entre Cedro (CE) e porto de Cabedelo, na Paraíba, e outros R\$ 430 milhões destinados entre paraibana Itabaiana e Suape (175 quilômetros). No modal rodoviário também se faz necessário investir R\$ 1,9 bilhão em melhorias nos trechos da BR-110 que liga Mossoró, no Rio Grande do Norte, a Salvador, cortando Pernambuco e Paraíba. A rodovia BR-116 e os portos de Fortaleza e Pecém também precisam receber R\$ 3,57 bilhões para adequação de um principal corredor logístico unir Nordeste e Sudeste. Com esses recursos seria possível gerar R\$ 962 milhões de economia na logística.

Quadro 4

Status Junho 2012

ECONOMIA POTENCIAL CONSOLIDADA - VOLUMES DE 2020

Eixo de integração	Descrição do eixo de integração
Melhorias em eixos já existentes:	
02	BR-116 Sudeste - Fortaleza
03	BR-110 Mossoró - Salvador
17	Ferrovia Transnordestina Juazeiro do Norte - Suape (bitola métrica)
22	Cabotagem
Desenvolvimento de novos eixos:	
23	BR-020 Barreiras - Fortaleza
25	Ferrovia Nova Transnordestina Balsas - Salgueiro - Pecém
43	Ferrovia Norte-Sul Balsas - Vila do Conde
45	FIOL Barreiras - Ilhéus ¹
50	Hidrovia São Francisco + Ferro Nova Transnordestina Barreiras - Petrolina - Salgueiro - Suape

Custo logístico de transporte

Custo logístico de transporte da região Sul com os volumes de 2020:
R\$ 69,4 Bilhões

economia anual potencial consolidada = R\$ 5,9 Bilhões (8,5%)

R\$ 63,5 Bilhões

Fonte: Análise Macrologística


1) Desconsiderada a implantação do trecho Barreiras - Figueirópolis.

EXPANSÃO

Nos últimos anos a economia nordestina, com o estímulo do governo federal em manter programas sociais ganhou crescimento superior à média esperada para o restante do país. Até meados de 2012, a taxa anual de crescimento do PIB industrial nordestino era de 0,9%. A expansão agrícola em direção ao cerrado garantiu a região nordestina multiplicar em quase quatro vezes a sua produção de grãos desde os anos 70. A aplicação de novas técnicas, o desenvolvimento de variedades adequadas ao solo e ao clima das regiões, fruto de pesquisas e uso de irrigação em larga escala, contribuíram para aumentar de 494 para 2,1 mil quilos a safra nordestina.

Com a participação da fruticultura, complexo soja, celulose e açúcar, o agronegócio da região já chegou a exportar US\$ 8,14 bilhões, ou 43,4% das exportações nordestinas em 2012. O mix de produção da região

Nordeste exige que 16 projetos da rodovia, em torno de R\$ 36 bilhões, sejam priorizados para reduzir os custos logísticos em 43,5%, ou quase R\$ 1 bilhão. As melhorias em infraestrutura envolvem basicamente construção de acesso rodoviário ao porto de Salvador e previsão de obras de ampliação de cais e do píer dos portos de Aratu e Salvador. São obras que estão no papel, mas que precisam ser realizadas para evitar o estrangulamento na logística de transportes, quando a capacidade de produção atingir as metas previstas.

Depois de analisar os meios de transporte mais usados pelas principais cadeias produtivas, os consultores concluíram que resolver os gargalos de infraestrutura no Nordeste brasileiro é fundamental para a economia da região e do país. É lamentável perceber que os estados levaram 15 anos para crescer 3,4 pontos percentuais e grande parte do crescimento se deve ao Bolsa Família. 

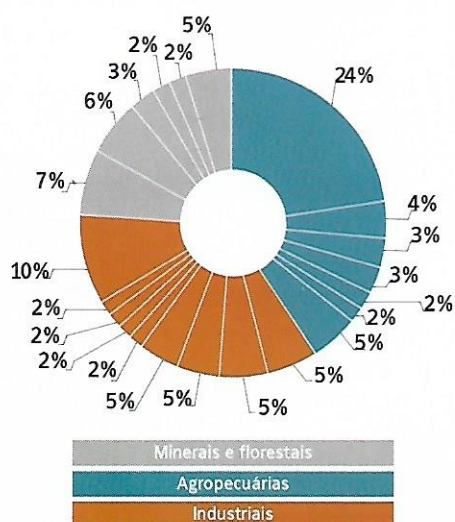
Consolidado da produção na região Nordeste

Produção por mesorregião

Metropolitana de Salvador	13%
Leste Alagoano	11%
Mata Pernambucana	7%
Leste Sergipano	7%
Mata Paraibana	5%
Oeste Potiguar	4%
Extremo Oeste Baiano	4%
Sul Baiano	4%
Norte Maranhense	4%
Metropolitana de Recife	4%
Metropolitana de Fortaleza	3%
Nordeste Baiano	3%
Vale São Franciscano da Bahia	3%
Leste Potiguar	2%
Noroeste Cearense	2%
Centro Sul Baiano	2%
Agreste Pernambucano	2%
Leste Maranhense	2%
Centro Norte Baiano	2%
Norte Cearense	2%
Centro Norte Baiano	2%
Sul Maranhense	1%
Central Potiguar	1%
Sudoeste Piauiense	1%
Outros	8%
Total	100%

100% = 278,4 milhões toneladas

Mix produção da Região Nordeste



Canha de Açúcar	24%	Cerveja	2%
Frutas	4%	Açúcar	2%
Outras agropecuárias ¹	3%	Químicos Orgânicos	2%
Raiz de Mandioca	3%	Pelotas de Ferro	2%
Soja em grãos	2%	Outros Industriais ²	10%
Milho em grãos	2%	Calcário	7%
Outros agropecuários ²	5%	Lenha	6%
Cerâmica	5%	Petróleo	3%
Outras Cargas industriais ³	5%	Sal marinho	2%
Cimento	5%	Toras	2%
Petróleo e Combustível	5%	Outros Minerais e florestas ³	5%

O mix de produção da região Nordeste é bastante variado e distribuído entre diversas mesorregiões

1) Inclui outras cargas produzidas na região porém não abordadas nos estudos das cadeias produtivas selecionadas.

2) Inclui outras cargas das cadeias produtivas selecionadas.

3) Inclui: Sul Cearense (1,0%), Sudeste Piauiense (1,0%), Centro Norte Piauiense (0,9%), Oeste Maranhense (0,7%), Jaguaribe (0,7%), Agreste Alagoano (0,5%), Agreste Paraibano (0,5%), Borborema (0,5%), Agreste Sergipano (0,4%), Centro Sul Cearense (0,4%), São Francisco Pernambucano (0,4%), Centro Maranhense (0,3%), Agreste Potiguar (0,2%), Sertão Sergipano (0,2%), Norte Piauiense (0,1%), Sertão Paraibano (0,1%), Sertão Alagoano (0,0%).