

# PANORAMA DA INFRAESTRUTURA REGIÃO NORTE





# PANORAMA DA INFRAESTRUTURA

REGIÃO NORTE

# **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI**

## **PRESIDENTE**

Antonio Ricardo Alvarez Alban

## **VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO**

Josué Christiano Gomes da Silva

## **VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO**

José Ricardo Montenegro Cavalcante

## **VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO**

Jamal Jorge Bittar

## **VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO**

Antônio Carlos da Silva

## **VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO**

Gilberto Porcello Petry

## **VICE-PRESIDENTES**

Eduardo Eugênio Gouveia Vieira

Mário Cezar de Aguiar

Carlos Valter Martins Pedro

Ricardo Essinger

Flávio Roscoe Nogueira

Sílvio Cezar Pereira Rangel

Amaro Sales de Araújo

Marcelo Thomé da Silva de Almeida

José Carlos Lyra de Andrade

Sérgio Marcolino Longen

José Conrado Azevedo Santos

Leonardo Souza Rogério de Castro

## **1ª DIRETORA FINANCEIRA**

Cristhine Samorini

## **2º DIRETOR FINANCEIRO**

Eduardo Prado de Oliveira

## **3º DIRETOR FINANCEIRO**

Francisco de Assis Benevides Gadelha

## **1º DIRETOR SECRETÁRIO**

Sandro da Mabel Antonio Scodro

## **2º DIRETOR SECRETÁRIO**

Edílson Baldez das Neves

## **3º DIRETOR SECRETÁRIO**

Roberto Magno Martins Pires

## **DIRETORES**

Antônio José de Moraes Souza Filho

Izabel Cristina Ferreira Itikawa

José Adriano Ribeiro da Silva

Luiz Césio de Souza Caetano Alves

Jorge Alberto Vieira Studart Gomes

Roberto Pinto Serquiz Elias

José Henrique Nunes Barreto

Paulo Afonso Ferreira

Gilberto Ribeiro

Jandir José Milan

Gilberto Seleme

Alessandro José Rios de Carvalho

Jorge Wicks Corte Real

Alexandre Herculano Coelho de Souza

Furlan

Edson Luiz Campagnolo

## **CONSELHO FISCAL**

### **TITULARES**

Hilton Morais Lima

Fernando Cirino Gurgel

José da Silva Nogueira Filho

### **SUPLENTES**

Clerlânio Fernandes de Holanda

Francisco de Sales Alencar

Edmilson Matos Cândido

# PANORAMA DA INFRAESTRUTURA REGIÃO NORTE



**© 2025. CNI – Confederação Nacional da Indústria.**

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

**Superintendência de Infraestrutura**

FICHA CATALOGRÁFICA

---

C748p

Confederação Nacional da Indústria.

Panorama da infraestrutura : região norte / Confederação Nacional da Indústria. – Brasília : CNI, 2025.

75 p. : il.

1.Infraestrutura 2. Região Norte I. Título.

---

CDU: 330

---

CNI

Confederação Nacional da Indústria

**Sede**

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/>

Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC

Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992

[sac@cni.com.br](mailto:sac@cni.com.br)

# SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO .....	7
RESUMO EXECUTIVO .....	9
INTRODUÇÃO .....	11
1.1 Investimentos Federais .....	13
1.2 Obras Paradas .....	15
1.3 Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) .....	16
1.4 Transporte .....	17
1.4.1 Modal Rodoviário .....	17
1.4.2 Modal Ferroviário .....	20
1.4.3 Modal Aquaviário .....	21
1.4.4 Modal Aéreo .....	26
1.5 Energia .....	29
1.5.1 Energia Elétrica .....	29
1.5.2 Gás Natural .....	36
1.5.3 Petróleo e derivados .....	38
1.5.4 Combustíveis .....	39
1.6 Saneamento Básico .....	43
1.7 Telecomunicações .....	46
1.8 Destaques da infraestrutura na Região Norte .....	49
2 COMO OS EMPRESÁRIOS INDUSTRIAS AVALIAM A INFRAESTRUTURA DA REGIÃO NORTE? .....	51
3 PROPOSTAS PARA AVANÇAR NA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA .....	58
3.1 Propostas para o Brasil .....	58
3.2 Propostas para a Região Norte .....	64
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	72
REFERÊNCIAS .....	74



# APRESENTAÇÃO

A Região Norte desempenha um papel estratégico no desenvolvimento sustentável do Brasil, sobretudo por conta de suas riquezas em biodiversidade e recursos naturais. No entanto, o déficit de infraestrutura da região tem restringido esse protagonismo.

As deficiências em rodovias, a baixa integração energética, os entraves no transporte hidroviário e as limitações no acesso a serviços essenciais impactam negativamente a qualidade de vida da população e elevam os custos logísticos, desestimulando os investimentos. Nesse sentido, fortalecer a infraestrutura da Região Norte, com respeito aos marcos legais e ambientais, é condição indispensável para a atração de investimentos e o crescimento do setor industrial.

A ampliação da navegabilidade da Hidrovia Araguaia-Tocantins, por meio do derrocamento do Pedral do Lourenço, e a exploração responsável de petróleo e gás na Margem Equatorial (bacias da Foz do Amazonas e do Pará-Maranhão) são exemplos de projetos que, se bem conduzidos, podem integrar o interior da região aos mercados nacionais e internacionais, promover a geração de emprego e renda, e garantir segurança energética para o país.

Esse trabalho é o quarto de uma série de cinco que estão sendo publicados pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) com o objetivo de estabelecer um retrato das condições de infraestrutura nas regiões brasileiras.

Esperamos que o material contribua para a modernização da infraestrutura na Região Norte, subsidiando ações concretas e coordenadas entre o Estado e o setor privado.

Boa leitura.

**Antonio Ricardo Alvarez Alban**  
Presidente da CNI



# RESUMO EXECUTIVO

As condições de infraestrutura de uma região exercem papel decisivo na sua capacidade de atrair investimentos e desenvolver uma indústria competitiva e sustentável. Com sua imensa extensão territorial, baixa densidade populacional e predominância de áreas de floresta tropical, a Região Norte concentra parte significativa da biodiversidade do planeta, além de importantes reservas de minérios, recursos hídricos e energéticos.

Apesar de seu potencial, a Região Norte enfrenta graves gargalos logísticos e estruturais que limitam a conectividade entre seus centros produtivos, seja por vias rodoviárias, ferroviárias ou hidroviárias.

Além dessas restrições logísticas, a região também sofre historicamente com problemas significativos no fornecimento de energia elétrica. Até setembro de 2025, Roraima, por exemplo, não estava conectada ao Sistema Interligado Nacional (SIN), devido à ausência de uma linha de transmissão que o integrasse ao restante do país. Isso tornava o estado dependente de sistemas isolados e mais caros, geralmente abastecidos por termelétricas a óleos diesel e combustível.

Outro desafio crítico está no saneamento básico. Apenas 61% da população da Região Norte é atendida por rede de abastecimento de água, o menor índice entre todas as regiões brasileiras. A situação é ainda mais preocupante quando se observa a cobertura de esgotamento sanitário: somente 23% da população total da região conta com acesso a rede coletora de esgoto. Esses indicadores evidenciam um déficit estrutural que impacta diretamente a qualidade de vida da população, além de dificultar a atração de investimentos e a instalação de novos empreendimentos industriais.

Diante desse cenário, é urgente que políticas públicas e investimentos priorizem não apenas os corredores logísticos e os projetos de exploração e integração energética, mas também a ampliação de serviços básicos de saneamento. A superação desses obstáculos é condição fundamental para garantir um ambiente de negócios mais favorável, capaz de impulsionar o desenvolvimento sustentável e inclusivo da Região Norte.

O “Panorama da Infraestrutura Brasileira: especial Região Norte” é uma contribuição da CNI para subsidiar o planejamento e a formulação de políticas públicas voltadas ao crescimento sustentável da região.

**Roberto de Oliveira Muniz**

Diretor de Relações Institucionais da CNI

# INTRODUÇÃO

O propósito deste trabalho é apresentar um retrato da infraestrutura disponível na Região Norte. O documento está dividido em três etapas distintas:

- **Retrato da infraestrutura:**

Na primeira parte, são apresentados dados da Região Norte, que são confrontados com as informações nacionais, de modo que o leitor possa ter um parâmetro de comparação nos diferentes segmentos da infraestrutura. A etapa descritiva do trabalho conta com sete seções, com as três iniciais relacionadas aos investimentos federais, o problema das obras paradas e os empreendimentos previstos no Novo PAC para a Região Norte. As outras quatro seções estão voltadas à análise detalhada da infraestrutura disponível na região em seus diferentes setores.

- **Pesquisa de percepção do empresário industrial:**

A segunda etapa do trabalho é dedicada à apresentação de levantamento conduzido pela CNI, em parceria com a FSB Pesquisa, sobre o diagnóstico da infraestrutura nas regiões brasileiras. As principais informações apresentadas dizem respeito à percepção do empresário industrial da região quanto às condições da infraestrutura de forma mais ampla e, ainda, por segmentos de transporte, energia, telecomunicação e saneamento básico.

- **Propostas para avançar na infraestrutura:**

Por fim, em conjunto com as Federações de Indústrias, foram elencadas propostas nacionais e regionais para mitigação dos principais problemas de infraestrutura na região.

Abaixo, segue um quadro resumo com uma seleção dos principais indicadores presentes no Panorama da Infraestrutura - Região Norte:

**Quadro 1 – Principais indicadores de infraestrutura: Região Norte x Brasil (2024)\***

Segmento	Indicador	Região Norte	Brasil	Participação (%)
<b>Petróleo e combustíveis</b>	Produção de petróleo (milhões bbl)	4,2	1.229	0,3%
	Produção de combustíveis (mil bbl)	8,2	792	1%
	Produção de gás natural (bilhões m³)	5,2	56	9%
<b>Energia elétrica</b>	Geração de energia elétrica (MW médios)	104.700	864.094	12%
	Consumo industrial de energia elétrica (GWh)	17.727	197.648	9%
<b>Rodoviário</b>	Acidentes em rodovias federais (em quantidade de sinistros)	3.938	73.114	5%
	Rodovias federais pavimentadas públicas com classificação ótima ou boa (%)	16%	23%	-
<b>Ferroviário</b>	Embarque total de carga ferroviária (milhões de TU)	188	542	35%
	Empresários industriais que avaliam o transporte ferroviário como ótimo ou bom (%)	7%	16%	-
<b>Aquaviário</b>	Movimentação total de contêineres (milhões de TEUs)	1,0	13,9	7%
	Empresários industriais que avaliam a infraestrutura hidroviária como ótima ou boa (%)	40%	16%	-
<b>Aéreo</b>	Embarques de passageiros aéreos no mercado doméstico (milhões)	5,4	93,5	6%
	Empresários industriais que avaliam os aeroportos como ótimos ou bons (%)	49%	56%	-
<b>Saneamento básico</b>	Atendimento da população total com rede de abastecimento de água (%)	61%	83%	-
	Perdas totais de água na distribuição (%)	50%	40%	-
<b>Telecomunicações</b>	Acessos internet fixa (milhões)	30,7	610,4	5%
	Acessos móveis por tecnologia 5G (milhões)	2,6	40,0	6,5%

Fonte: Elaboração própria com dados da CCEE, EPE, ANP, PRF, CNT, ANTT, Pesquisa CNI/FSB, Antaq, ANAC, SNIS/MCid e Anatel.

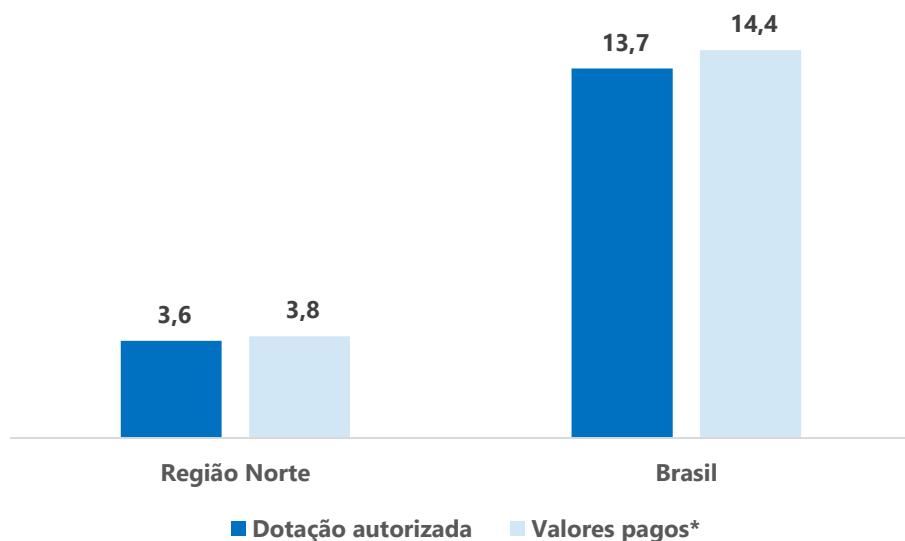
\* Nota: Os indicadores foram apurados considerando 2024 como ano de referência ou então período mais recente com o dado disponível.

# 1 RETRATO DA INFRAESTRUTURA NA REGIÃO NORTE

## 1.1 Investimentos Federais

De acordo com informações disponibilizadas no portal orçamentário do Senado Federal (SIGA Brasil), a dotação autorizada para investimentos do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos foi equivalente a R\$ 13,7 bilhões em 2024. Deste montante, estava previsto R\$ 3,6 bilhões para a Região Norte, sendo que R\$ 3,8 bilhões efetivamente pagos (incluindo restos a pagar pagos).

**Gráfico 1 - Dotação autorizada e investimentos pagos pelos Ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos em bilhões de reais (2024)**



\* Refere-se ao total pago pela pasta, em valores nominais, com recursos autorizados no exercício orçamentário e com restos a pagar pagos ao final de cada ano. Não Inclui Cias Docas e Estatais.

Fonte: Elaboração própria com dados do SIGA Brasil.

Em 2025, a dotação autorizada para investimentos federais no setor de transportes foi de R\$ 2,8 bilhões para a região<sup>1</sup>, dos quais 46% desse valor foi realizado até junho de

<sup>1</sup> Dotação autorizada para o Ministério dos Transportes e para o Ministério de Portos e Aeroportos, atualizada em junho de 2025.

2025. Dentre os principais investimentos previstos nesse setor para a Região Norte em 2025, destacam-se:

**Quadro 2 - Dez maiores investimentos públicos federais previstos para o setor de transportes na Região Norte (2025)**

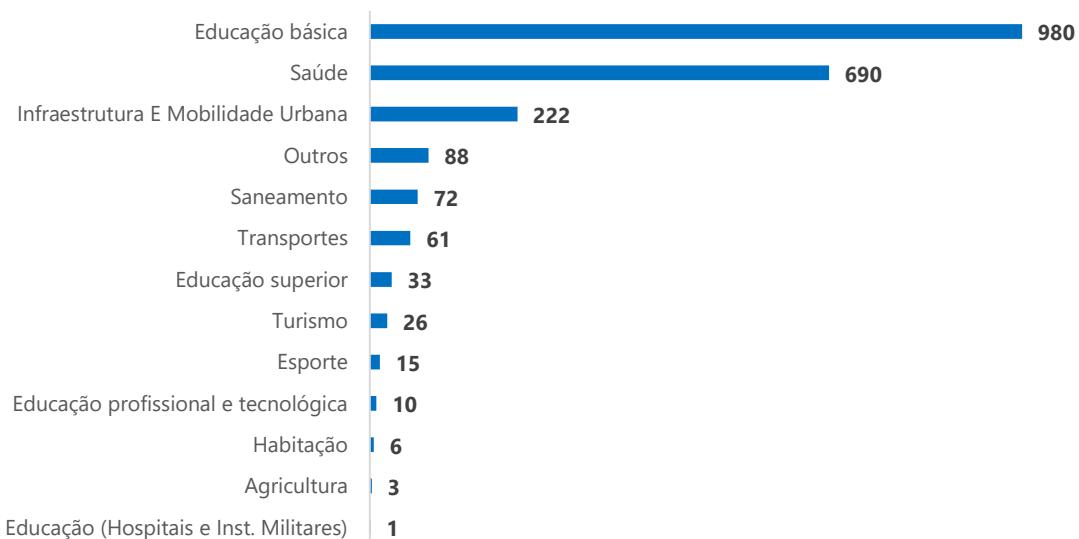
UF	Modalidade	Tipo de obra	Empreendimento	Dotação autorizada (junho de 2025)
PA	Rodoviário	Construção	Ponte sobre o Rio Xingu e Acessos - na BR-230/PA	R\$ 68.076.240
AP	Rodoviário	Construção	Trecho rodoviário - Laranjal do Jari - Entroncamento BR-210/AP-030-156/AP	R\$ 60.064.782
PA	Rodoviário	Construção	Trecho rodoviário - Novo repartimento - Tucuruí - na BR-422/PA	R\$ 51.057.181
AP	Rodoviário	Construção	Trecho rodoviário - Ferreira Gomes - Oiapoque (Fronteira com a Guiana Francesa) - na BR-156/AP	R\$ 44.545.805
PA	Rodoviário	Adequação	Trecho rodoviário - Castanhal - Santa Maria do Pará - Trevo de Salinópolis - Divisa PA/MA - na BR-316/PA	R\$ 37.298.597
RO	Rodoviário	Adequação	Travessia urbana em Ji-Paraná - na BR-364/RO	R\$ 35.571.238
PA	Rodoviário	Construção	Trecho rodoviário - Altamira - Rurópolis - na BR-230/PA	R\$ 25.188.038
PA	Rodoviário	Construção	Trecho rodoviário - Viseu - Bragança - na BR-308/PA	R\$ 20.500.000
RO	Rodoviário	Construção	Pontes na BR-425/RO	R\$ 19.776.149
PA	Rodoviário	Construção	Trecho rodoviário - Divisa PA/TO - Altamira - na BR-230/PA	R\$ 18.314.935

Fonte: Elaboração própria com dados do SIGA Brasil.

## 1.2 Obras Paradas

De acordo com auditoria mais recente realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) sobre contratos de obras públicas custeadas com recursos federais, foram analisados 3.790 contratos nos estados que compõem a Região Norte, dentre os quais foram identificadas 2.207 obras paralisadas (58%)<sup>2</sup>. Dos vários setores da infraestrutura, o saneamento básico e os transportes estão entre os que possuem elevado número de registros de paralisações na região.

**Gráfico 2 - Total de obras paralisadas com recursos federais na Região Norte (Abr/2025)**



Fonte: Elaboração própria com dados do Painel de Acompanhamento de Obras Paralisadas do TCU (referência abr 2025).

A Região Norte representa cerca de 19% das obras identificadas como paralisadas no Brasil.

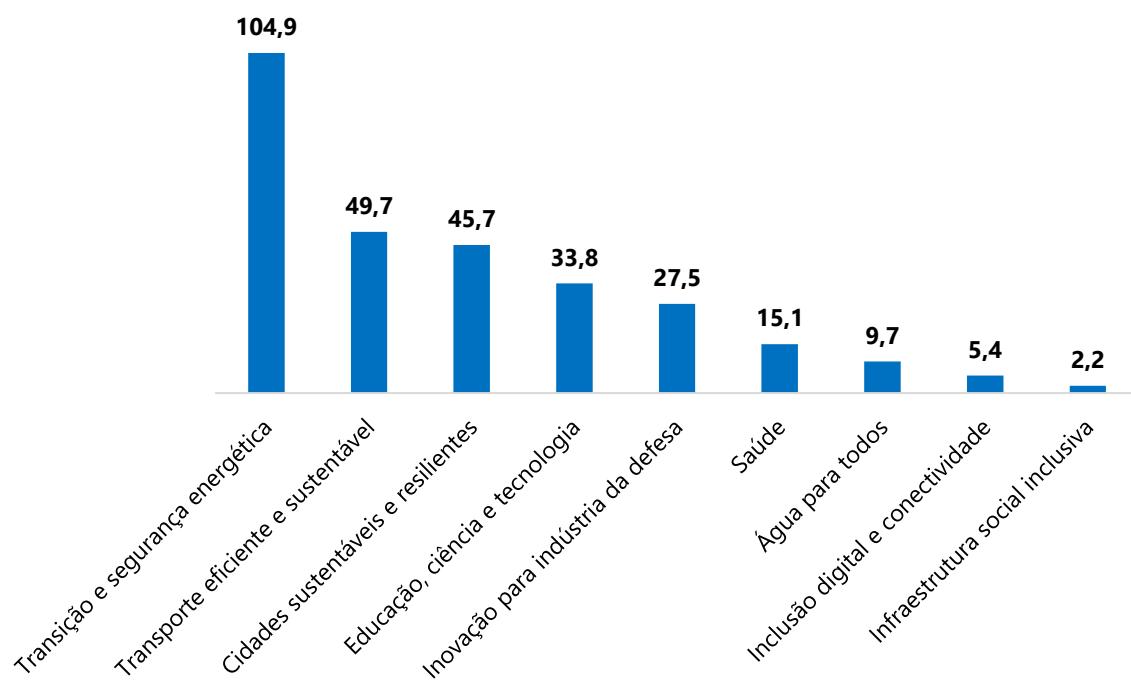
<sup>2</sup> O próprio TCU reconhece que a quantidade de empreendimentos contratados com recursos públicos e paralisados é provavelmente maior, já que atualmente não é possível conhecer o universo de todos os contratos de investimento assinados pelo Executivo Federal.

## 1.3 Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC)

O Novo PAC, anunciado em agosto de 2023, prevê investimentos de R\$ 1,7 trilhão em todos os estados do Brasil, sendo R\$ 294 bilhões em obras, serviços e empreendimentos na Região Norte.

O Novo PAC segue estruturado em nove áreas principais: transição e segurança energética; educação, ciência e tecnologia; cidades sustentáveis e resilientes; transporte eficiente e sustentável; água para todos; inclusão digital e conectividade; saúde; inovação para a indústria da defesa; e infraestrutura social inclusiva.

**Gráfico 3 - Investimentos previstos no Novo PAC para a Região Norte em R\$ bilhões**



Fonte: Elaboração própria com dados disponibilizados pelo governo federal.

Nota: BRASIL. Conheça o plano. Disponível em <https://www.gov.br/casacivil/novopac/conheca-o-plano>. Acesso em: 15 ago. 2023.

O Novo PAC prevê R\$ 294 bilhões em obras, serviços e empreendimentos na Região Norte.

## 1.4 Transporte

### 1.4.1 Modal Rodoviário

#### Características da frota de veículos

De acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), referentes a dezembro de 2024, a frota total de veículos em operação na Região Norte era de 7 milhões, segmentados em 30,6% de automóveis, 38,5% de motocicletas, 6,1% de veículos de carga e 24,8% de outras modalidades de veículos.

**Quadro 3 - Frota de veículos na Região Norte e no Brasil (Dez/2024)**

Veículo	Norte		Brasil	
	Frota	Participação (%)	Frota	Participação (%)
Automóvel	2.167.696	30,6%	63.300.406	51%
Motocicleta	2.733.334	38,5%	28.295.262	23%
Veículos de carga <sup>1</sup>	431.762	6,1%	7.905.681	6%
Outros <sup>2</sup>	1.761.969	24,8%	24.473.171	20%
<b>Total</b>	<b>7.094.761</b>	<b>100,0%</b>	<b>123.974.520</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da SENATRAN de dezembro de 2024.

Notas: <sup>1</sup> Em "Veículos de carga" foram incluídas as categorias de "Caminhão", "Caminhão trator", "Reboque" e "Semirreboque".

<sup>2</sup> Em "Outros" tem-se "Bonde"; "Caminhonete", "Camioneta", "Chassi Plataforma", "Ciclomotor", "Micro-ônibus", "Motoneta", "Ônibus", "Quadriciclo", "Sidecar", "Trator Esteira", "Trator Rodas", "Triciclo", "Utilitário" e "Outros".

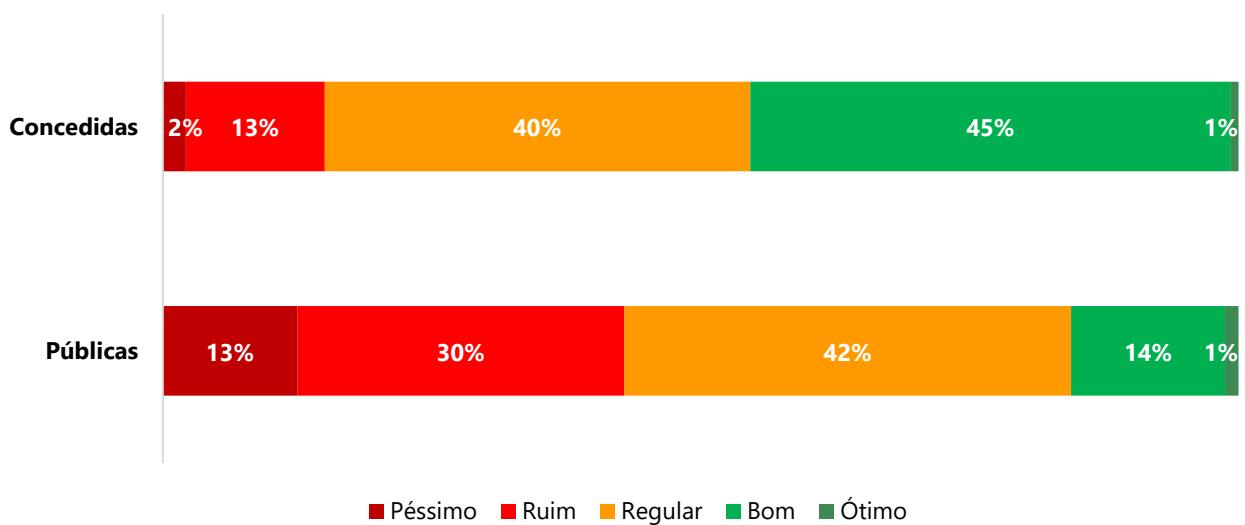
A frota de veículos na Região Norte representava, em dezembro de 2024, 6% da frota total brasileira.

#### Qualidade das rodovias federais pavimentadas

Conforme a Pesquisa de Rodovias da Confederação Nacional do Transporte (CNT), realizada em 2024, a avaliação do "Estado Geral" das rodovias federais da Região Norte revela que 43% das infraestruturas que estão sob Gestão Pública na região apresentam classificação "Péssimo" ou "Ruim", 42% a avaliação de "Regular" e 15% a avaliação "Bom" ou "Ótimo". Na análise do "Estado Geral" das rodovias são avaliadas, de forma conjunta, a "Sinalização", o "Pavimento" e a "Geometria" dessas infraestruturas.

No caso do “Estado Geral” das rodovias federais de Gestão Concedida na Região Norte, 15% das infraestruturas apresentaram a classificação de “Péssimo” ou “Ruim”, 40% a avaliação de “Regular” e 46% ficaram dentro da categoria de “Bom” ou “Ótimo”.

**Gráfico 4 - Estado Geral das rodovias federais pavimentadas concedidas e sob gestão pública na Região Norte (2024)**



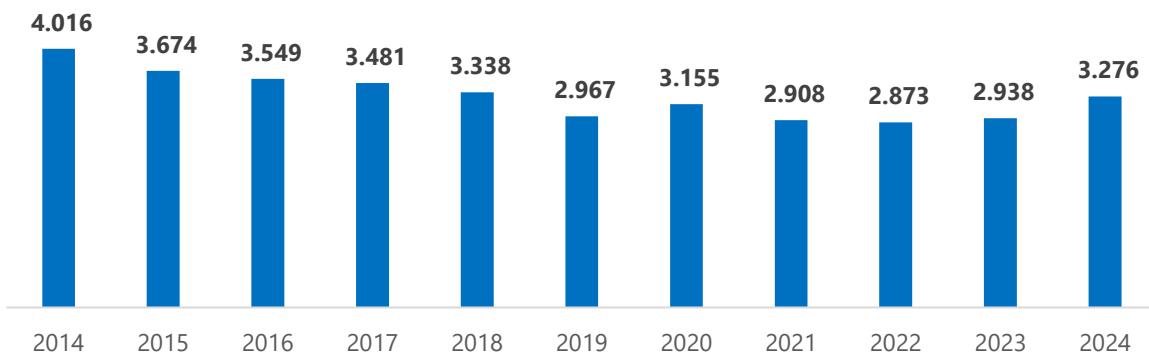
Fonte: Elaboração própria com dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2024.

A Região Norte possui 10.467,5 km de rodovias federais pavimentadas (16% da malha nacional).

## Acidentes em rodovias federais

Em 2024, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), foram registrados 3.938 acidentes nas rodovias federais localizadas na Região Norte. Dos acidentes registrados nesse período, 3.276 apresentaram vítimas, o que representa aproximadamente 83% do total.

**Gráfico 5 - Evolução dos acidentes em rodovias federais da Região Norte (2014 – 2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da PRF.

Notas: <sup>1</sup>Foram considerados apenas “acidentes com vítima”. Isso porque a PRF alterou a forma de contabilizar os acidentes sem vítima ao longo dos anos, não sendo possível a comparação entre períodos. <sup>2</sup> “Acidentes com vítima” abrange “acidentes com ferido(s)” e “acidentes com morte(s)”.

Os trechos das rodovias federais que mais concentraram acidentes na Região Norte foram os da BR-364/RO (1.089 acidentes), BR-153/TO (522 acidentes) e BR-230/PA (272 acidentes).

**Quadro 4 – Rodovias federais com maior número de acidentes na Região Norte por trecho (2024)**

UF/BR	Acidentes	Acidentes com vítimas	Proporção de acidentes com vítimas (%)
364/RO	1.089	930	28%
153/TO	522	435	13%
230/PA	272	216	7%
364/AC	243	208	6%
316/PA	242	199	6%
163/PA	199	169	5%
319/RO	148	118	4%
10/PA	140	121	4%
10/TO	123	101	3%
210/AP	107	78	2%
Demais trechos	853	701	21%
<b>Total</b>	<b>3.938</b>	<b>3.276</b>	<b>100%</b>

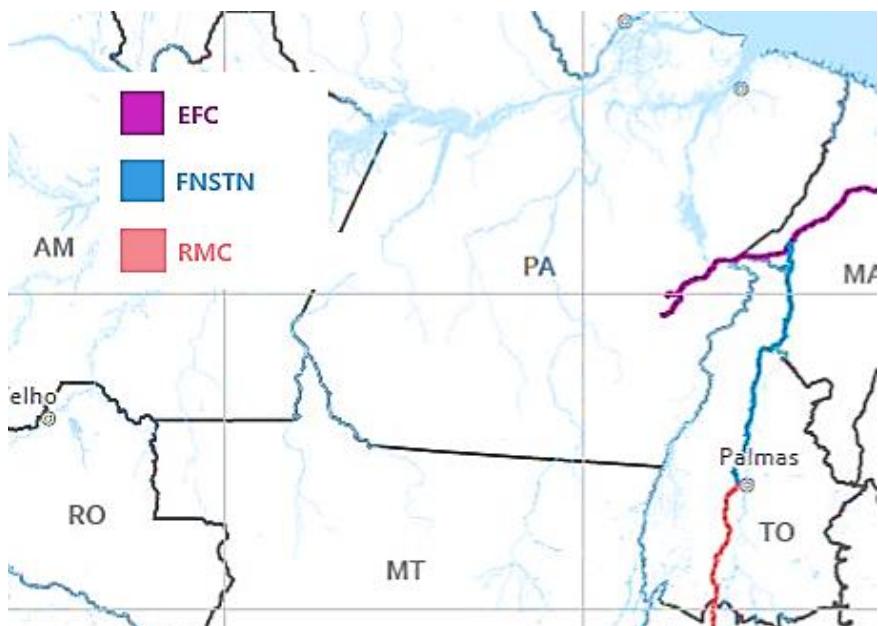
Fonte: Elaboração própria com dados da PRF.

Nota: “Acidentes com vítima” abrange “acidentes com ferido(s)” e “acidentes com morte(s)”.

## 1.4.2 Modal Ferroviário

As principais ferrovias que movimentam carga na Região Norte são a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Ferrovia Norte Sul Tramo Norte (FNSTN). Em 2024, a EFC foi a que mais movimentou cargas na região, chegando a representar 95% do total.

**Figura 1 - Principais ferrovias da Região Norte (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANTT/SAFF.

**Quadro 5 - Movimentação de carga ferroviária na Região Norte (2024)**

Malha Ferroviária da Região Norte	Embarque	Desembarque	Volume em toneladas úteis (TUs)
Estrada de Ferro Carajás (EFC)	179.058.976	800.519	179.859.495
Ferrovia Norte Sul Tramo Norte (FNSTN)	8.589.877	845.166	9.435.043
Ferrovia Rumo Malha Central (RMC)	86.628	0	86.628
<b>Total geral</b>	<b>187.735.481</b>	<b>1.645.685</b>	<b>189.381.166</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da ANTT.

Nota: O dado de movimentação de carga ferroviária na região leva em consideração a soma do volume carregado e descarregado.

## **Perfil da carga**

Em 2024, a movimentação de mercadorias nas ferrovias da Região Norte foi de 189 milhões de toneladas úteis (TUs), se considerado o embarque e desembarque. O minério de ferro é a carga mais movimentada na região, correspondendo por 94% do total movimentado em 2024.

**Quadro 6 - Perfil da carga ferroviária movimentada na Região Norte (2024)**

<b>Perfil da carga</b>	<b>Embarque (TUs)</b>	<b>Desembarque (TUs)</b>	<b>Proporção (%)</b>
Minério de Ferro	177.826.053	223.519	178.049.572
Soja	6.196.002	1.736	6.197.738
Grãos - Milho	2.379.115	3.415	2.382.530
Cobre	866.011		866.011
Óleo Diesel		839.969	839.969
Outros	468.300	577.046	1.045.346
<b>Total</b>	<b>187.735.481</b>	<b>1.645.685</b>	<b>189.381.166</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da ANTT.

Em 2024, a Região Norte foi responsável por cerca de 17% do total de cargas ferroviárias movimentadas no país.

### **1.4.3 Modal Aquaviário**

A Região Norte conta com um total de 5 portos organizados e 78 terminais de uso privativo (TUPs). Desse total, há 10 instalações portuárias que movimentam contêiner na região.

Em 2024, foram movimentadas cerca de 146 milhões de toneladas de cargas nos portos públicos e nos terminais de uso privativo (TUPs) da Região Norte. Os terminais autorizados contribuíram com a maior parte, 70% do total (102 milhões de toneladas).

**Quadro 7 - Movimentação nos Portos Organizados da Região Norte (2024)**

<b>Portos Organizados</b>	<b>Volume (toneladas)</b>
Vila do Conde	19.058.133
Santarém	16.378.267
Belém	3.887.036
Santana	3.158.024
Porto Velho	2.017.815
<b>Total</b>	<b>44.499.274</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

**Quadro 8 - Movimentação nos principais TUPs da Região Norte (2024)**

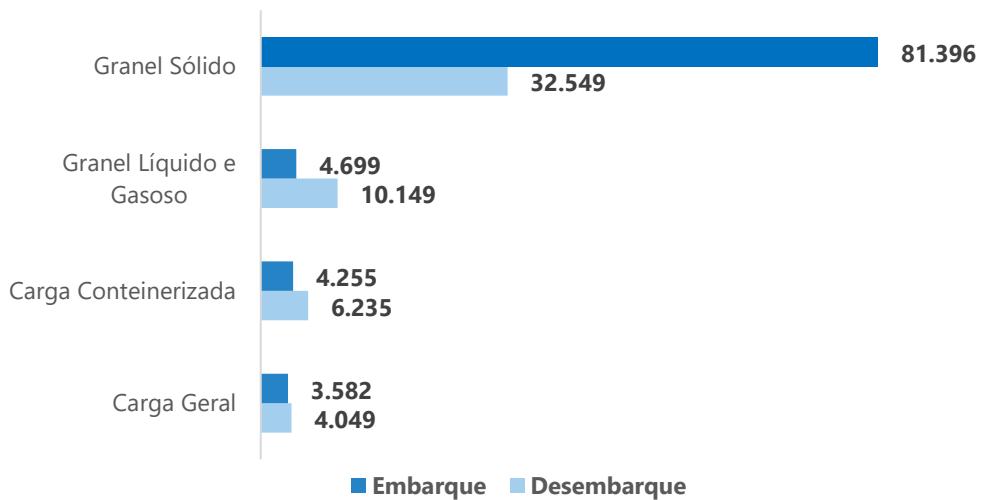
<b>Terminais Autorizados</b>	<b>Volume (toneladas)</b>
Terminal Trombetas	13.051.333
Terminal Vila do Conde	11.518.133
Terminal Graneleiro Hermasa	9.380.958
Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena	7.827.146
Porto Chibatão	6.815.441
Terminal Fluvial de Juruti	6.638.946
Terminal Ponta da Montanha	5.890.083
Hidrovias do Brasil Miritituba	4.552.581
Terminal Portuário Novo Remanso	3.826.924
ETC Miritituba	3.151.415
Outros	29.763.852
<b>Total</b>	<b>102.416.813</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

### **Perfil de carga movimentada nos portos organizados e TUPs**

Em relação ao perfil da carga movimentada nesse mesmo período (2024), 78% foi granel sólido, 10% granel líquido e gasoso, 7% carga conteinerizada e 5% de carga geral.

**Gráfico 6 - Perfil da carga movimentada nos portos organizados e TUPs da Região Norte em mil toneladas (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

Ao segregar a movimentação de carga conteinerizada nas instalações portuárias da Região Norte, verifica-se que o Porto de Chibatão, em Manaus (AM), lidera o fluxo desse perfil de carga, representando cerca de 55% do total da região em TEUs<sup>3</sup>. Cumpre notar que os portos organizados possuem áreas arrendadas em suas infraestruturas, de modo que a movimentação de contêineres nessas instalações portuárias contempla o fluxo total em cada uma dessas áreas.

**Figura 2 - Principais instalações portuárias de movimentação de contêiner na Região Norte (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

<sup>3</sup> TEUs (*twenty-foot equivalent unit*) é uma medida-padrão utilizada para calcular o volume de um container. Um TEU representa a capacidade de carga de um container marítimo normal, de 20 pés de comprimento, por oito de largura e oito de altura.

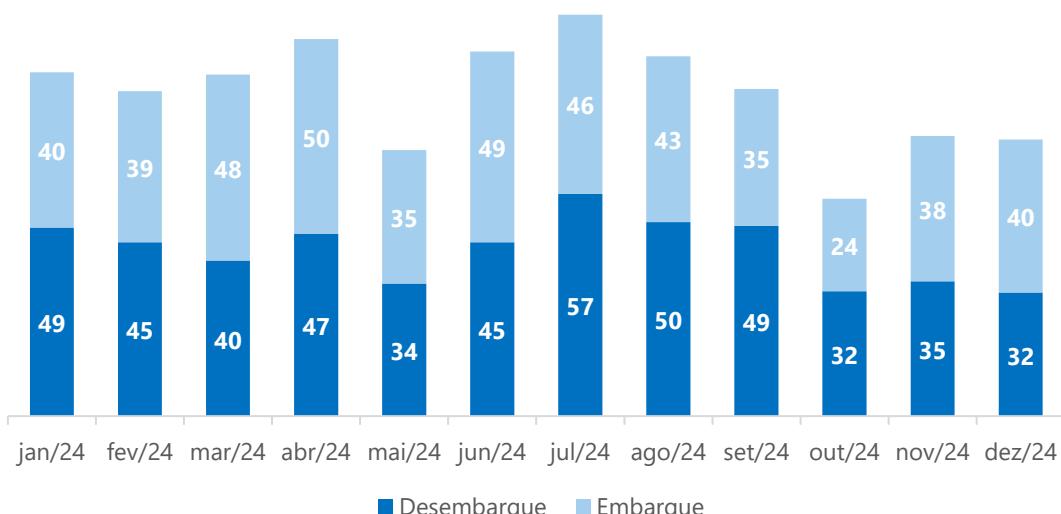
**Quadro 9 - Principais instalações portuárias de movimentação de contêiner no Norte (2024)**

Porto/TUP	Volume (TEUs)	Participação (%)
Porto Chibatão	555.041	55%
Super Terminais Comércio e Indústria	265.762	26%
Vila Do Conde   Piers Públicos Tmu	164.426	16%
Passarão	8.125	0,8%
Chibatão Navegação e Comércio	7.809	0,8%
Outros	2.696	0,3%
<b>Total</b>	<b>1.003.859</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

O volume de contêineres movimentados em todos os portos organizados e TUPs na Região Norte, em 2024, foi de 1.003 mil de TEUs.

**Gráfico 7 - Movimentação de carga conteinerizada na Região Norte em mil TEUs (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

Em 2024, a Região Norte movimentou 7% do total de contêineres no país em TEUs.

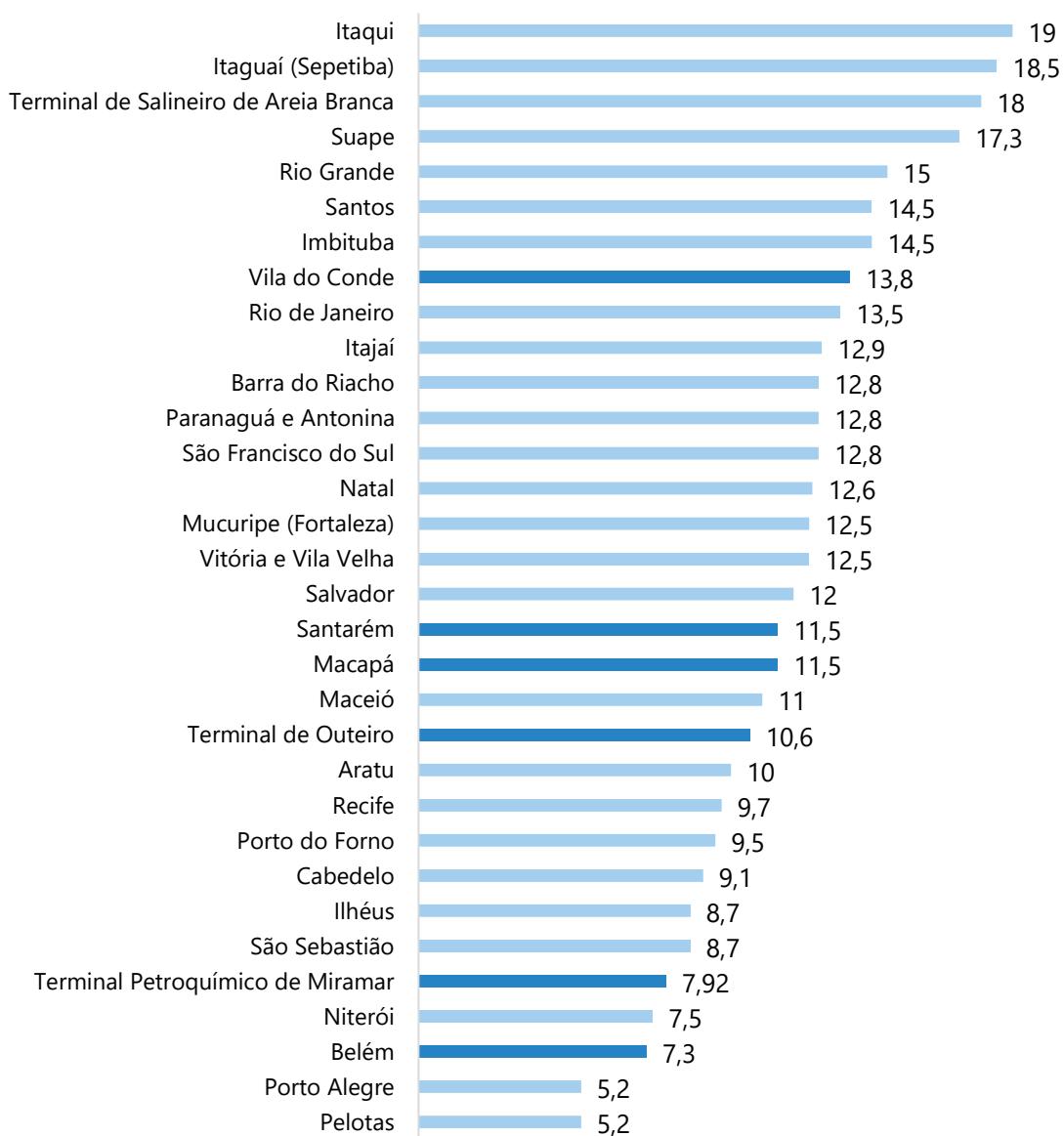
### Calado das instalações portuárias

O calado máximo das instalações portuárias é uma medida que ilustra a capacidade que essas infraestruturas possuem em atender determinados tipos de navios. Quanto maior o calado, mais profundo é o canal de acesso à instalação portuária, e maior é a

variedade de navios que podem acessar essas infraestruturas, em especial quando se trata de embarcações que movimentam contêineres.

De acordo com as informações apuradas, o Porto de Vila do Conde (PA) é o que registra o maior calado da região, seguido pelos Portos de Santarém (PA) e de Macapá (AP).

**Gráfico 8 - Calado máximo em instalações portuárias brasileiras em metros**



Fonte: Elaboração própria com base em dados disponibilizados pelo Ministério da Infraestrutura.  
 Nota: Dados foram disponibilizados em setembro de 2021.

O porto de Vila do Conde, situado no estado do Pará, é o que possui o maior calado da Região Norte.

## Transporte marítimo

Em 2024, a navegação interior representou 40,2% da movimentação total de cargas na Região Norte, seguida pela navegação de longo curso (39,5%), pela cabotagem (19,7%) e pelas navegações de apoio marítimo e portuário que juntas representaram menos de 1% do total.

Na navegação de cabotagem, foram movimentadas 28,9 milhões de toneladas na região em 2024. As principais cargas movimentadas, em toneladas, foram os granéis sólidos (19,3 milhões toneladas), seguidos pelas cargas conteinerizadas (5,6 milhões de toneladas), pelos granéis líquidos e gasosos (3,7 milhões toneladas) e pelas cargas gerais (335 mil toneladas).

**Quadro 10 - Movimentação de carga na navegação de cabotagem por natureza da mercadoria na Região Norte em mil toneladas (2024)**

Perfil da carga	Desembarque	Embarque	Total	Participação (%)
Granel Sólido	4.712	14.557	19.269	67%
Carga Conteinerizada	3.686	1.882	5.568	19%
Granel Líquido e Gasoso	3.417	314	3.732	13%
Carga Geral	280	55	335	1%
<b>Total</b>	<b>12.094</b>	<b>16.809</b>	<b>28.903</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

### 1.4.4 Modal Aéreo

Em 2024, a soma do embarque e do desembarque de passageiros na Região Norte chegou a 10,9 milhões e os aeroportos de maior movimentação foram os de Belém, Manaus e Palmas. No caso das cargas, o total movimentado na região, em 2024, chegou a 188 mil toneladas e os aeroportos de Manaus, Belém e Macapá foram os que mais concentraram o fluxo de cargas.

Dada a vocação do modal aéreo para o transporte de passageiros, o mapa abaixo sintetiza os aeroportos da região que apresentaram maior movimentação em 2024.

**Figura 3 - Principais aeroportos em movimentação de passageiros da Região Norte (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANAC.

Na região, a movimentação de passageiros domésticos representou 97% da movimentação total no último ano.

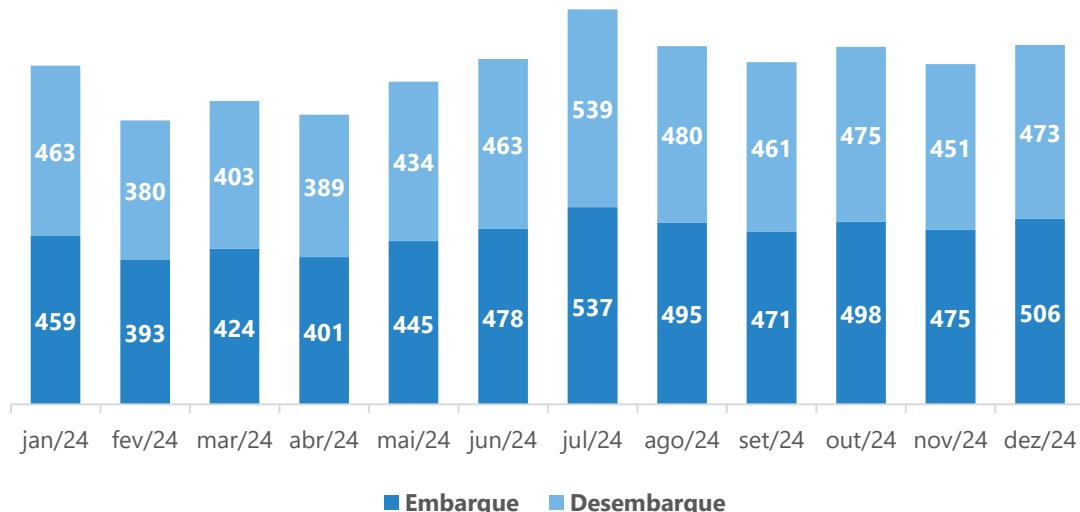
**Quadro 11 - Dez principais aeroportos em movimentação de passageiros na Região Norte (2024)**

Aeroporto	Passageiros pagos
Aeroporto Internacional de Belém (SBBE)	4.000.641
Aeroporto Internacional de Manaus (SBEG)	2.853.903
Aeroporto Internacional de Palmas (SBPJ)	718.096
Aeroporto Internacional de Macapá (SBMQ)	593.044
Aeroporto Internacional de Santarém (SBSN)	511.320
Aeroporto Internacional de Porto Velho (SBPV)	466.973
Aeroporto Internacional de Boa Vista (SBBV)	447.552
Aeroporto de Marabá (SBMA)	371.479
Aeroporto Internacional de Rio Branco (SBRB)	340.244
Aeroporto de Parauapebas (SBCJ)	192.875

Fonte: Elaboração própria com dados da ANAC.

Nota: A movimentação apresentada considera a soma do embarque com desembarque e de voos de natureza doméstica e internacional.

**Gráfico 9 - Movimentação mensal de passageiros pagos nos aeroportos da Região Norte em milhares (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANAC.

Nota: Dados contemplam passageiros de natureza doméstica e internacional.

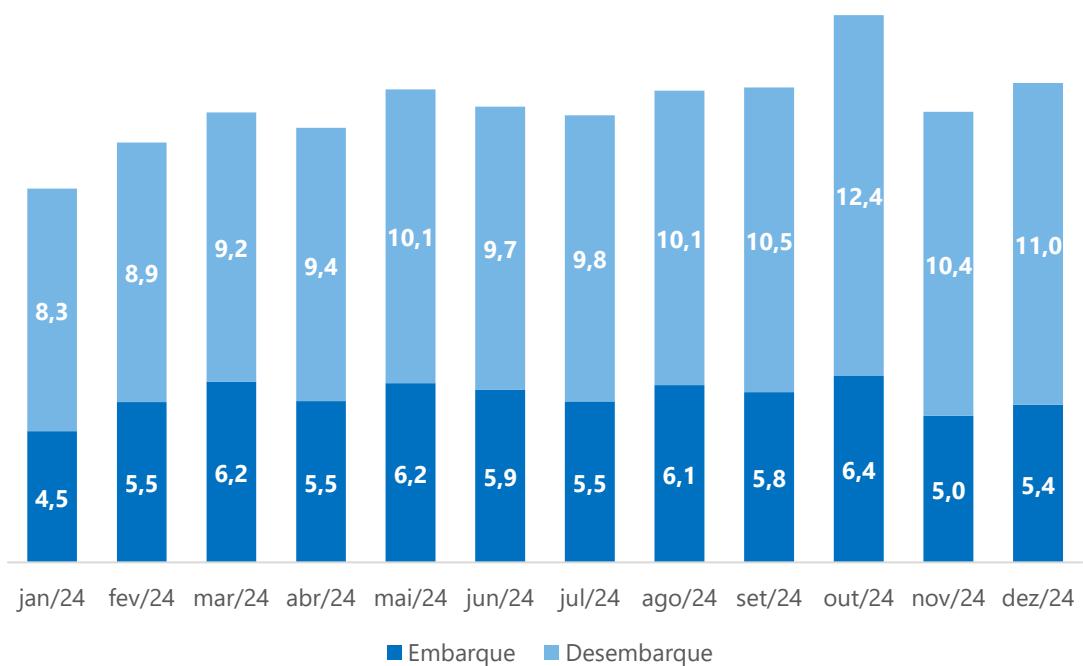
Quanto à movimentação de carga, aquelas de natureza doméstica responderam por 80% do total fluxo na região nesse mesmo período.

**Quadro 12 - Dez principais aeroportos em movimentação de carga na Região Norte (2024)**

Aeroporto	Carga paga (Kg)
Aeroporto Internacional de Manaus (SBEG)	137.065.180
Aeroporto Internacional de Belém (SBBE)	30.885.813
Aeroporto Internacional de Macapá (SBMQ)	3.577.065
Aeroporto Internacional de Santarém (SBSN)	3.268.055
Aeroporto Internacional de Porto Velho (SBPV)	2.645.325
Aeroporto Internacional de Palmas (SBPJ)	2.484.960
Aeroporto Internacional de Boa Vista (SBBV)	2.259.616
Aeroporto Internacional de Rio Branco (SBRB)	2.105.955
Aeroporto de Marabá (SBMA)	1.564.549
Aeroporto de Parauapebas (SBCJ)	761.476

Fonte: Elaboração própria com dados da ANAC.

**Gráfico 10 - Movimentação mensal de cargas nos aeroportos da Região Norte em mil toneladas (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANAC.

Nota: Dados contemplam cargas de natureza doméstica e internacional.

Em 2024, a movimentação de passageiros no mercado doméstico brasileiro foi de 93,3 milhões. A Região Norte foi responsável por 5% dos embarques.

## 1.5 Energia

### 1.5.1 Energia Elétrica

#### Geração de energia elétrica

Em 2024, a geração de energia elétrica nos estados que compõem a Região Norte registrou 104.700 MW médios. Nesse mesmo período, a fonte que apresentou a maior participação na geração de energia foi a hidráulica, representando 79% do total.

**Quadro 13 - Geração de energia elétrica por fonte na Região Norte (2024)**

Fonte	MW médio	Participação (%)
Hidráulica	82.268	79%
Térmica	20.017	19%
Eólica	2.398	2%
<b>Total</b>	<b>104.700</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da CCEE.

Nota: A geração de energia por fonte eólica representou menos de 1% do total em 2024.

O Brasil gerou 864.094 MW médios de energia em 2024, sendo a Região Norte responsável por aproximadamente 12% do total.

### Expansão da capacidade de geração de energia elétrica

De acordo com as estimativas conservadoras da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a Região Norte deve aumentar a capacidade total de geração de energia elétrica, em uma taxa média de 2% ao ano, no período entre 2025 e 2030. Por sua vez, as estimativas otimistas da agência reguladora apontam uma taxa média de crescimento da capacidade instalada de geração elétrica em 2,3% ao ano nesse mesmo período.

**Quadro 14 - Previsão para entrada em operação na Região Norte (2025-2030)**

Fontes Alternativas - Eólica, Biomassa e Fotovoltaica (MW)							
Cenário	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Conservador	-	-	-	-	-	-	-
Otimista	-	-	-	-	-	577,5	577,5
Usinas Termelétricas - Combustíveis Fósseis (MW)							
Cenário	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Conservador	629,4	2.633,4	-	-	-	-	3.262,8
Otimista	629,4	2.633,4	-	-	-	-	3.262,8
Total Fontes Alternativas e Fósseis (MW)							
Cenário	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Conservador	629,4	2.633,4	-	-	-	-	3.262,8
Otimista	629,4	2.633,4	-	-	-	577,5	3.840,3

Fonte: Elaboração própria com dados da CCEE e Aneel.

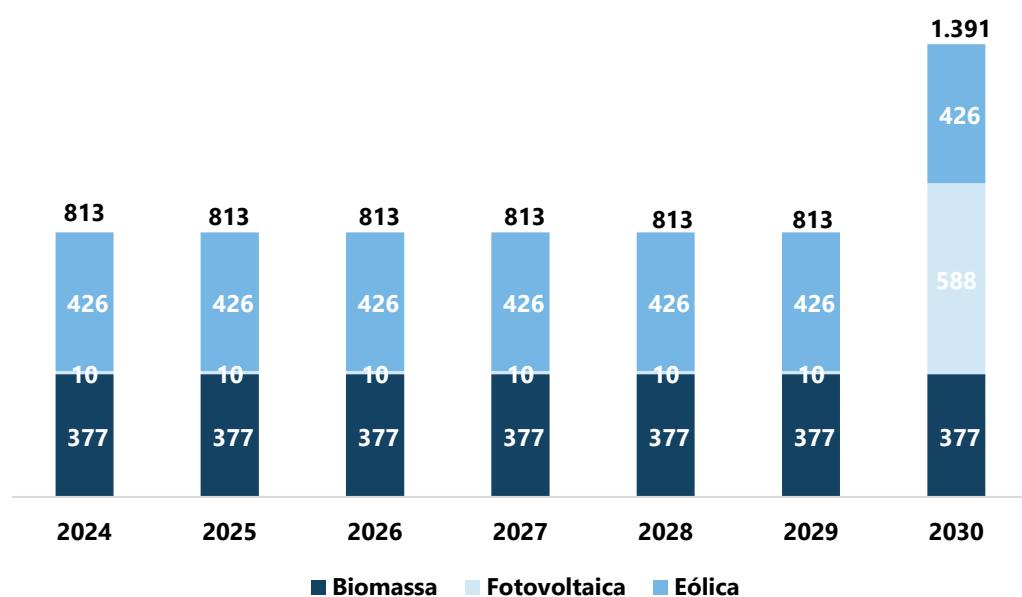
Nota: Cenário conservador: considera somente as usinas sem restrições à entrada em operação.

Cenário otimista: considera as usinas sem restrições à entrada em operação e as usinas com impedimentos tais como licença ambiental não obtida, obra não iniciada e contrato de combustível indefinido.

\*A previsão para 2025 equivale àquela definida em 31/12/2024 para os doze meses subsequentes.

A previsão otimista para a expansão da geração das fontes de energia alternativa é que a participação atinja, até 2030, 3% da capacidade instalada na Região Norte. Embora seja observado um incremento na participação da energia fotovoltaica em 2030, não é previsto o incremento da capacidade instalada das fontes alternativas na região, durante o período de 2025 a 2029.

**Gráfico 11 - Previsão da capacidade instalada ao final de cada ano para fontes (MW)**



Fonte: Elaboração própria com dados da Aneel.

Nota: Em 2024, capacidade instalada em 31/12/2023.

Em 2024, a capacidade instalada das fontes alternativas na Região Norte representou cerca de 813 MW ou 1% do total nacional.

### Expansão da Geração Distribuída

A geração distribuída pode ser definida como uma fonte de energia elétrica conectada diretamente à rede de distribuição ou situada junto ao próprio consumidor. A potência instalada em geração distribuída na Região Norte, em 2024, foi de 2.696 MW. O setor industrial representou 3% do total da potência instalada nesse ano.

Em 2024, entraram em operação 918 MW de potência instalada em geração distribuída na Região Norte, sendo 15 MW se desconsideradas as classes “Iluminação Pública”, “Poder Público” e “Serviço Público”.

**Quadro 15 - Acréscimo de potência instalada em geração distribuída na Região Norte em MW (2024)**

Classe	Potência (MW)	Participação (%)
Residencial	672	74%
Comercial	162	18%
Rural	52	6%
Industrial	17	2%
<b>Total</b>	<b>903</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da Aneel.

Nota: As classes “Poder Público”, “Serviço Público” e “Iluminação Pública” representaram menos de 2% do total de acréscimo de potência instalada em geração distribuída na região.

Em 2024, a Região Norte respondeu por cerca de 9% do acréscimo de potência instalada em geração distribuída no país.

## Distribuição de Energia

Com a finalidade de analisar a qualidade do fornecimento de energia elétrica pelas diferentes distribuidoras que operam no Brasil, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) monitora indicadores de prestação desse serviço.

Dentre os indicadores monitorados pela agência destaca-se o de Desempenho Global de Continuidade (DGC)<sup>4</sup>. Esse indicador busca garantir a manutenção de um padrão de continuidade no fornecimento de energia, por meio da avaliação conjunta das

<sup>4</sup> O Desempenho Global de Continuidade (DGC) é formado a partir da comparação dos valores apurados de DEC e FEC das concessionárias em relação aos limites estabelecidos pela Aneel para esses indicadores. É especialmente relevante para as indústrias de demandam energia de menor tensão e que permanecem no mercado cativo.

estatísticas relacionadas à duração de interrupções na distribuição (Duração Equivalente de Interrupção por Unidade Consumidora – DEC) e à frequência de interrupções (Frequência Equivalente de Interrupções por Unidade Consumidora – FEC).

Ao ranquear as distribuidoras utilizando o Desempenho Global de Continuidade (DGC), a Aneel visa incentivar a melhoria contínua da qualidade do serviço, impondo regras para que as concessionárias compensem os consumidores nos casos em que extrapolarem os limites individuais de duração e frequência de interrupções estabelecidos pela agência.

No caso do Norte, a região conta com um total de 7 distribuidoras no fornecimento de energia elétrica. Considerando aquelas que apresentam mais de 400 mil unidades consumidoras na região, o ranking elaborado pela Aneel mostra que, em 2024, a Energisa Rondônia S.A. (ERO) foi a que apresentou o melhor valor do indicador DGC. Nesse mesmo recorte, a distribuidora que apresentou a pior posição no ranking, entre as empresas que atuam na Região Norte, foi a Energisa Tocantins S.A. (ETO).

**Quadro 16 - Ranking de continuidade do fornecimento de energia elétrica (2024)**

Posição	Sigla	Empresa	Região	DGC
1º	CPFL SANTA CRUZ	Companhia Jaguari de Energia	SE	0,58
2º	EPB	Energisa Paraíba – Distribuidora de Energia S.A.	NE	0,62
2º	ERO	Energisa Rondônia – Distribuidora de Energia S.A.	NO	0,62
4º	NEOENERGIA COSERN	Companhia Energética do Rio Grande do Norte - COSERN	NE	0,63
5º	ESS	Energisa Sul - Sudeste – Distribuidora de Energia S.A.	SE	0,64
6º	CPFL PAULISTA	Companhia Paulista de Força e Luz	SE	0,67
6º	EDP ES	EDP Espírito Santo Distribuição de Energia S.A.	SE	0,67
6º	EQUATORIAL PA	Equatorial para Distribuidora de Energia S.A.	NO	0,67
6º	ETO	Energisa Tocantins Distribuidora de Energia S.A.	NO	0,67
10º	EMT	Energisa Mato Grosso – Distribuição de Energia S.A.	CO	0,68
11º	CPFL PIRATININGA	Companhia Piratininga de Força e Luz	SE	0,69
11º	EMR	Energisa Minas Rio – Distribuidora de Energia S.A.	SE	0,69
13º	NEOENERGIA COELBA	Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia - COELBA	NE	0,71
14º	NEOENERGIA ELEKTRO	Elektro Redes S.A.	SE	0,72
15º	EDP SP	EDP São Paulo Distribuição de Energia S.A.	SE	0,74
15º	EMS	Energisa Mato Grosso do Sul – Distribuidora de Energia S.A.	CO	0,74
15º	RGE	RGE Sul Distribuidora de Energia S.A.	SU	0,74
18º	ESE	Energisa Sergipe – Distribuidora de Energia S.A	NE	0,75
18º	NEOENERGIA BRASÍLIA	Neoenergia Distribuição Brasília S.A.	CO	0,75
20º	NEOENERGIA PERNAMBUCO	Companhia Energética de Pernambuco	NE	0,77
21º	ENEL SP	Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S.A.	SE	0,8
21º	EQUATORIAL PI	Equatorial Piauí Distribuidora de Energia S.A	NE	0,8
21º	LIGHT SESA	Light Serviços de Eletricidade S A	SE	0,8
24º	ENEL CE	Companhia Energética do Ceará	NE	0,82
24º	EQUATORIAL MA	Equatorial Maranhão Distribuidora de Energia S.A	NE	0,82
26º	CELESC	CELESC Distribuição S.A	SU	0,85
27º	ENEL RJ	Ampla Energia e Serviços S.A.	SE	0,86
28º	CEMIG	CEMIG Distribuição S.A	SE	0,91
29º	COPEL	COPEL Distribuição S.A.	SU	0,92
30º	EQUATORIAL GO	Equatorial Goiás Distribuidora de Energia S/A	CO	1,19
31º	CEEE	Companhia Estadual de Distribuição de Energia Elétrica - CEEE-D	SU	1,76

Fonte: Elaboração própria com dados da Aneel.

## Consumo de Energia Elétrica

Em 2024, o consumo de energia elétrica nos mercados livre e cativo na Região Norte atingiu 43,9 mil GWh. Nesse mesmo período, o consumo industrial de energia elétrica foi de 17,7 mil GWh e representou 40% do total da energia elétrica consumida no ano.

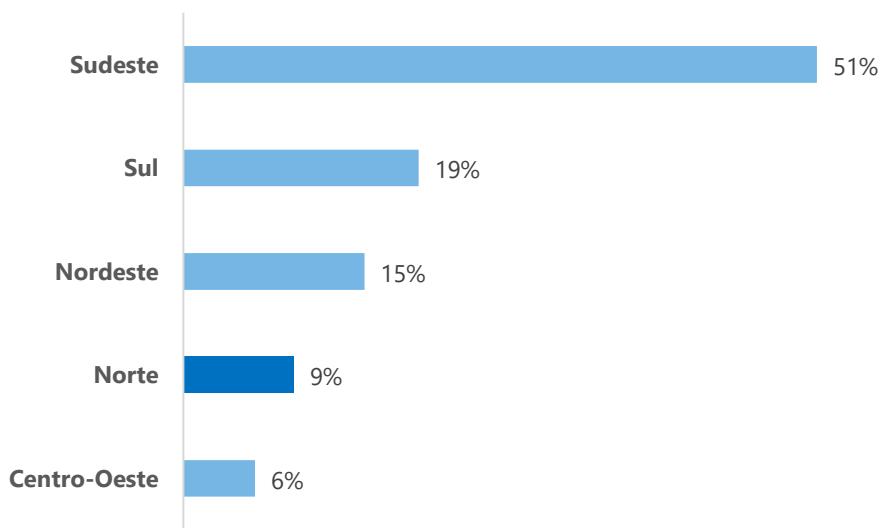
**Quadro 17 - Consumo de energia elétrica por classe na Região Norte (2024)**

Classe	Consumo (GWh)	Participação (%)
Industrial	17.728	40%
Residencial	14.088	32%
Comercial	6.463	15%
Outras	5.618	13%
<b>Total</b>	<b>43.897</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da EPE.

Se considerado o consumo industrial nas diferentes regiões brasileiras nesse mesmo ano, o Norte representou mais de 9% do total nacional.

**Gráfico 12 – Consumo industrial de energia elétrica nas regiões brasileiras (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da EPE.

Dentro do consumo industrial de energia, o setor que apresentou a maior parcela de consumo no Norte foi o metalúrgico, com 54% do total.

**Quadro 18 - Consumo de energia elétrica por setor na Região Norte (2024)**

Setor	Consumo (GWh)	Participação (%)
Metalúrgico	9.504	54%
Outros	3.557	20%
Químico	1.760	10%
Produtos alimentícios	1.281	7%
Extração minerais metálicos	642	4%
Produtos minerais não-metálicos	395	2%
Borracha e material plástico	225	1%
Automotivo	104	1%
Papel e celulose	95	1%
Produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	75	0,4%
Têxtil	18	0,1%
<b>Total</b>	<b>17.657</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados do Anuário EPE 2024.

No último ano, o consumo industrial de energia elétrica da Região Norte representou cerca de 9% do nacional.

### 1.5.2 Gás Natural

#### Produção de Gás Natural

Segundo informações disponibilizadas pela Agência Nacional do Petróleo e Biocombustíveis (ANP), a produção de gás natural na Região Norte, em 2024, foi equivalente a 5.222 milhões m<sup>3</sup>. A proporção de gás natural queimado, perdido, reinjetado e consumido nas unidades de exploração e produção (E&P) situadas no Norte foi de 49,5% do total produzido no ano.

**Quadro 19 - Produção de gás natural na Região Norte (2024)**

<b>Produção</b>	<b>(milhões m<sup>3</sup>)</b>
Produção Região Norte	5.222
- Reinjeção	2.390
- Queimas e perdas	40
- Consumo próprio	154
<b>Produção líquida</b>	<b>2.637</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

Nota: Não inclui Gás Natural Liquefeito.

## **Consumo de Gás Natural**

De acordo com a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), o consumo médio de gás natural na Região Norte foi de cerca de 5.170 mil m<sup>3</sup>/dia em 2023. O setor industrial consumiu aproximadamente 161,4 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural, o que equivale a 3,1% do total consumido na região nesse mesmo período.

**Quadro 20 - Consumo de gás natural por segmento na Região Norte (2023)**

<b>Segmento</b>	<b>Consumo (mil m<sup>3</sup>/dia)</b>	<b>Proporção (%)</b>
Geração elétrica	4.367	84%
Outros	597	12%
Industrial	161	3%
Automotivo	26	0%
Matéria-prima	11	0%
Comercial	6	0%
Residencial	3	0%
Co-geração	-	0%
<b>Total</b>	<b>5.170</b>	<b>100%</b>

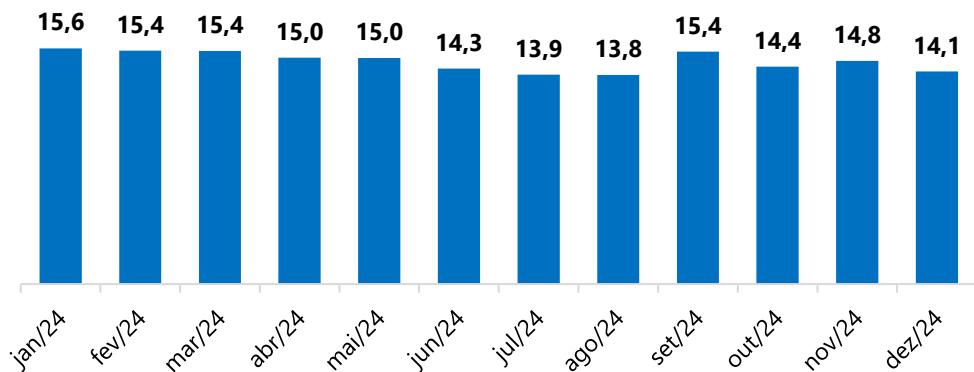
Fonte: Elaboração própria com dados da ABEGÁS.

Em 2023, o consumo médio total de gás natural no Brasil foi de 52.682 mil m<sup>3</sup>/dia, o consumo da Região Norte representou 10% desse total.

## Preço do Gás Natural

O preço médio do gás natural ao consumidor industrial na Região Norte, em 2024, foi cerca de US\$14,75/MMBtu para a faixa de consumo de até 20.000 m<sup>3</sup>/dia.

**Gráfico 13 - Preço médio do gás natural para o consumidor industrial na Região Norte em US\$/MMBtu (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados do Ministério de Minas e Energia (MME).

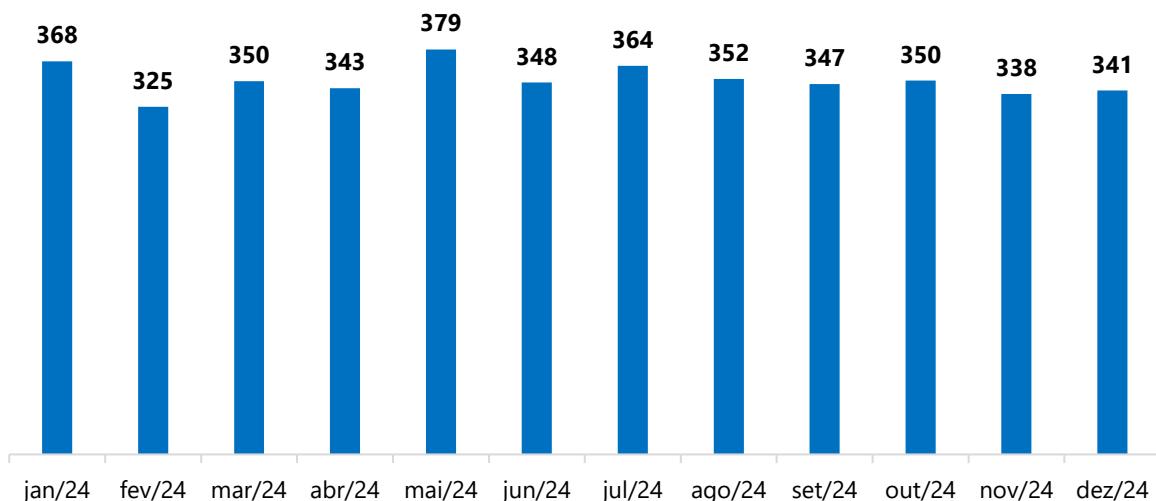
Nota: Preço médio com imposto e custo de transporte. Faixa de consumo 20.000 m<sup>3</sup>/dia.

O preço médio do gás natural no Brasil foi cerca de US\$ 18,92 por MMBTU em 2024. Na Região Norte, nesse período, o preço foi US\$ 14,75 por MMBTU.

### 1.5.3 Petróleo e derivados

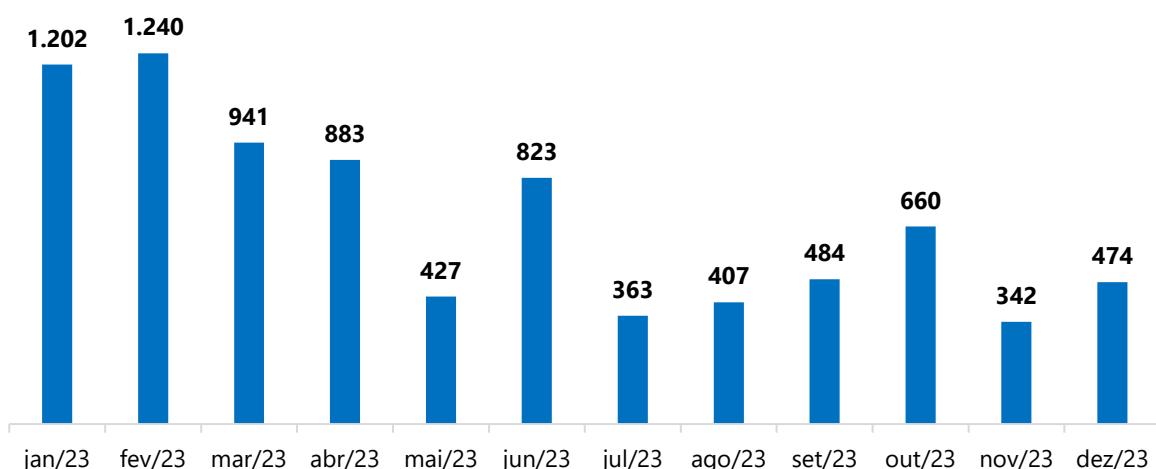
A produção de petróleo nos estados localizados na Região Norte, em 2024, foi de 4,2 milhões de barris. Por sua vez, o volume correspondente à produção de derivados nas refinarias localizadas na região, em 2024, foi de aproximadamente 8,2 milhões de barris.

**Gráfico 14 - Produção de petróleo na Região Norte em mil bbl (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

**Gráfico 15 - Produção de derivados de petróleo na Região Norte em mil bbl (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

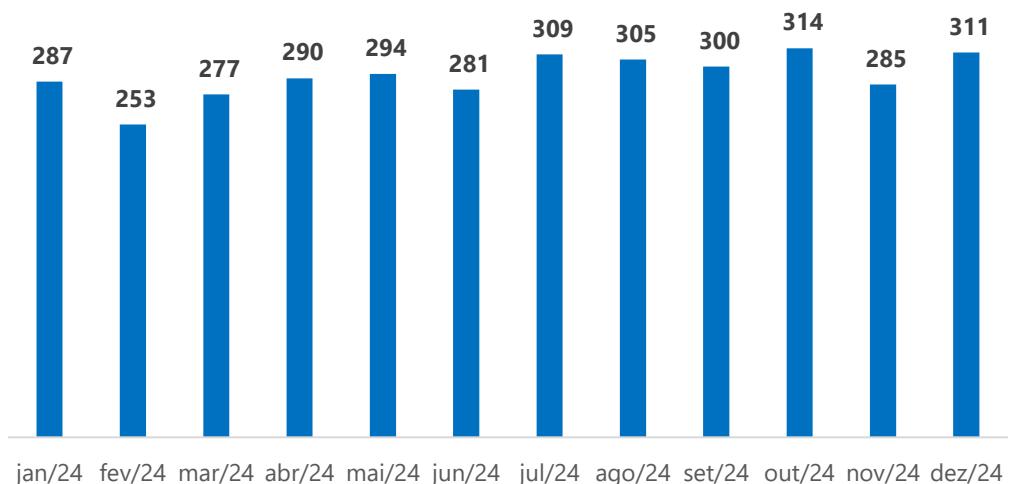
#### **1.5.4 Combustíveis**

##### **Vendas de Combustíveis**

Em relação à comercialização de combustíveis, os dados da ANP mostram que a Região Norte comercializou, em 2024, cerca de 3,5 milhões de m<sup>3</sup> de gasolina comum, 6,7

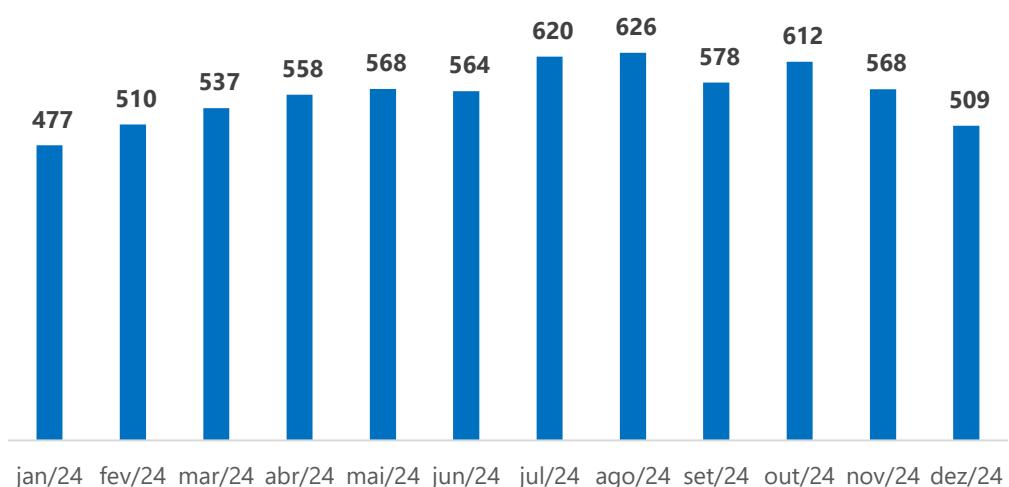
milhões de m<sup>3</sup> de óleo diesel e aproximadamente 0,4 milhão de m<sup>3</sup> de etanol hidratado.

**Gráfico 16 - Vendas de gasolina comum na Região Norte em mil m<sup>3</sup> (2024)**



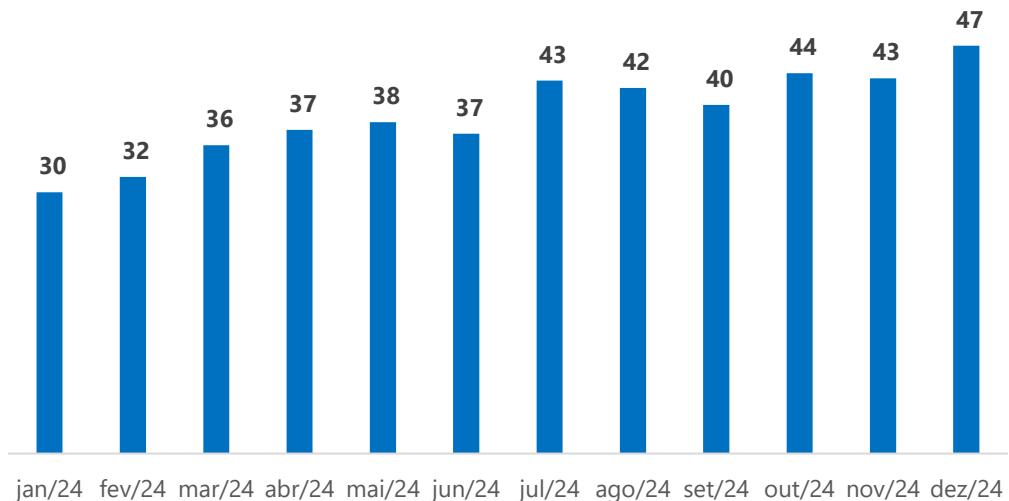
Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

**Gráfico 17 - Vendas de óleo diesel na Região Norte em mil m<sup>3</sup> (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

**Gráfico 18 - Vendas etanol hidratado na Região Norte em mil m<sup>3</sup> (2024)**



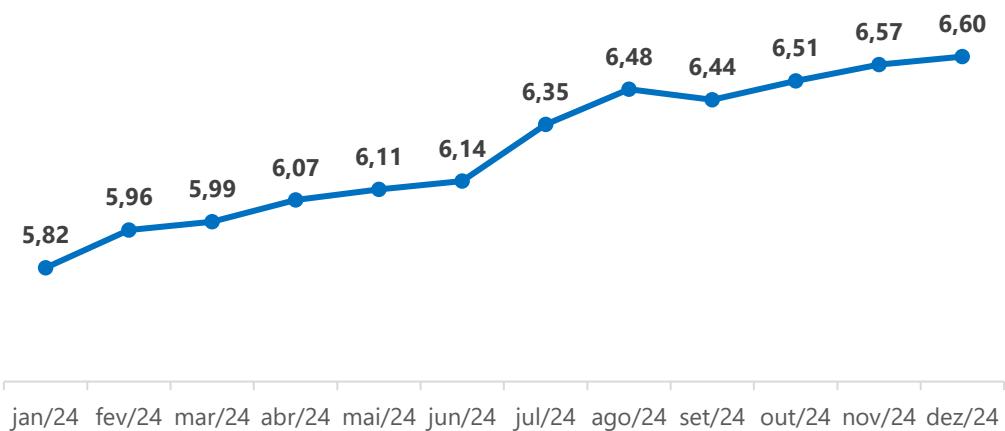
Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

As vendas de gasolina comum no Norte atingiram, em 2024, 8% das vendas nacionais, enquanto o óleo diesel e etanol hidratado representaram, respectivamente, 10% e 2%.

### **Preço ao Consumidor**

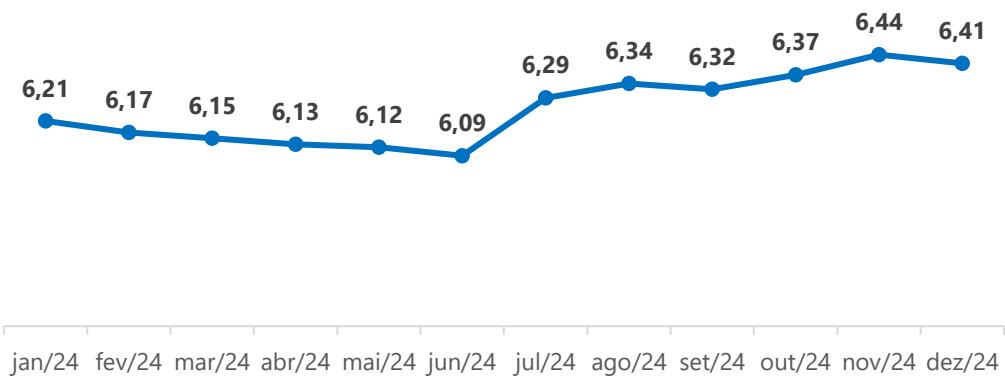
De acordo com as informações divulgadas pela ANP sobre o preço médio de revenda de combustíveis nas diferentes regiões brasileiras, em 2024, o valor cobrado pela gasolina comum na Região Norte foi de aproximadamente R\$ 6,25. Por sua vez, o preço médio do óleo diesel na região foi de R\$ 6,25, e de R\$ 4,56 para o etanol hidratado.

**Gráfico 19 - Preço médio ao consumidor da gasolina comum na Região Norte em R\$/L (2024)**



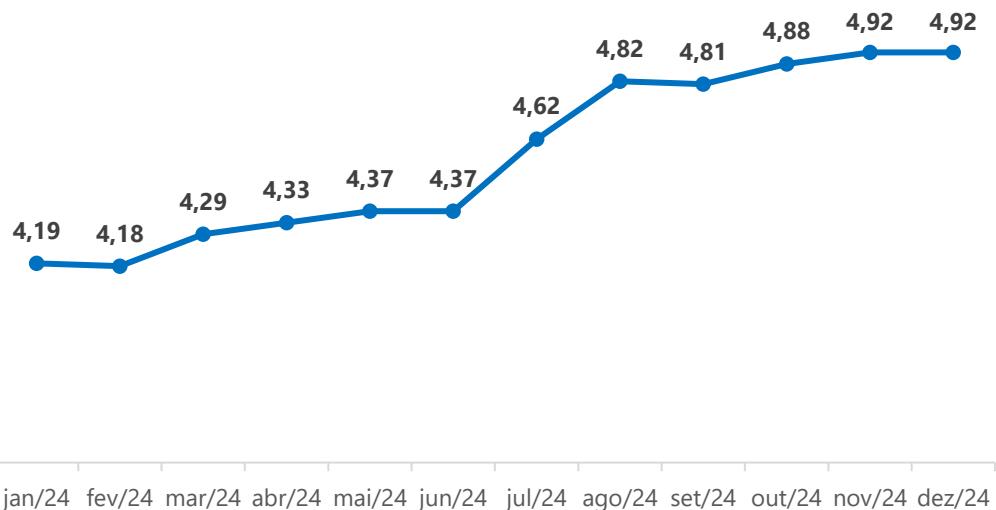
Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

**Gráfico 20 - Preço médio ao consumidor do óleo diesel na Região Norte em R\$/L (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

**Gráfico 21 - Preço médio ao consumidor do etanol hidratado na Região Norte em R\$/L (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da ANP.

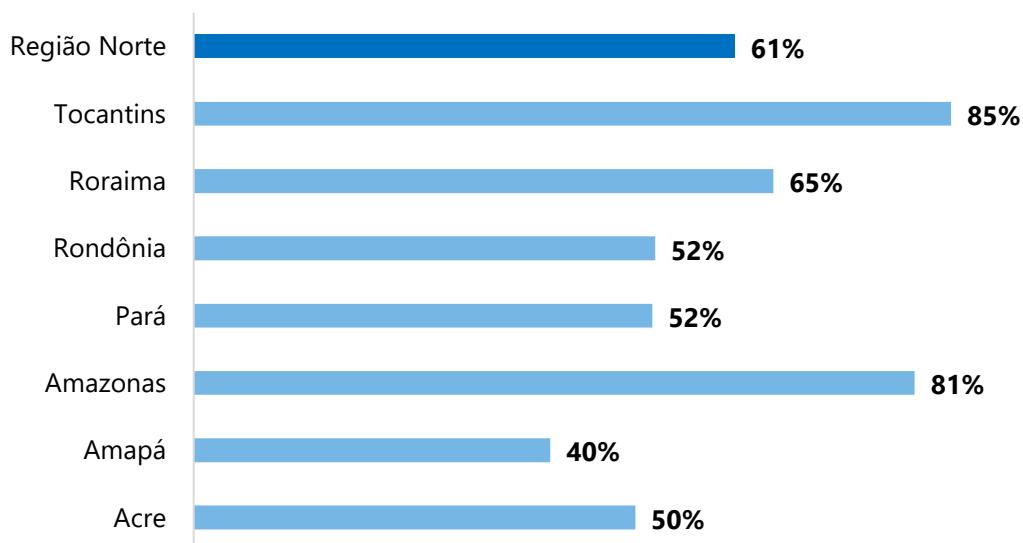
O preço médio da gasolina comum e do óleo diesel ficaram, no último ano, 5% e 6% acima da média nacional, respectivamente. Já o etanol hidratado ficou 18% acima da média nacional.

## 1.6 Saneamento Básico

### Atendimento de Água

Com base nos dados mais recentes divulgados pelo Sistema Nacional de Informações em Saneamento Básico (SINISA), em 2024, referentes a 2023, 61% da população da Região Norte é atendida com rede de abastecimento de água. Dos estados que compõem a região, Tocantins é o que possui o maior índice de atendimento de sua população (85%).

**Gráfico 22 – Atendimento da população total com rede de abastecimento de água na Região Norte (2023)**



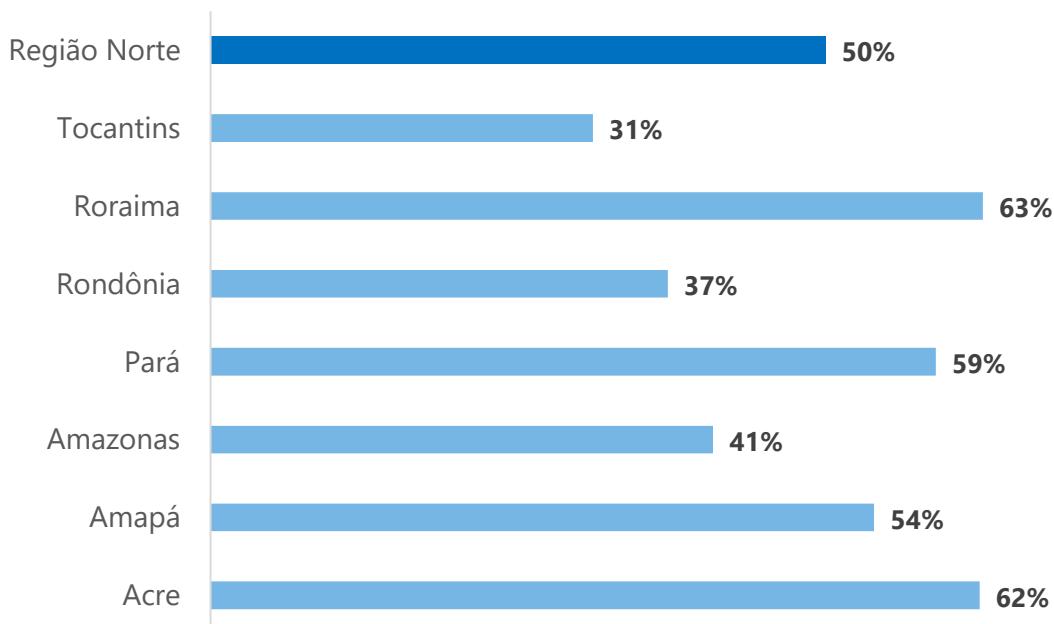
Fonte: Elaboração própria com dados do SNIS 2023.

Em 2023, o atendimento da população total com rede de abastecimento de água no Brasil foi de 83% e na Região Norte esse índice ficou em 61%.

### **Perdas na Distribuição de Água**

Os dados referentes a perdas na distribuição de água apontam para um índice de 50% na Região Norte, em 2023. Com exceção dos estados do Tocantins e de Rondônia, que possuem índice de perdas de 31% e 37%, respectivamente, os demais estados encontram-se acima da média nacional (40%). Esse percentual representa a parcela do volume de água disponibilizado que não foi utilizado pelos consumidores, seja por vazamentos, falhas nos sistemas de medição ou ligações clandestinas.

**Gráfico 23 - Perdas totais de água na distribuição na Região Norte (2023)**



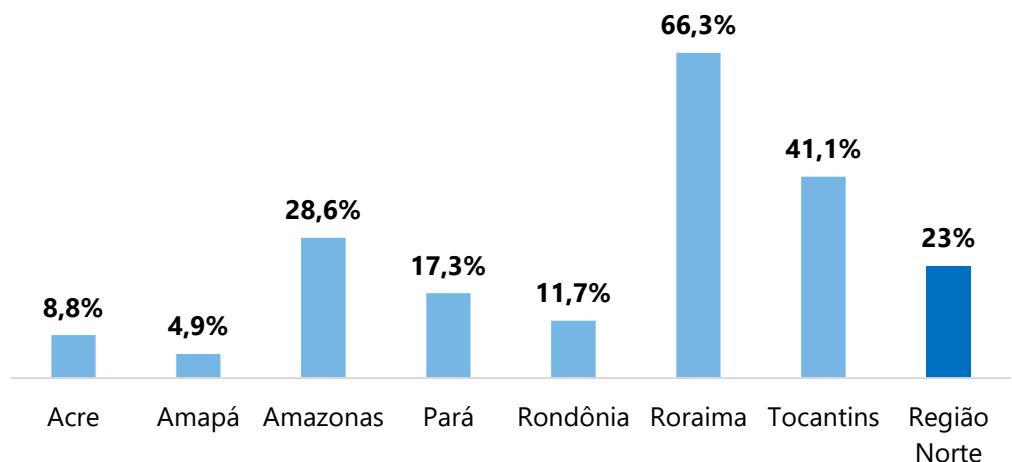
Fonte: Elaboração própria com dados do SNIS.

O índice de perdas na distribuição de água no Brasil, em 2023, foi de 40%. Na Região Norte, esse índice foi de 50%.

### **Atendimento de Esgoto**

As redes de esgoto atendem a 60% da população total do Brasil. A Região Norte possui o menor índice de atendimento do país com cerca de 23% da população atendida com esgotamento sanitário. O indicador de esgotamento sanitário é referente aos serviços que utilizam rede pública. O Estado de Roraima é o que apresenta a maior cobertura, com índice de 66%.

**Gráfico 24 - Atendimento da população total com rede coletora de esgoto na Região Norte (2023)**



Fonte: Elaboração própria com dados do SNIS.

O atendimento da população total com rede coletora de esgoto no Brasil é de 60% e na Região Norte é de 23%.

## 1.7 Telecomunicações

### Serviços Contratados Ativos de Internet Móvel

Foram realizados 17 milhões de acessos de telefonia móvel, em dezembro de 2024, na Região Norte. Desses acessos, 5% ocorreram por tecnologia 2G, 4% por 3G, 76% por 4G e 15% por tecnologia 5G.

**Quadro 21 - Evolução do número de acessos de telefonia móvel por tecnologia na Região Norte (dez/2024)**

Tecnologia	Acessos (milhões)	Participação (%)
2G	0,9	5%
3G	0,8	4%
4G	13,5	76%
5G	2,6	15%
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria com dados da Anatel.

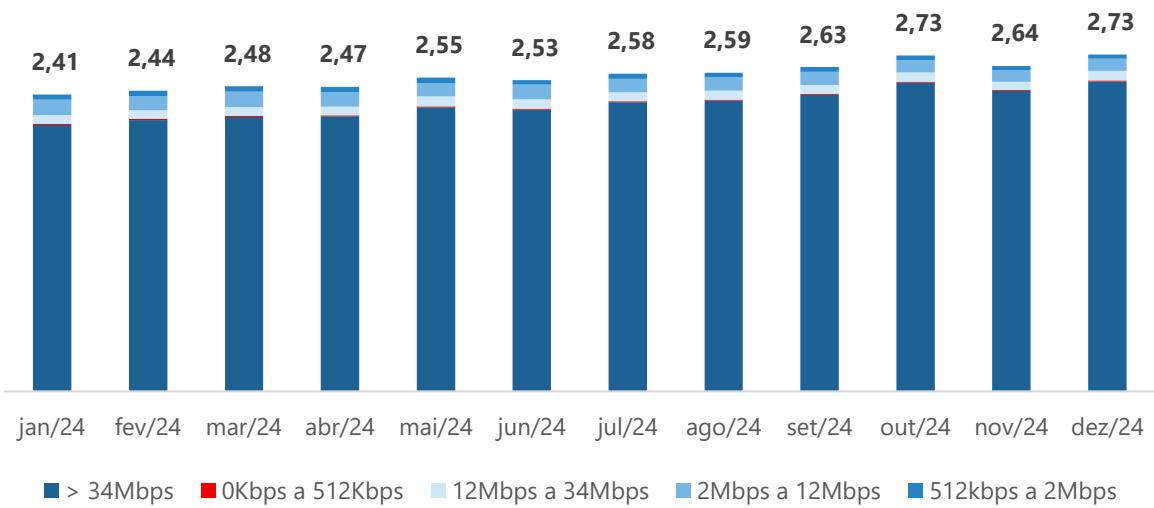
O número de acessos móveis por tecnologia 5G na região representou, em dezembro de 2024, 6,5% do total de acessos por essa tecnologia no país.

## Acessos em Internet Fixa

Em 2024, foram efetuados uma média de 2,56 milhões de acessos mensais em internet fixa na Região Norte. Do total de acessos, 91% foram realizados em velocidade superior a 34 Mbps.

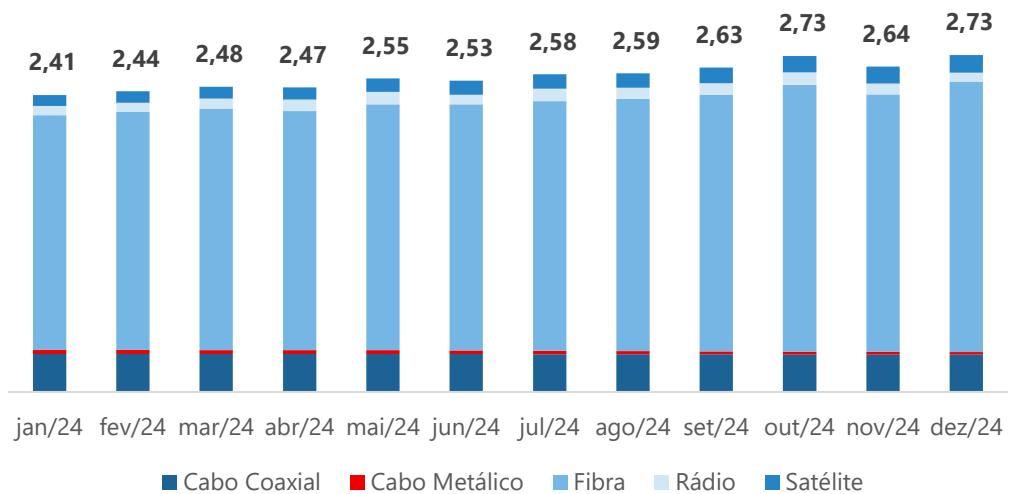
O aumento dos acessos em alta velocidade acompanha o crescimento da utilização da fibra ótica, sendo essa a tecnologia com maior número de acessos na Região Norte, abrangendo 79% do mercado.

**Gráfico 25 - Evolução dos acessos por faixa de velocidade na Região Norte em milhões (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da Anatel.

**Gráfico 26 - Evolução dos acessos por tecnologia na Região Norte em milhões (2024)**



Fonte: Elaboração própria com dados da Anatel.

Em 2024, o número de acessos em internet fixa na Região Norte representou cerca de 5% do total do país.

## 1.8 Destaques da infraestrutura na Região Norte

- A **Margem Equatorial** possui um expressivo potencial petrolífero. A exploração das reservas da região pode somar até 10 bilhões de barris e garantir a continuidade da produção nacional de petróleo e gás nas próximas décadas. Com base nas previsões do Plano Decenal de Expansão de Energia 2034, desenvolvido pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a exploração do pré-sal deve declinar a partir de 2031. Estima-se que a produção de petróleo no pré-sal chegará ao pico, em 2030, com 5,3 milhões de barris/dia.
- A obra para o derrocamento do **Pedral do Lourenço**, localizado no município de Itupiranga (PA), aguarda há várias décadas a liberação do licenciamento ambiental para viabilizar a plena navegabilidade na Hidrovia do Rio Tocantins (PA). A partir da conclusão dessa obra, a hidrovia terá potencial de movimentação de 20 milhões de toneladas/ano.
- O **Arco Norte** compreende o sistema de transportes (portos, rodovias, ferrovia e hidrovia) que é responsável pelo escoamento de soja e milho do centro-oeste para a exportação nos portos do norte e nordeste. De acordo com a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT), até 2030, esse corredor logístico tem o potencial de alcançar 50% de toda a exportação nacional de soja e milho.
- Localizada no Rio Xingú, no Estado do Pará, a **Hidrelétrica de Belo Monte** possui capacidade instalada de 11.000 MW e, no primeiro semestre de 2025, a hidrelétrica foi responsável por suprir 8% de toda energia utilizada no Brasil.
- A **Hidrelétrica de Tucuruí (PA)** é responsável pelo abastecimento de energia elétrica de toda a Região Norte do país, contando com uma capacidade instalada de 8.370 MW.

- A Hidrovia do Rio Madeira é uma das vias fluviais mais importantes de transporte localizadas no Corredor Logístico Norte, com uma extensão navegável de 1.060 km entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM). Os **comboios fluviais** que utilizam a via para o transporte de grãos - especialmente soja - são formados por até 30 barcaças, que podem somar até 60 mil toneladas.
- No **setor de saneamento básico**, apenas 61% da população da Região Norte tem acesso à rede de abastecimento de água e somente 23% conta com esgotamento sanitário adequado — os índices mais baixos do país. Essa realidade impõe desafios à saúde pública, à qualidade de vida da população e à viabilidade de novos empreendimentos industriais.
- As duas principais instalações que movimentam contêineres na região norte são os terminais de **Chibatão** e o **Super Terminais**. Em 2024, foram movimentados 1 milhão de TEUs nos estados da região, dos quais cerca de 82% passaram por esses dois terminais.
- O Estado do Amapá não possui conexão rodoviária com o restante do Brasil. A construção da **Ponte sobre o Rio Jari** está prevista no Novo PAC e ligará o município de Laranjal do Jari (Amapá) ao Distrito de Monte Dourado (Pará).

Fonte: Elaboração própria com dado do MME, EPE, MPOR, AMPORT, Conab, Norte Energia, DNIT, SINISA e Casa Civil.

## **2 COMO OS EMPRESÁRIOS INDUSTRIAIS AVALIAM A INFRAESTRUTURA DA REGIÃO NORTE?**

Em 2022, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) realizou levantamento, em parceria com a FSB Pesquisas, para obter um diagnóstico das condições da infraestrutura nas diferentes regiões brasileiras. A pesquisa foi realizada por meio de entrevistas telefônicas com 2.500 executivos de grandes e médias indústrias, sendo 500 em cada região. O levantamento foi realizado entre 23 de junho e 9 de agosto de 2022 e a construção da amostra levou em consideração o porte das empresas e o setor de atividade de acordo com a Classificação Nacional das Atividades Econômica (CNAE) representado pelos executivos.

A margem de erro no total da amostra foi de dois pontos percentuais, considerando um intervalo de confiança de 95%. Além disso, foi aplicado um fator de ponderação para corrigir eventuais distorções em relação ao plano amostral.

A seguir, foi realizado um recorte, levando em consideração as informações disponibilizadas para a Região Norte e para o Brasil.

## Avaliação da Infraestrutura em Geral

**Gráfico 27 - Como o empresário industrial avalia as condições da infraestrutura na Região Norte?**



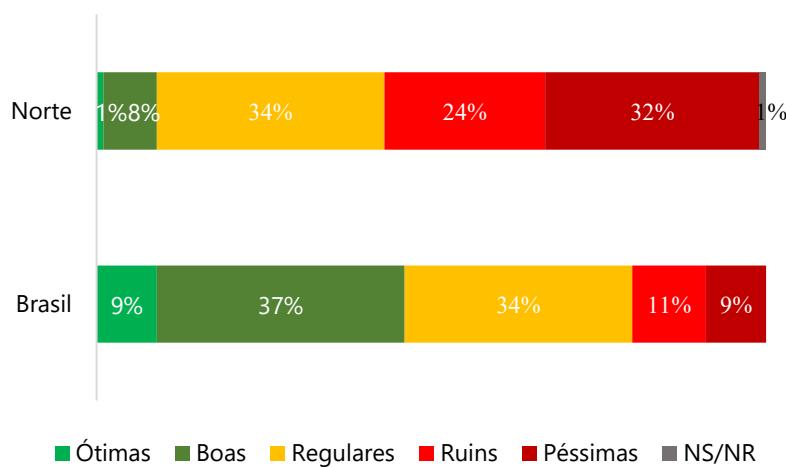
Ao todo, 74% dos empresários industriais consideram as condições de infraestrutura como regular, ruim ou péssima na Região Norte. No Brasil, esse patamar é de 45%.

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

## Avaliação do Transporte Rodoviário

**Gráfico 28 - Como o empresário industrial avalia a infraestrutura de transporte rodoviário na Região Norte?**



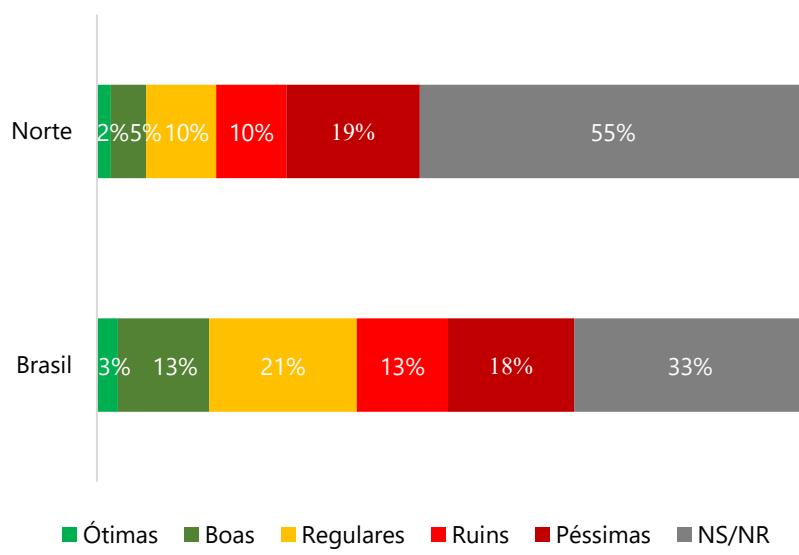
No Brasil, 54% dos empresários industriais apontam a infraestrutura rodoviária como regular, ruim ou péssima. Na Região Norte, a situação relatada é pior (90%).

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

## Avaliação do Transporte Ferroviário

**Gráfico 29 - Como o empresário industrial avalia a infraestrutura de transporte ferroviário na Região Norte?**



Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

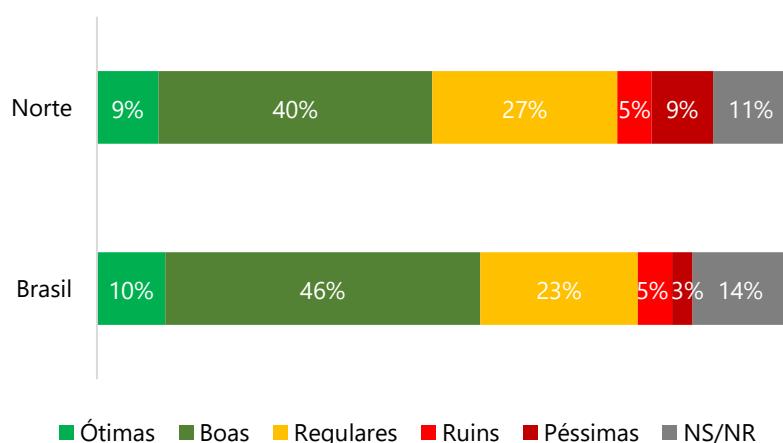
\* NS/NR indica que o respondente não soube responder ou não respondeu.

Cerca de 49% dos empresários industriais consideram a infraestrutura ferroviária como regular, ruim ou péssima na Região Norte. No Brasil, essa participação equivale a 52%.

No Norte, 55% não sabem ou não responderam. Já no Brasil, esse percentual corresponde a 33%.

## Avaliação do Transporte Aéreo

**Gráfico 30 - Como o empresário industrial avalia a infraestrutura de transporte aéreo na Região Norte?**



Na Região Norte, 41% dos empresários industriais dizem que a infraestrutura aeroportuária é regular, ruim ou péssima. Já no Brasil, esse percentual atinge 31% dos entrevistados.

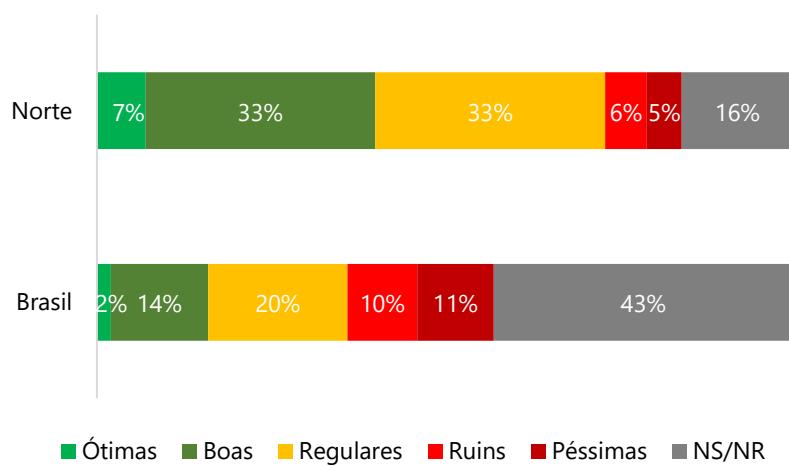
Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

\* NS/NR indica que o respondente não soube responder ou não respondeu.

## Avaliação do Transporte Hidroviário

**Gráfico 31 - Como o empresário industrial avalia a infraestrutura de transporte hidroviário na Região Norte?**



Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

\* NS/NR indica que o respondente não soube responder ou não respondeu.

Na Região Norte, 44% dos empresários industriais afirmam que a infraestrutura portuária é regular, ruim ou péssima. Já no Brasil, equivale a 34%.

No Norte, 16% não sabem ou não responderam. Já no Brasil, esse percentual corresponde a 43%.

## Principais gargalos de transporte e prioridades de investimento no setor

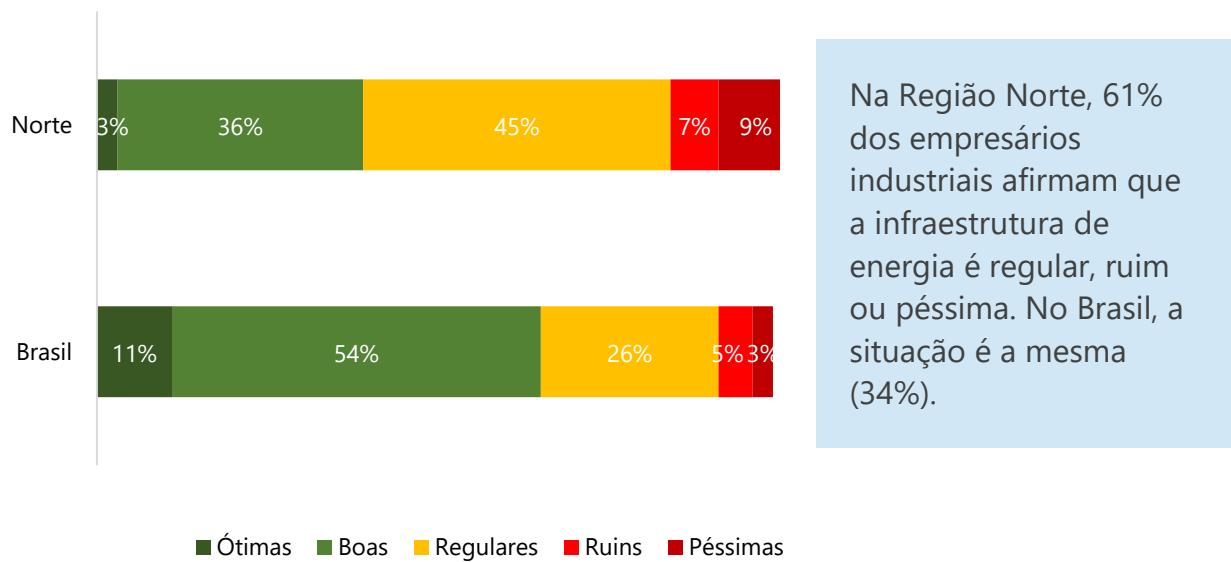
**Quadro 22 - Quais os principais gargalos de transporte na Região Norte?**

Gargalos de transporte
Infraestrutura das rodovias
Acesso aos portos/Infraestrutura dos portos
Pouca malha ferroviária
Problemas no transporte aéreo
Investimento em infraestrutura de tecnologia

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

## Avaliação da Infraestrutura de Energia

**Gráfico 32 - Como o empresário industrial avalia a infraestrutura de energia na Região Norte?**



■ Ótimas ■ Boas ■ Regulares ■ Ruins ■ Péssimas

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

## Principais gargalos de energia e prioridades de investimento no setor

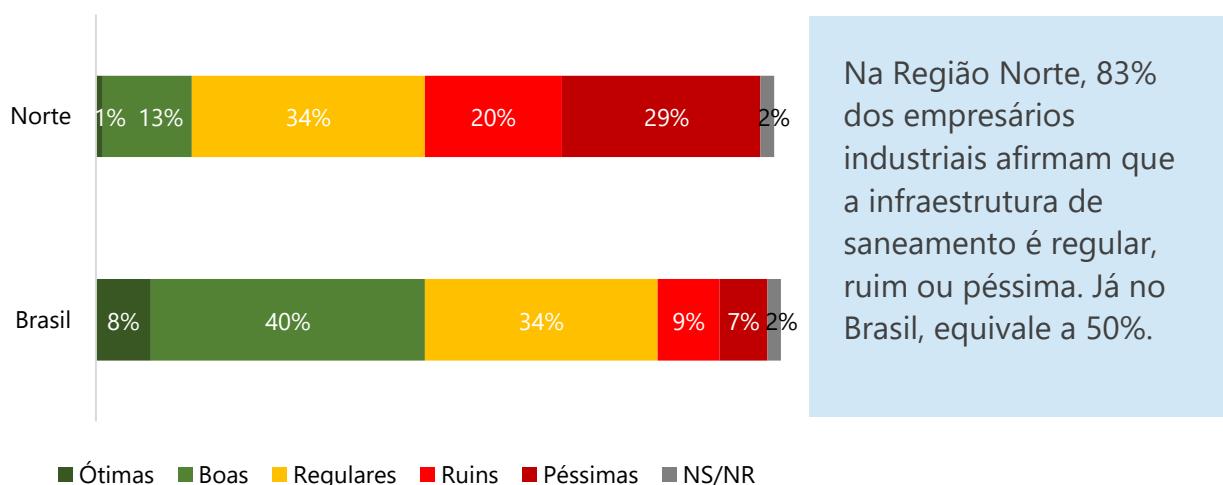
**Quadro 23 - Quais os principais gargalos de energia na Região Norte?**

Gargalos de energia
Transmissão de energia sem qualidade
Alto custo de energia
Expandir as redes de transmissão / Interiorizar a rede
Falta de concorrência no setor

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

## Avaliação da Infraestrutura de Saneamento Básico

**Gráfico 33 - Como o empresário industrial avalia a infraestrutura de saneamento básico na Região Norte?**



■ Ótimas ■ Boas ■ Regulares ■ Ruins ■ Péssimas ■ NS/NR

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

\* NS/NR indica que o respondente não soube responder ou não respondeu.

## Principais gargalos no setor de saneamento básico e prioridades de investimento no setor

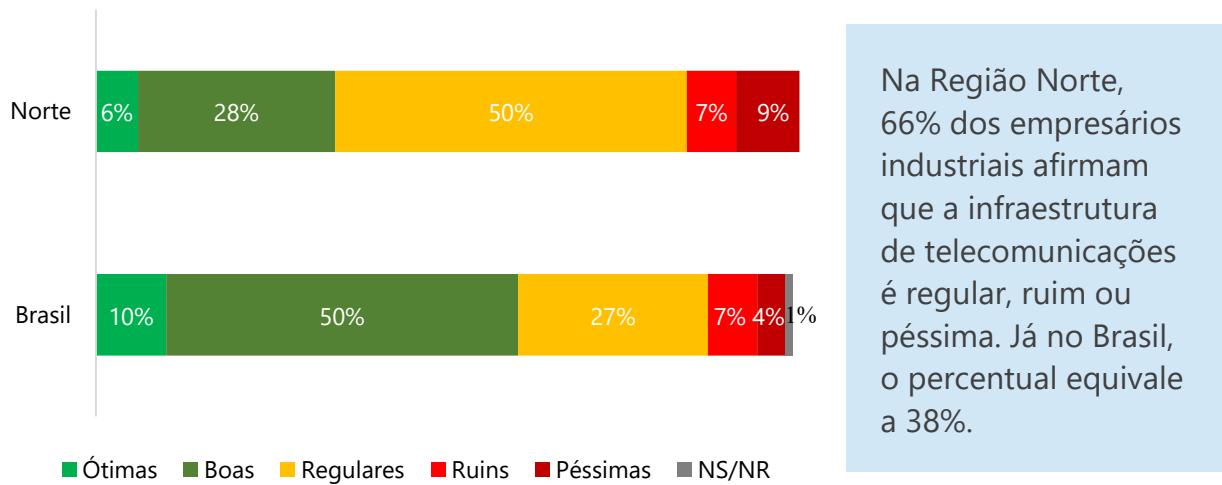
**Quadro 24 - Quais os principais gargalos de saneamento básico na Região Norte?**

Gargalos de saneamento
Falta de saneamento básico em geral
Falta de tratamento de esgoto
Falta de abastecimento de água
Falta de coleta seletiva de lixo
Acesso à água potável
Falta de investimento em escoamento das águas pluviais
Despejo de lixo sem critério
Poluição dos rios

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

## Avaliação da Infraestrutura de Telecomunicações

**Gráfico 34 - Como o empresário industrial avalia a infraestrutura de telecomunicações na Região Norte?**



Na Região Norte, 66% dos empresários industriais afirmam que a infraestrutura de telecomunicações é regular, ruim ou péssima. Já no Brasil, o percentual equivale a 38%.

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

Nota: A soma pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

\* NS/NR indica que o respondente não soube responder ou não respondeu.

## Principais gargalos no setor de telecomunicações e prioridades de investimento no setor

**Quadro 25 - Quais os principais gargalos de telecomunicações na Região Norte?**

Gargalos de telecomunicações
Qualidade do sinal do celular
Velocidade da internet
Falta de investimento em tecnologia
Demora/Falta do 5G
Disponibilidade da fibra ótica
Telefonia ruim em geral
Atendimento pelas empresas muito ruim
Infraestrutura na parte de internet
Preço para o consumidor
Monopólio de empresas

Fonte: Elaboração própria com dados da CNI/FSB Pesquisa (2022).

## **3 PROPOSTAS PARA AVANÇAR NA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA**

O Brasil tem enormes desafios para reduzir o elevado déficit de infraestrutura. A recuperação dos investimentos depende tanto da agenda de concessões e privatizações, quanto de melhorias e reestruturações no ambiente regulatório e de política pública setorial.

Neste contexto, a CNI elencou uma série de propostas para mitigação dos principais problemas de infraestrutura. A primeira parte contempla propostas em âmbito nacional e a segunda relaciona iniciativas locais mapeadas pelas Federações de Indústria da Região Norte.

### **3.1 Propostas para o Brasil**

- Aprovar o novo modelo para o setor elétrico**

O atual modelo do setor elétrico tem apresentado claros sinais de desgaste e o custo da energia tem crescido, sistematicamente, acima da inflação. É preciso aprovar o PL 414/2021 (ou outra proposta na mesma direção), como forma de aprimorar o modelo regulatório e comercial do setor elétrico, assegurando a contínua expansão do mercado livre.

- Expandir a participação das hidroelétricas**

As usinas hidrelétricas se apresentam como principal instrumento para fornecer serviços anciliares de flexibilidade, armazenamento e segurança energética para o sistema elétrico. É necessário rever a política de expansão das usinas hidroelétricas com reservatórios e implantar regras para mensuração dos serviços anciliares, relativos à

flexibilidade, segurança energética e controle secundário de frequência, prestados pelas hidroelétricas.

- **Racionalizar os encargos incidentes sobre a tarifa de energia elétrica**

Uma questão central que afeta a competitividade do setor produtivo é o peso dos impostos, taxas e encargos sobre a tarifa de energia elétrica. Estes impostos e encargos somados representam mais de 45% do total da tarifa. No caso específico dos encargos setoriais, o montante equivale a 13,7% do custo total das tarifas de energia. Atualmente, existem cerca de 16 encargos setoriais e taxas. É preciso estabelecer uma solução estrutural que discipline os gastos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), impedindo a criação de novos subsídios na conta de energia.

- **Promover a desconcentração da oferta de gás natural**

O elevado grau de concentração na comercialização de gás natural reflete no seu preço ao consumidor final. Dessa forma, a promoção da desconcentração e diversidade da oferta representa condição necessária ao desenvolvimento de um mercado de gás no Brasil. É preciso implementar o programa de desconcentração de oferta de gás natural (*Gas Release*), conforme previsto no Artigo 33 da Lei nº 14.134/21.

- **Promover a harmonização das legislações do setor de gás natural**

Os Decretos 10.712/2021 e 12.153/2024, que regulamentam a Nova Lei do Gás, definiram que o MME e a ANP devem se articular com os Estados visando a harmonização e o aperfeiçoamento das normas atinentes à indústria de gás natural, inclusive em relação à regulação do consumidor livre. É fundamental que seja realizada a harmonização entre Legislação Federal e Legislações Estaduais sobre o gás natural

com a implementação do Pacto Nacional para o Desenvolvimento do Mercado de Gás Natural.

- **Avançar na regulamentação das atividades de petróleo e gás em terra**

As bacias sedimentares brasileiras em terra possuem elevado potencial, mas são ainda pouco exploradas. A produção de gás em campos *onshore* pode contribuir para a ampliação da disponibilidade do combustível no país. Para tanto, é necessário consolidar e avançar nos temas pautados no Programa para Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (REAT) e a regulamentação do Programa para Incentivo e Revitalização das Atividades de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural – Potencializa E&P.

- **Possibilitar outorga de concessão para os leilões na área do Pré-sal**

O marco legal que trata sobre a exploração e produção de petróleo, gás natural e de outros hidrocarbonetos em áreas localizadas no polígono do pré-sal estabelece que os contratos serão estabelecidos sob o regime de partilha de produção. No entanto, após os leilões dos principais blocos do pré-sal, esse regime se mostra ineficaz por não conseguir gerar competição. É preciso alterar o marco legal para permitir a licitação nos blocos em que o regime de concessão seja mais vantajoso.

- **Avançar no desenvolvimento de novas áreas de exploração de petróleo e gás**

Os campos do pré-sal correspondem a 75% do total da produção nacional. Contudo, o resultado dos esforços exploratórios nessa área nos últimos anos tem sido decrescente. É preciso viabilizar a exploração de petróleo e gás natural em novas fronteiras geológicas e em reservatórios de baixa permeabilidade, destravando as

campanhas exploratórias na região da Margem Equatorial e impulsionando o Programa Poço Transparente.

- **Concluir a regionalização dos serviços de água e esgoto**

A regionalização dos serviços de água e esgoto é um objetivo explícito do Novo Marco Legal do Saneamento Básico, calcada na justificativa de ganhos de escala na oferta pelo prestador responsável. Atualmente, cerca de 57% dos municípios já estão incluídos em algum tipo de regionalização pelas leis estaduais, mas ainda não houve implementação efetiva da estrutura regionalizada. Portanto, é preciso criar mecanismos que permitam a operacionalização de fato dos serviços.

- **Transferir as administrações portuárias para a gestão privada**

Apesar dos avanços obtidos a partir da aprovação da nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13), os grandes portos públicos do país apresentam um baixo nível de eficiência na gestão portuária. A modernização das administrações portuárias é a parte da Lei dos Portos que ainda necessita avançar. O governo precisa dar continuidade à transferência dos Portos Públicos ao setor privado.

- **Viabilizar a participação privada para exploração de hidrovias**

O transporte hidroviário apresenta uma baixa participação no total de cargas movimentadas no país. O artigo 21 da Constituição Federal estipula que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte aquaviário doméstico. Dessa forma, é possível a exploração pelo setor privado da administração, gestão e dos investimentos nas hidrovias brasileiras, conforme já ocorre em diferentes setores da infraestrutura. É importante estudar a

possibilidade de implementação do regime de outorgas ao setor privado para gestão de trechos hidroviários.

- **Garantir a plena regulamentação do Marco Legal de Ferrovias**

O Brasil tem 30 mil quilômetros de ferrovias, sendo que grande parte atualmente apresenta elevado nível de ociosidade. Um amplo esforço deve ser realizado para garantir a modernização das infraestruturas ferroviárias do país. Isso porque a construção de ferrovias demanda recursos vultosos e o novo marco estabelecido para o setor (Lei nº 14.273/2021) ainda carece de plena regulamentação.

- **Alterar o regime de outorga para o estabelecimento de portos secos no país**

As Estações Aduaneiras Interior (EADI), ou “portos secos”, são áreas alfandegadas de uso público criadas como uma opção logística para desafogar o armazenamento de mercadorias. No entanto, existem apenas 63 dessas instalações em operação no país, sendo que poucas foram concedidos nos 10 últimos anos. O principal motivo para a baixa implementação de portos secos decorre da obrigatoriedade de licitação, que deve ser feita pela Receita Federal, órgão sem a estrutura para modelar o processo de concessão com a agilidade e expertise necessária. É necessário excluir o inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074/1995, que inclui as estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público como instalações sujeitas ao regime de concessão, permitindo o modelo de autorização para essas instalações.

- **Agilizar a implementação do DT-e**

O Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) foi instituído a partir da Lei nº 14.206/2021 e tem como objetivo principal unificar, reduzir e simplificar dados e informações exigidas por órgãos e entidades intervenientes para a realização e a

contratação da operação de transporte. Ainda que tenha sido realizada uma tentativa de regulamentação, com a publicação do Decreto 11.313/2022, não foi possível garantir de fato a operacionalização do sistema. Dessa forma, o Governo Federal deve publicar uma nova proposta de decreto para regulamentar o DT-e.

- **Modernizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Desde meados do século passado, o Brasil passa por um processo de urbanização acelerado e desordenado. Apesar dos avanços alcançados com a aprovação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), ainda persistem problemas relacionados à governança, à gestão e ao financiamento de projetos na área. É prioritário aprovar uma nova Política Nacional de Mobilidade Urbana (PL 3.278/2021 ou outro que siga a mesma direção).

## Propostas para a Região Norte

### Rodovias

- **BR-010/PA (Belém-Brasília):** Garantir a realização de obras de melhorias e manutenção contínua na Rodovia Belém-Brasília, uma vez que o trecho representa importante eixo de ligação entre a capital paraense e a capital federal.
- **BR-163/PA e suas vicinais:** Modernizar a malha rodoviária da BR-163/PA como forma de melhorar o escoamento de produção do interior do país para portos estratégicos da região norte, como Miritituba e Santarém.
- **BR-230/PA (Transamazônica):** Concluir a ponte sobre o Rio Xingu e revitalizar a malha rodoviária da Transamazônica, assegurando o escoamento da produção e a proteção da biodiversidade, para melhor ligação e integração entre as regiões Norte e Nordeste do país.
- **BR-316/PA (Belém-Maceió):** Recuperar pontos estratégicos da BR-316/PA, bem como concluir a duplicação do trecho entre Castanhal e Trevo de Salinas.
- **BR-308/PA:** Promover melhorias na pavimentação da BR-308/PA, incluindo o trecho entre Viseu e Bragança.
- **BR-319 (Porto Velho-Manaus):** Avançar com o processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319, que liga Manaus a Porto Velho, como forma de garantir condições adequadas de transporte.
- **BR-364/RO (Vilhena-Porto Velho):** Discutir alternativas para duplicação do trecho entre Vilhena e Porto Velho, uma vez que o projeto de concessão prevê apenas a duplicação entre Jaru e Presidente Médici.
- **Ponte Binacional Guajará-Mirim:** Dar celeridade ao projeto de construção da ponte binacional Guajará-Mirim, ampliando as rotas logísticas de comércio internacional do país por meio do pacífico.

- **BR-421/RO:** Realizar obras de manutenção e ampliação da malha rodoviária, com destaque para a pavimentação do trecho “Estrada Parque”.
- **BR-425/RO:** Expandir a infraestrutura rodoviária em pontos críticos por meio da construção de acostamentos e duplicação de trechos de pista simples, com o propósito de facilitar a produção industrial.
- **BR-174/AM:** Garantir a recuperação da BR-174 em trechos específicos, com problemas no asfaltamento e pontes, e assegurar a duplicação em pontos de maior tráfego.
- **BR-317/AM:** Iniciar as obras de manutenção e asfaltamento da BR 317-AM, com a devida delimitação de reservas e zoneamento de seu entorno.
- **BR-242 (Transbananal):** Viabilizar a construção da Transbananal na BR-242, um trecho de 92 km que deve ligar Formoso do Araguaia (TO) a São Félix do Araguaia (MT).
- **BR-010/TO (Aparecida do Rio Negro-Goiatins):** Concluir as obras do trecho entre Aparecida do Rio Negro e Goiatins na BR-010/TO. Esse empreendimento é fundamental para atender o crescimento das safras na região.
- **BR-153 (Ponte de ligação PA e TO):** Dar celeridade na entrega da ponte sobre o rio Araguaia que liga os estados do Pará e do Tocantins, na BR-153.
- **BR-364/AC:** Realizar as obras de reconstrução e manutenção da BR-364/AC no trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul.
- **Ponte sobre o Rio Juruá (BR-364/AC):** Avançar com as obras de restauração da ponte sobre o rio Juruá na BR-364.
- **Anel Viário de Brasiléia (AC):** Dar celeridade a obra do anel viário que ligará Brasiléia à Epitaciolândia, incluindo a construção de uma nova ponte, projeto fundamental para melhoria do fluxo de veículos na região de fronteira entre Brasil e Bolívia.

- **BR-317/AC:** Garantir condições adequadas de transporte na BR-317/AC, em especial no que diz respeito ao acesso a Assis Brasil e outras cidades do estado.
- **BR-210/RR:** Providenciar a execução e recuperação de trechos da BR-210/RR para facilitar o acesso ao rio Jatapú, permitindo o transporte de mercadorias até Oriximiná-PA e, em seguida, o escoamento via BR-163 para o centro sul do Brasil.
- **BR-401/RR:** Pavimentar o trecho da BR-401/RR que faz a conexão com o município de Normandia (Km 100).
- **BR-319/RR (Ponte do Passarão):** Construir a ponte sobre o rio Uiraricoera, conectando a região de Sumuru e o município de Uiramutã à BR-174.
- **BR-433/RR:** Providenciar a pavimentação da BR-433/RR, que liga a BR-401 (entroncamento do Caracaranã) à BR-174.
- **BR-174/RR (Boa Vista-Pacaraima):** Assegurar a manutenção contínua e melhorias na pavimentação da BR-174/RR, com ênfase no trecho entre Boa Vista e Pacaraima, com o intuito de facilitar o transporte de mercadorias e pessoas entre Roraima e Venezuela.
- **BR-156/AP:** Pavimentar os trechos norte (Calçoene-Oiapoque) e sul (Macapá-Laranjal do Jari) da BR-156/AP de modo a integrar o estado ao restante do Brasil.

## Ferrovias

- **Ferrogrão:** Iniciar as obras do novo corredor ferroviário de exportação de grãos do país pelo Arco Norte, ligando SINOP (MT) a Itaituba (PA) – Vila de Mirituba.
- **Ferrovia Norte-Sul (EF-151) – Trecho Açailândia-Barcarena:** Garantir a construção do trecho ferroviário entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA).
- **Ferrovia do Pará:** Viabilizar a construção da Ferrovia do Pará, que ligará o sudeste do Estado ao Porto de Vila do Conde.

- **Ferrovia Transoceânica (EF-354):** Resgatar o projeto ferroviário que visa conectar o Oceano Atlântico, no Brasil, ao Pacífico, no Peru, atravessando a América do Sul. A ferrovia pode representar importante meio para os estados da Região Norte ampliarem suas participações no mercado asiático.
- **Conexão FICO-FIOL:** Garantir a conexão da Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO) com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) em Figueirópolis (TO).

## Hidrovias

- **Derrocamento do Pedral do Lourenço:** Realizar intervenções em determinados trechos do rio Tocantins para efetivar o derrocamento do Pedral do Lourenço, formação rochosa no fundo do rio que restringe a passagem segura de embarcações de carga.
- **Hidrovia Juruena/Tapajós:** Providenciar sinalização adequada e dragagens pontuais na Hidrovia Juruena/Tapajós, garantindo condições adequadas para navegação e plena operacionalização.
- **Hidrovia do Madeira:** Avançar com o processo de concessão da Hidrovia do Madeira, sobretudo como forma de viabilizar as obras necessárias de dragagem, sinalização, batimetria e derrocagem.
- **Rio Amazonas:** Contratar estudo detalhado da dinâmica climatológica e de níveis dos rios da Amazônia para elaboração de projetos de baixo impacto ambiental e alta efetividade na operação de transportes do agronegócio pelo Norte do país e pela indústria do Polo Industrial de Manaus.
- **Contenção de erosão fluvial (Tefé-AM e Tabatinga-AM):** Construir muro de contenção de erosão fluvial nos municípios de Tefé (AM) e de Tabatinga (AM), a fim de atender a gestão de riscos e resposta a desastres.

- **IP4 de Manaus Moderna:** Garantir a construção da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) em Manaus Moderna, conectando Manaus ao interior do Amazonas.
- **Hidrovia do Rio Tocantins:** Realizar as obras de construção das eclusas nas usinas hidrelétricas de Luis Eduardo Magalhães (TO) e de Estreito (MA) na Hidrovia do Rio Tocantins.
- **Terminais hidroviários no Amapá:** Dar celeridade as obras de conclusão dos terminais hidroviários previstos para os municípios de Mazagão, Oiapoque, Laranjal do Jari e Calçoene.

## Portos

- **Terminal Manaus Moderna (AM):** Avançar no projeto de revitalização do Terminal Manaus Moderna (AM) com o intuito de modernizar a estrutura do Porto de Manaus, garantindo mais segurança e conforto ao usuário.
- **Porto Seco em Palmas (TO):** Garantir a autorização para funcionamento da zona secundária aduaneira (porto seco) no aeroporto Lisias Rodrigues em Palmas.
- **Porto Seco em Porto Nacional (TO):** Criar uma zona secundária aduaneira (porto seco) no entorno da plataforma multimodal de Porto Nacional (Ferrovia Norte-Sul).
- **Porto de Santana (AP):** Concluir as obras de revitalização do Porto de Santana, incluindo a construção de um novo píer e melhoria dos acessos terrestres.

## Aeroportos

- **Aeroportos AM:** Implementar voos regulares no estado do Amazonas, com valores acessíveis para os passageiros.

- **Aeroporto de Rio Branco e Cruzeiro do Sul:** Promover a internacionalização dos aeroportos de Rio Branco e Cruzeiro do Sul, integrando-os com Bolívia e Peru.
- **Aeródromos AC:** Modernizar os aeródromos existentes no estado do Acre e providenciar a construção de novas unidades em Brasiléia e Sena Madureira.
- **Aeroporto Internacional de Boa Vista (RR):** Incrementar as instalações e a infraestrutura do Aeroporto Atlas Brasil Cantanhede, principalmente no que diz respeito à carga aérea, para facilitar a exportação de produtos agrícolas e minerais. Além disso, é fundamental incentivar a atração de voos internacionais regulares para conectar a região com outros mercados sul-americanos.

## Energia

- **Hidrelétrica do Bem-Querer (RR):** Avançar com o projeto para implementação da Hidrelétrica do Bem-Querer, em Roraima (RR), que visa aumentar a oferta de energia elétrica na região e no país.
- **Hidrelétricas no Pará:** Permitir a construção de usinas hidrelétricas com grandes reservatórios de água e sistemas de transposição de embarcações. Para tanto, é fundamental a revogação da norma do CONAMA que proíbe a construção de hidrelétricas com grandes reservatórios no bioma amazônico.

## Petróleo e Gás Natural

- **Bacias Pará/Maranhão e Pará/Amapá:** Garantir a exploração de petróleo e gás na margem equatorial, em especial nas bacias sedimentares do Pará-Maranhão e do Foz do Amazonas.
- **Bacia Sedimentar do Tucutu (RR):** Realizar o leilão da Bacia Sedimentar do Tucutu, localizada em Roraima, com o objetivo de impulsionar a exploração e petróleo e garantir o desenvolvimento econômico do estado.

## Saneamento Básico

- **Abastecimento de água e esgotamento sanitário no PA:** Avançar com as obras de abastecimento de água e esgotamento sanitário nos mais diversos municípios do estado, incluindo a região do Arquipélago do Marajó.
- **Ampliação do sistema de abastecimento de água em RO:** Concluir as obras previstas para ampliação do sistema de abastecimento de água em Jaru, Ji-Paraná e Porto Velho.
- **Expansão de água potável em RR:** Promover, por meio de parcerias público-privadas (PPP), a expansão da rede de distribuição de água potável em áreas com déficit de cobertura no estado de RR.
- **Infraestrutura de coleta e tratamento em RR:** Realizar obras para captação, expansão da rede coletora, drenagem e tratamento de esgoto, em parceria com o governo federal, visando atender os objetivos do novo marco do saneamento.
- **Revitalização de bacias da região para o uso sustentável da água:** Garantir os investimentos necessários em recursos hídricos, com foco na revitalização de bacias hidrográficas da região, como a Tocantins-Araguaia, para garantia do uso sustentável da água.
- **Melhorias no sistema de abastecimento de água no AC:** Viabilizar melhorias no sistema de abastecimento de água de municípios como Tarauacá, Santa Rosa do Purus, Porto Acre, Cruzeiro do Sul, Plácido de Castro, Capixaba, Jordão, Feijó, Senador Guiomard, Manoel Urbano, Xapuri e Assis Brasil.

## Telecomunicações

- **Programa Norte Conectado:** Fortalecer o Programa Norte Conectado com o objetivo de acelerar o processo de expansão da infraestrutura de comunicações na Região Amazônica.
- **Infovias:** Garantir a expansão da rede de fibra óptica, como a Infovia 05 – Autazes (AM) a Porto Velho (RO); Infovia 06 – Manacapuru (AM) a Rio Branco (AC); e a Infovia 08 – Fonte Boa (AM) a Cruzeiro do Sul (AC).
- **Conectividade no AC:** Estimular a ampliação da rede de banda larga e avançar na cobertura 4G e 5G nas rodovias do estado, inclusive na faixa de fronteira.
- **Fibra Óptica no Interior de RR:** Incentivar a expansão da cobertura de internet de alta velocidade no interior do estado, conectando as principais áreas produtivas e comunidades isoladas.

## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Região Norte ocupa uma posição estratégica no contexto do desenvolvimento sustentável brasileiro, devido à sua vasta extensão territorial, elevada diversidade biológica e abundância de recursos naturais. Apesar desse conjunto de atributos, o persistente déficit de infraestrutura tem limitado significativamente a capacidade da região de exercer plenamente seu papel como vetor de crescimento econômico e inclusão social.

Este trabalho, elaborado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), teve como finalidade oferecer subsídios técnicos e institucionais para o aprimoramento de políticas voltadas à melhoria da infraestrutura regional. A publicação contou com o diagnóstico de representantes do setor industrial da região e com a identificação dos principais pleitos para modernização da infraestrutura local.

Os resultados indicam que, apesar de seu expressivo potencial, a Região Norte enfrenta entraves logísticos e estruturais que comprometem a articulação entre seus polos produtivos. A malha rodoviária apresenta trechos precários ou incompletos, a infraestrutura ferroviária é praticamente inexistente em grandes áreas, e as hidrovias, embora promissoras, carecem de investimentos em dragagem, sinalização e interligações modais.

Além das limitações no transporte, há sérias deficiências no fornecimento de energia elétrica. O caso de Roraima é emblemático: por ter sido conectado ao Sistema Interligado Nacional (SIN) apenas em setembro de 2025, o estado vinha sendo dependente de fontes caras e ambientalmente mais poluentes, como termelétricas movidas a óleos diesel e combustível, o que comprometia sua competitividade e segurança energética.

No campo do saneamento básico, os indicadores são igualmente preocupantes. Apenas 61% da população da Região Norte tem acesso à rede de abastecimento de água, e somente 23% conta com esgotamento sanitário adequado — os índices mais

baixos do país. Essa realidade impõe desafios à saúde pública, à qualidade de vida da população e à viabilidade de novos empreendimentos industriais.

Diante desse cenário, representantes do setor industrial apresentaram propostas concretas, que reforçam a necessidade de investimentos estruturantes e sustentáveis. Entre as prioridades destacadas, estão a conclusão da ponte sobre o Rio Xingu, na Transamazônica; a pavimentação do trecho central da BR-319, entre Porto Velho e Manaus; a implantação da Ferrogrão (EF-170); e a ampliação da infraestrutura de transmissão de energia para a integração de Roraima ao SIN.

Outro pleito reiterado foi a exploração responsável de petróleo e gás nas bacias sedimentares do Pará-Maranhão e da Foz do Amazonas, respeitando os critérios legais e ambientais.

A superação desses desafios demanda planejamento de longo prazo, coordenação entre os entes federativos e ampliação da participação do setor privado nos investimentos em infraestrutura.

Ao reunir diagnósticos precisos e propostas concretas, este documento busca contribuir para a formulação de uma agenda que permita o pleno aproveitamento das potencialidades da Região Norte, favorecendo o fortalecimento da base industrial regional e promovendo um desenvolvimento mais equilibrado, competitivo e ambientalmente sustentável para o Brasil.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC. **Painel de demanda e oferta.**

Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demandas-e-ofertas>. Acesso em: 27 abr. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA – ANEEL. **RALIE:** expansão da expansão de geração. Disponível em: <https://www.gov.br/aneel/pt-br/centrais-de-conteudos/relatorios-e-indicadores/geracao>. Acesso em: 15 mai. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS – ANP.

**Dados estatísticos.** Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/dados-estatisticos>. Acesso em: 15 mai. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES – ANATEL. **Painéis de dados:** banda larga fixa. Disponível em: <https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/acessos/banda-larga-fixa>. Acesso em: 16 mai. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES – ANATEL. **Painéis de dados:**

telefonia móvel. Disponível em:

<https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/acessos/telefonia-movel>. Acesso em: 19 mai. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – Antaq. **Painel estatístico.**

Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/paineis>. Acesso em: 22 mai. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. **Concessões**

**ferroviárias.** Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias/ferrovia-transnordestina-logistica-sa/arquivos/concessoes-ferroviarias.jpg/view>. Acesso em: 01 jun. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. **Sistema de**

**acompanhamento de fiscalização do transporte ferroviário.** Disponível em: <https://saff.antt.gov.br/Account/Login/?ReturnUrl=%2f>. Acesso em: 01 jun. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE GÁS CANALIZADO – ABEGÁS. **Dados de consumo de gás natural trimestrais.** 2023. Disponível em:

<https://www.abegas.org.br/>. Acesso em: 02 jul. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. **Infraestrutura:** demandas e prioridades dos empresários. Disponível em:

[https://static.portaldaindustria.com.br/portaldaindustria/noticias/media/filer\\_public/8](https://static.portaldaindustria.com.br/portaldaindustria/noticias/media/filer_public/8)

[7/53/87536f88-1a7f-4b7b-bee0-0d7d5a27c29f/pesquisa\\_cni\\_infraestrutura\\_completa.pdf](https://53/87536f88-1a7f-4b7b-bee0-0d7d5a27c29f/pesquisa_cni_infraestrutura_completa.pdf). Acesso em: 02 jun. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Pesquisa CNT de rodovias 2024**. 2024. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/painel>. Acesso em: 15 mai. 2025.

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA – EPE. **Anuário Estatístico de Energia Elétrica 2024**. 2025. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/anuario-estatistico-de-energia-eletrica>. Acesso em: 16 mai. 2025.

EMPRESA DE PESQUISA ENERGÉTICA – EPE. **Painel de dados de potencial técnico de produção de hidrogênio**. Disponível em: <https://gisepeprd2.epe.gov.br/arcgisportal/apps/storymaps/stories/68332aaa3fc64524a656583e1367daa3>. Acesso em: 01 jun. 2025.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL - MIDR. **Sistema Nacional de Informações em Saneamento Básico – SNISA**. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/saneamento/sinisa>. Acesso em: 17 mai. 2025.

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA – MME. **Boletim mensal de acompanhamento da indústria de gás natural**. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis>. Acesso em: 19 mai. 2025.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS – MPOR. **Hórus**: SIROS. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Principal>. Acesso em: 24 abr. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - MT. **Frota de veículos**: 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2024>. Acesso em: 18 abr. 2025.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL – PRF. **Acidentes**. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/dados-abertos-acidentes>. Acesso em: 23 mai. 2025.

SENADO FEDERAL. **Siga Brasil Painéis**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/orcamento/sigabrasil>. Acesso em: 12 jun. 2025.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO – TCU. **Acompanhamento de obras paralisadas**. Disponível em: <https://paineis.tcu.gov.br/pub/?workspaceId=8bfbd0cc-f2cd-4e1c-8cde-6abfdffea6a8&reportId=013930b6-b989-41c3-bf00-085dc65109de>. Acesso em: 13 mai. 2025.

**CNI**

*Antonio Ricardo Alvarez Alban*  
Presidente

**DIRETORIA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS**

*Roberto de Oliveira Muniz*  
Diretor de Relações Institucionais

**Superintendência de Infraestrutura**

*Wagner Cardoso*  
Superintendente de Infraestrutura

*Andreia Carvalho*

*Euder Santana de Sousa*

*Fernanda Boaventura Ortega*

*Mariana da Costa Ferreira Lodder*

*Paula Bogossian*

*Pedro Häggström Rodrigues*

*Ramon Goulart Cunha*

*Rennaly Patrício Sousa*

*Roberto Wagner Lima Pereira*

Equipe Técnica

**DIRETORIA DE COMUNICAÇÃO**

*André Nascimento Curvello*  
Diretor de Comunicação

**Superintendência de Publicidade e Mídias Sociais**

*Mariana Caetano Flores Pinto*  
Superintendente de Publicidade e Mídias Sociais

**DIRETORIA CORPORATIVA**

*Cid Carvalho Vianna*  
Diretor Corporativo

**Superintendência de Desenvolvimento Humano**

*Renato Paiva*  
Superintendente de Desenvolvimento Humano

**Gerência de Educação Corporativa**

*Priscila Lopes Cavichioli*  
Gerente de Educação Corporativa

*Alberto Nemoto Yamaguti*

Normalização



