

Panorama Logístico da Região Norte do Brasil

Potencialidades, Competitividade
e Perspectivas do Transporte

EQUIPE

INFRA S/A.

Diretor-Presidente

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

Diretora de Administração e Finanças

ELISABETH BRAGA

Diretor de Mercado e Inovação

MARCELO VINAUD

Diretor de Planejamento

CRISTIANO DELLA GIUSTINA

Diretor de Empreendimentos

ANDRÉ LUÍS LUDOLFO DA SILVA

Superintendente de Inteligência de Mercado

LILIAN DE ALENCAR PINTO CAMPOS

Gerentes da Superintendência de Inteligência de Mercado

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

SIRLÉA DE FATIMA FERREIRA LEAL
MOURA

FRANCISCO XAVIER DA SILVA NUNES

Equipe SUINM

ANA FLAVIA ARAUJO SANTANA

BRUNO DE JESUS VIANA

CARLOS RAFAEL DOS SANTOS RAPOSO

CARLOS ALBERTO GOMES MESQUITA

DENIS FERREIRA DOS SANTOS

DIOGO CASTRO DOS SANTOS

EZEQUIEL GOMES FERREIRA

GABRIELA CAMILOTTI SAINT MARTIN

IANA BELLI REIS SILVA

MARCELLO MACHILAS REZENDE QUEIROZ

NATHÁLIA CASTELO BRANCO ALMEIDA

NICOLAS GUIMARÃES OHOFUGI

PAULO MÁRCIO FERNANDO JESUS BATISTA

ROBERTO MOREIRA CARDOSO DE OLIVEIRA

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

Estagiários

LUANA PRAXEDES MOURA

MARIANA BANDEIRA DA GAMA

ALEXANDRE OLIVEIRA BARBOSA

PRISCILLA DOS SANTOS COSTA

Introdução

A região Norte apresenta um papel singular na logística brasileira, combinando grande extensão territorial, baixa densidade de infraestrutura terrestre e uma matriz de transporte fortemente condicionada pela geografia amazônica. Rios de alta navegabilidade, longas distâncias entre centros urbanos, produção concentrada em *commodities* minerais, agrícolas e industriais, além da presença do Polo Industrial de Manaus, moldam uma dinâmica logística que depende intensamente da multimodalidade e da integração entre os modos hidroviário, rodoviário, ferroviário, aerooviário e dutoviário.

O panorama logístico da região revela contrastes marcantes: enquanto a infraestrutura hidroviária suporta volumes expressivos de carga e constitui o principal eixo de circulação de pessoas e mercadorias, a malha rodoviária concentra-se em poucos corredores estruturantes; a malha ferroviária é formada por trechos de alta especialização produtiva; o transporte aéreo é fundamental para suprimentos e cargas de alto valor; e os dutos asseguram o abastecimento energético em áreas remotas. Essa configuração torna a região Norte um território estratégico, onde ganhos de eficiência logística estão diretamente ligados à capacidade de integração entre modais e à redução de vulnerabilidades associadas à sazonalidade, às condições de navegabilidade e à baixa redundância da infraestrutura existente.

Apesar dos desafios logísticos enfrentados, os portos da região Norte têm apresentado ganhos consistentes de desempenho, colocando os portos do Arco Norte em posição de destaque para as exportações brasileiras. Esses portos assumem papel central no escoamento da produção agrícola, especialmente do Centro-Oeste, e na importação de fertilizantes, apoiando a expansão da fronteira agrícola. A crescente participação do Arco Norte contribui para a descentralização da logística nacional, reduzindo custos, ampliando alternativas de acesso ao mercado externo e aliviando a pressão sobre os portos do Sul e Sudeste.

Este documento apresenta uma visão abrangente da infraestrutura logística, da estrutura produtiva, dos corredores de escoamento e da movimentação de cargas na região Norte, destacando gargalos, potencialidades e investimentos em andamento. O objetivo é oferecer uma base analítica clara e integrada que apoie o debate, a formulação de políticas públicas, o planejamento setorial e a priorização de projetos capazes de elevar a competitividade regional e nacional.

Perfil Produtivo

A economia da região Norte é estruturada por cadeias produtivas com forte base em recursos naturais e pela presença de um polo industrial estratégico. Esses segmentos determinam o perfil da movimentação de cargas na região e explicam a concentração dos fluxos logísticos em torno da exportação de *commodities* minerais e agropecuárias, bem como do abastecimento da Zona Franca de Manaus.

Os principais eixos produtivos que sustentam a dinâmica econômica regional são:

Mineração

O estado do Pará lidera a produção nacional, concentrando grandes projetos de ferro (Carajás), cobre, bauxita, manganês e outros.

A mineração responde por aproximadamente 30% das exportações da região, consolidando o Norte como o segundo maior polo exportador do Brasil.



Agropecuária

A região concentra 27% do rebanho bovino brasileiro e amplia a produção de soja e milho, principalmente em Tocantins, Pará e Rondônia.

Produz também mandioca, dendê e arroz, impulsionando o agronegócio integrado.



Madeira

Forte presença no manejo de madeiras tropicais e produtos da floresta.

O Pará e Rondônia destacam-se na produção de madeira teca e madeiras tropicais perfiladas e serradas, enquanto o Amapá tem relevância na produção de madeiras em estilhas, utilizadas como matéria-prima industrial.



Polo industrial – Zona Franca de Manaus

Principal polo industrial da região, especializado em eletroeletrônicos, duas rodas e bens de informática.

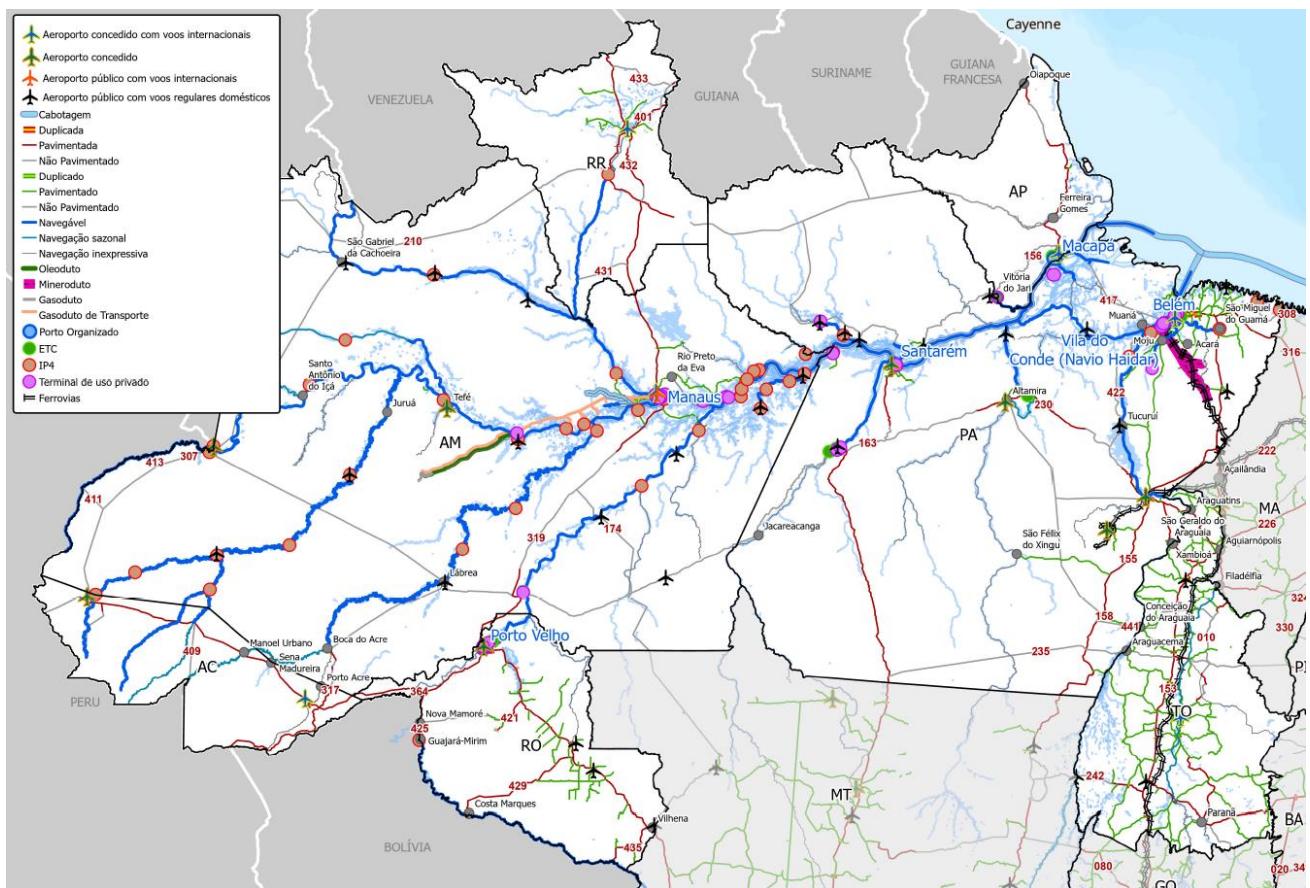
A indústria responde por aproximadamente 40% do PIB do Amazonas.



Escoamento da Produção

A malha multimodal da região Norte estrutura-se sobre um conjunto de corredores logísticos que integram rodovias (como BR-364, BR-163 e BR-230), as ferrovias Estrada de Ferro Carajás, Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte e Rumo Malha Central, uma rede hidroviária robusta nos rios Amazonas, Madeira, Tapajós e Tocantins, além de portos e terminais que compõem o Arco Norte. A rede dutoviária é essencial ao abastecimento energético, com destaque para o Gasoduto Urucu–Manaus, e os minerodutos do Pará, no escoamento de minério. O modo aéreo complementa o sistema, sustentando os fluxos de passageiros e de cargas de alto valor agregado, especialmente o Aeroporto Internacional de Manaus, principal *hub* aéreo da Amazônia. O resultado é um sistema caracterizado por forte interdependência modal e por conexões lineares que ligam áreas produtoras a portos fluviais e marítimos, sustentando o escoamento de *commodities* minerais e agrícolas e viabilizando o abastecimento interno da região.

Mapa multimodal da região Norte



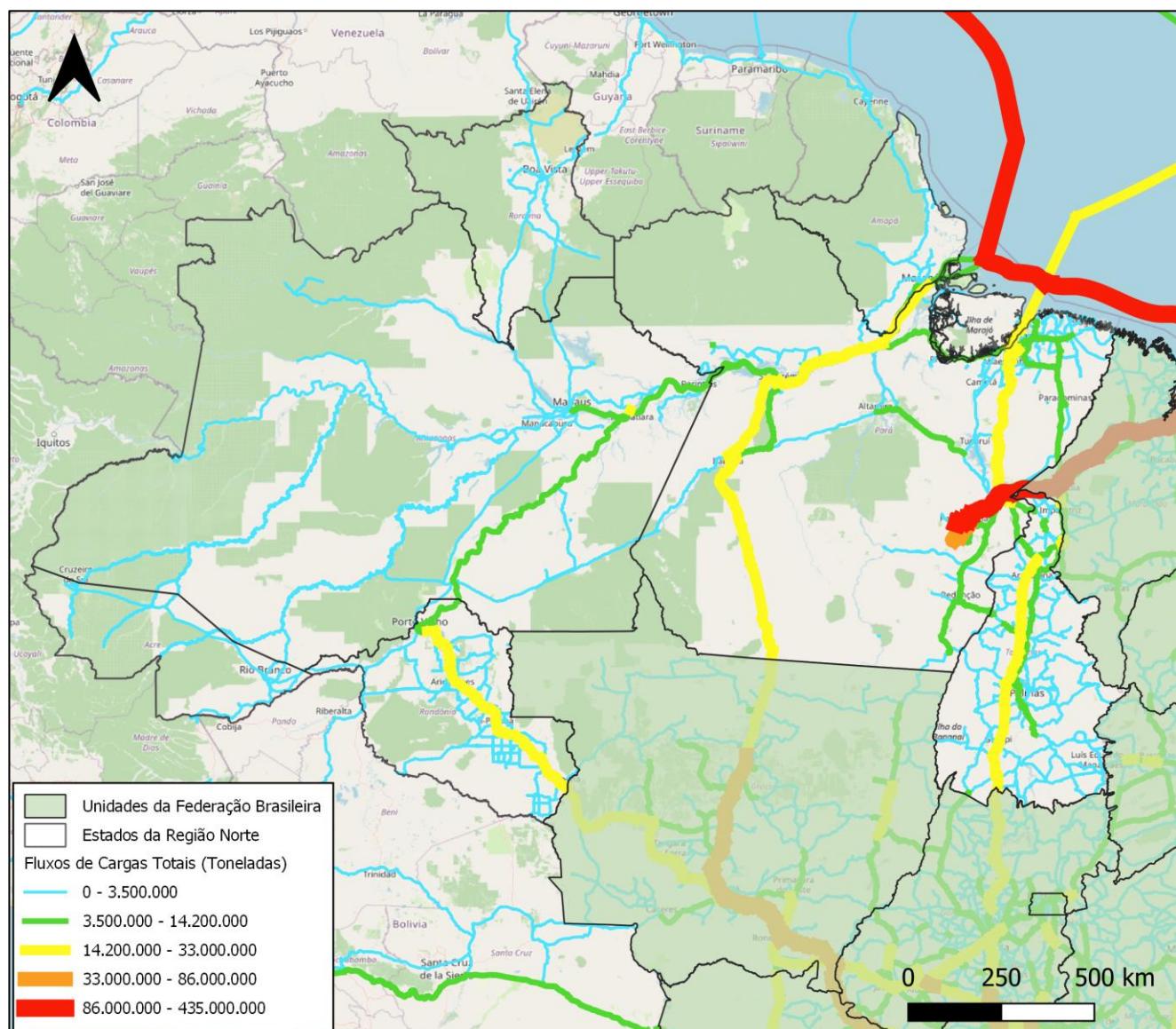
Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Escoamento da Produção

A configuração dos fluxos de carga na região Norte expõe, de forma ainda mais acentuada que em outras regiões, a estrutura fortemente concentrada e voltada para a exportação de *commodities* do Brasil, com uma logística marcada pela multimodalidade e pela dependência de eixos lineares de escoamento. Ao contrário do restante do país, a região Norte tem grande participação do escoamento de cargas e passageiros por meio das vias interiores aquaviárias.

Além disso, a predominância de corredores de exportação que ligam o interior produtivo, notadamente as áreas de mineração (Pará) e de produção de grãos (Mato Grosso, Rondônia e sul do Pará/Tocantins), aos portos do Arco Norte, como Itacoatiara (AM), Itaqui (MA), Vila do Conde e Santarém (PA), e Porto Velho (RO), revelam uma lógica de escoamento massivo que se sobrepõe à integração do mercado interno.

Fluxos de cargas na região Norte



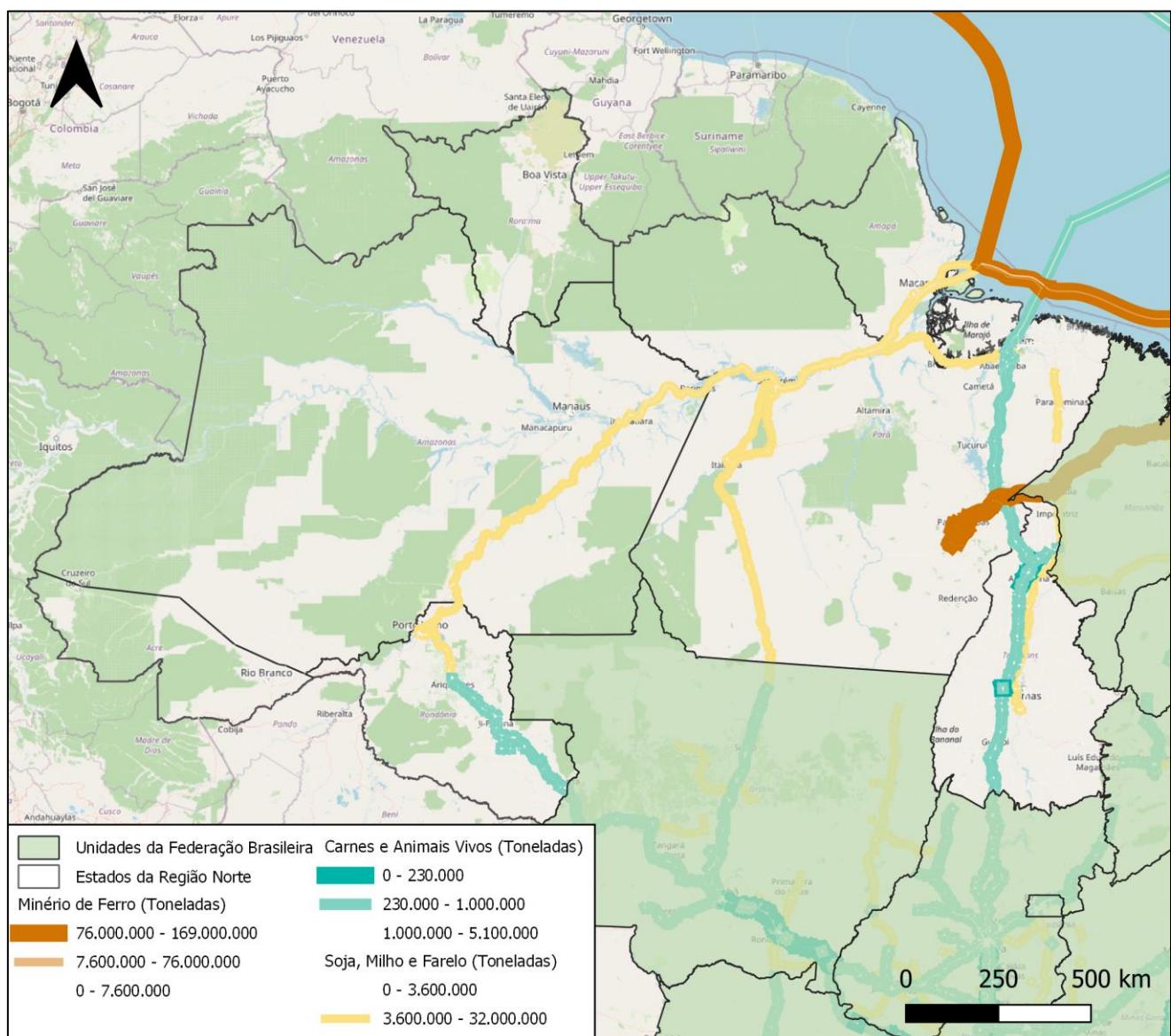
Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Escoamento da Produção

O fluxo mais intenso é o de minério de ferro, que atinge o maior volume de toneladas e se concentra em um eixo ferroviário exclusivo que parte do interior do Pará em direção ao terminal de Ponta da Madeira, no Complexo Portuário de Itaqui (MA) pela Estrada de Ferro Carajás. Em seguida, o escoamento de soja, milho e farelo consolida o Arco Norte como uma rota logística estratégica, utilizando intensamente a combinação de rodovias e hidrovias (rios Madeira e Amazonas) para transportar a produção agrícola do Centro-Oeste e da fronteira agrícola amazônica aos portos do Amazonas e do Pará.

A navegação de cabotagem e o transporte fluvial são vitais para a distribuição de cargas e o abastecimento de centros urbanos isolados, como Manaus. Essa dependência do modo hidroviário, embora eficiente para grandes volumes, também expõe a logística regional a vulnerabilidades ambientais, como as secas históricas que afetam a navegabilidade dos rios.

Fluxos de cargas de minério, grãos e carnes na região Norte



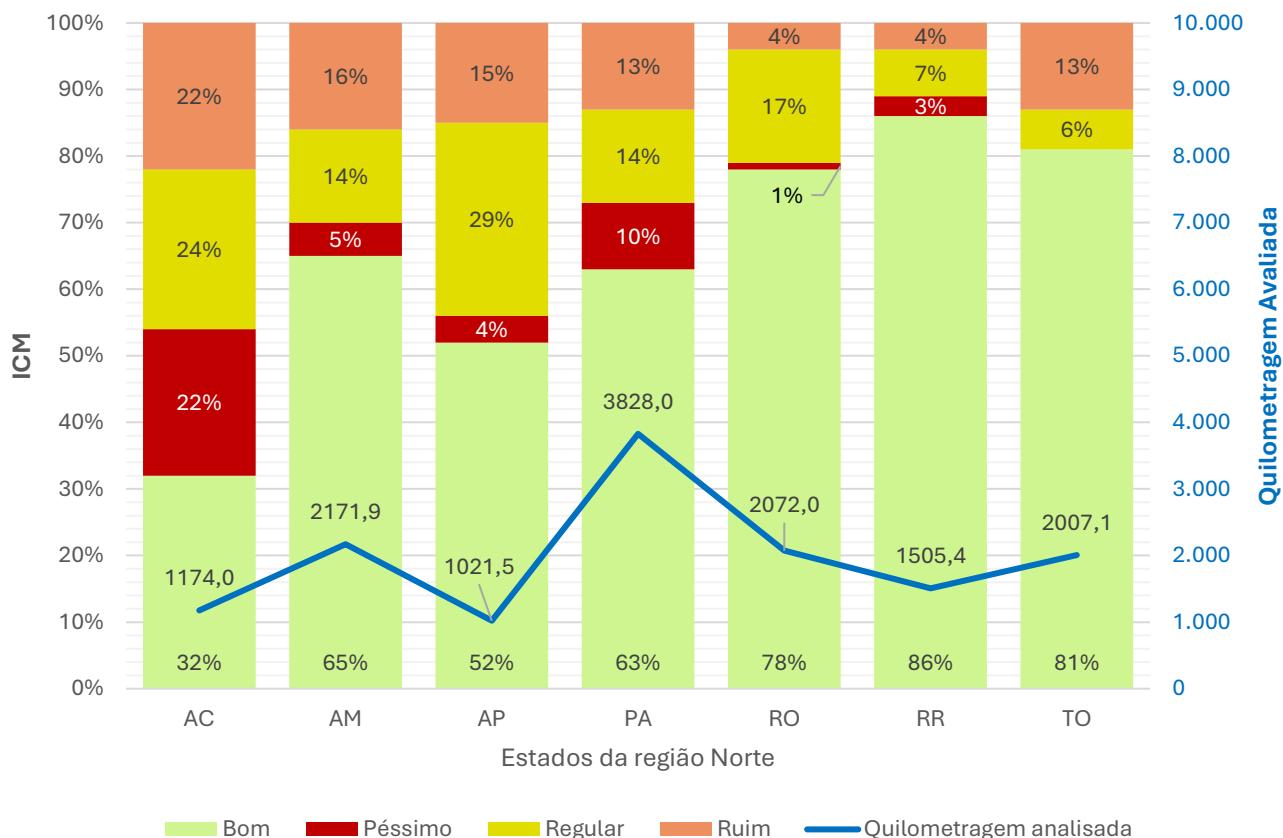
Fonte: PNL 2050. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Rodoviária

A infraestrutura rodoviária da região Norte do Brasil desempenha um papel essencial na integração territorial, no abastecimento das cidades e no escoamento da produção. A malha rodoviária federal totaliza 24.903 km, dos quais 11.371 km são pavimentados e 4.756 km permanecem não pavimentados, além de 8.776 km previstos na malha planejada. A elevada proporção de trechos sem pavimentação reflete um dos principais desafios da região, onde fatores como clima, geologia e longas distâncias impactam diretamente a manutenção e a trafegabilidade. Parte dessa rede é operada por concessionárias, ampliando a capacidade de gestão e de investimentos em segurança e qualidade viária. Atualmente, a malha concedida soma 674 km no Pará (ViaBrasil, na BR-163), 179 km no Tocantins (Ecovias Araguaia, na BR-153) e 687 km em Rondônia, este último referente à concessão da BR-364, cujo contrato foi firmado em julho de 2025 com a Concessionária de Rodovia Nova 364 S.A.

A avaliação da condição das rodovias federais na região Norte do Brasil é realizada com base no Índice de Condição da Malha (ICM) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Os resultados revelam um predomínio de trechos classificados como “Bom”, com destaque para Roraima (86%), Rondônia (78%) e Tocantins (81%), indicando condições gerais favoráveis na maior parte da malha avaliada. Entretanto, estados como Acre e Amapá apresentam porcentuais mais elevados em situação “Péssima” e “Ruim”, refletindo desafios estruturais mais severos. O Pará, embora registre 63% da malha em condição “Boa”, concentra também uma das maiores quilometragens avaliadas (3.828 km), o que amplia a complexidade operacional do estado.

Classificação do estado geral da malha rodoviária do Norte em 2024



Fonte: Mapa de Condição de Manutenção - ICM/DNIT, Abril/2025. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

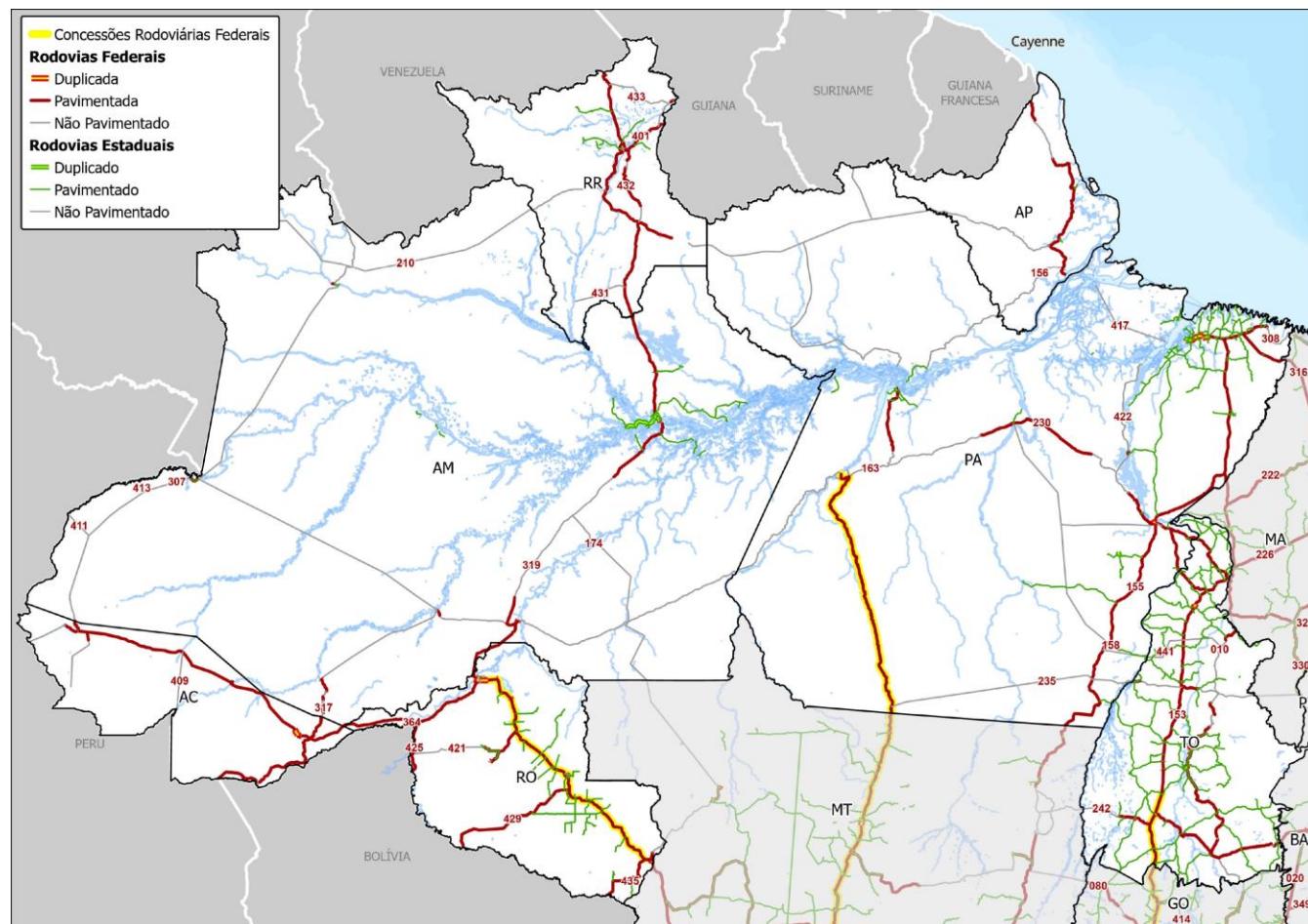
Infraestrutura Rodoviária

Rodovias estaduais e federais

As rodovias federais na região Norte, como a BR-364 (ligando Acre e Rondônia) e a BR-163 (ligando Mato Grosso e Pará), são elementos vitais de integração nacional e logística, dada a ligação com o transporte fluvial. Elas não apenas conectam as capitais mais isoladas, como Manaus (AM) e Boa Vista (RR), ao restante do país, mas servem primariamente como corredores de exportação essenciais, facilitando o escoamento de commodities agrícolas (soja) do Centro-Oeste e de Rondônia para os portos fluviais do Pará e Amazonas. Além disso, vias históricas como a BR-230 (Transamazônica) e a BR-319 (Porto Velho-Manaus) são importantes para o abastecimento do interior, ligando comunidades remotas e garantindo o fluxo de insumos e produtos.

No entanto, o valor dessas rodovias é indissociável de um complexo dilema ambiental e de infraestrutura no Norte do país. Vias históricas como a BR-319 e longos trechos da Transamazônica estão frequentemente intransitáveis devido à falta de pavimentação, o que isola populações e compromete o fluxo logístico durante alguns períodos do ano.

Infraestrutura das rodovias federais



Fonte: Dnit, 2025. Elaboração: ONTI / Infra S.A.

Infraestrutura Rodoviária

Investimentos públicos 2025

A análise da distribuição do investimento público federal na região Norte em 2025 mostra que a maior parte é direcionada para a manutenção, que representa 82% do total. A construção de novas vias, por sua vez, recebeu apenas 16%. Essa divisão de recursos é um indicativo de que a prioridade da gestão pública ainda é preservar a malha existente, mas ainda assim esse percentual é maior do que em outras regiões do Brasil. A necessidade de manter as vias em condições adequadas é crucial, dada a complexidade do terreno amazônico e a importância dessas rotas para o escoamento de *commodities* e o abastecimento das capitais.

Já em relação à destinação dos investimentos aos Estados, o Pará absorveu a maior fatia, com 34% do total, totalizando mais de R\$ 1 bilhão. Essa alocação significativa foi impulsionada, em grande parte, pela necessidade de aprimoramento da infraestrutura para sediar a COP 30 em Belém, em novembro de 2025. O Governo Federal destinou um investimento substancial em obras federais e estaduais com o objetivo de modernizar a infraestrutura de transportes e garantir a logística para o maior evento climático já realizado no Brasil.

Investimentos públicos, por tipo de serviço, em 2025

Tipo de Serviço	Valor (Reais)	% em relação ao total
Manutenção	2.485.213.509	82%
Construção	492.518.359	16%
Gestão Ambiental	24.070.506	1%
Sinalização / Segurança	17.226.103	1%
Conservação / Recuperação	4.882.161	0%
Desapropriação	4.276.519	0%
Outros	882.085	0%

Fonte: SIGA Brasil, 2025.

Estados como o Amazonas (20%) e Rondônia (16%) também receberam aportes consideráveis em relação aos outros Estados, refletindo a importância de Manaus como polo industrial e a necessidade de manutenção e expansão dos corredores logísticos (como a BR-319 e a Hidrovia do Madeira) vitais para o escoamento da produção e a integração regional. Já Roraima (3%) e Amapá (5%) apresentam as menores participações, indicando uma menor densidade de projetos federais de grande porte ou uma malha de infraestrutura menos extensa que demande intervenção federal imediata.

Investimento Rodoviário

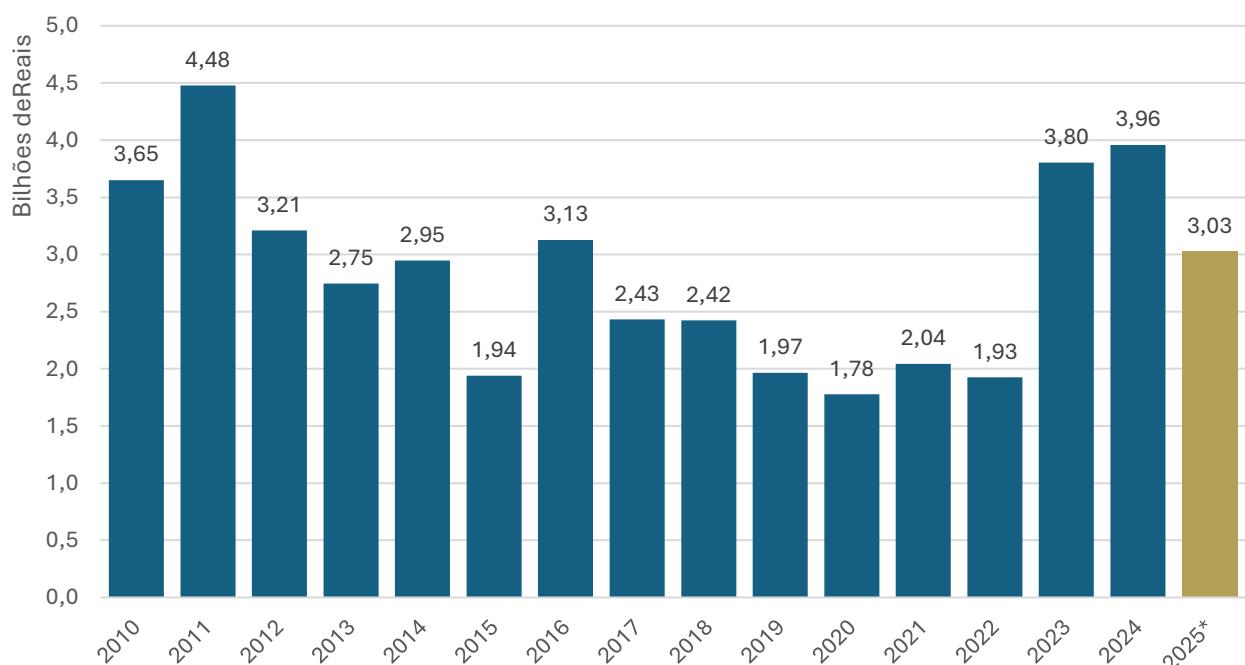
Investimentos públicos, por estado, em 2025

Estado / Região	Valor (R\$)	% em relação ao total
Pará	1.038.715.321	34%
Amazonas	610.319.924	20%
Rondônia	499.645.653	16%
Acre	311.646.955	10%
Tocantins	273.954.116	9%
Amapá	149.165.778	5%
Roraima	95.166.206	3%
Regional / Outros	50.455.289	2%

Fonte: SIGA Brasil, 2025.

A evolução dos investimentos públicos federais na região Norte revela uma diminuição na última década, saindo de um pico de R\$ 4,48 bilhões em 2011 para R\$ 1,78 bilhão em 2020. Essa tendência, entretanto, vem mudando a partir de 2023, chegando a patamares de investimentos acima dos R\$ 3 bilhões. Essa alteração de cenário indica uma retomada de projetos estratégicos e da necessidade de investimento em infraestrutura para o escoamento da produção do Arco Norte, além de uma nova política de investimentos adotada pelo novo governo.

Evolução dos investimentos públicos na região Norte



Fonte: SIGA Brasil, 2025. Dados corrigidos pelo IPCA na data base de 10/2025. *Dados de 2025 até o mês 10.

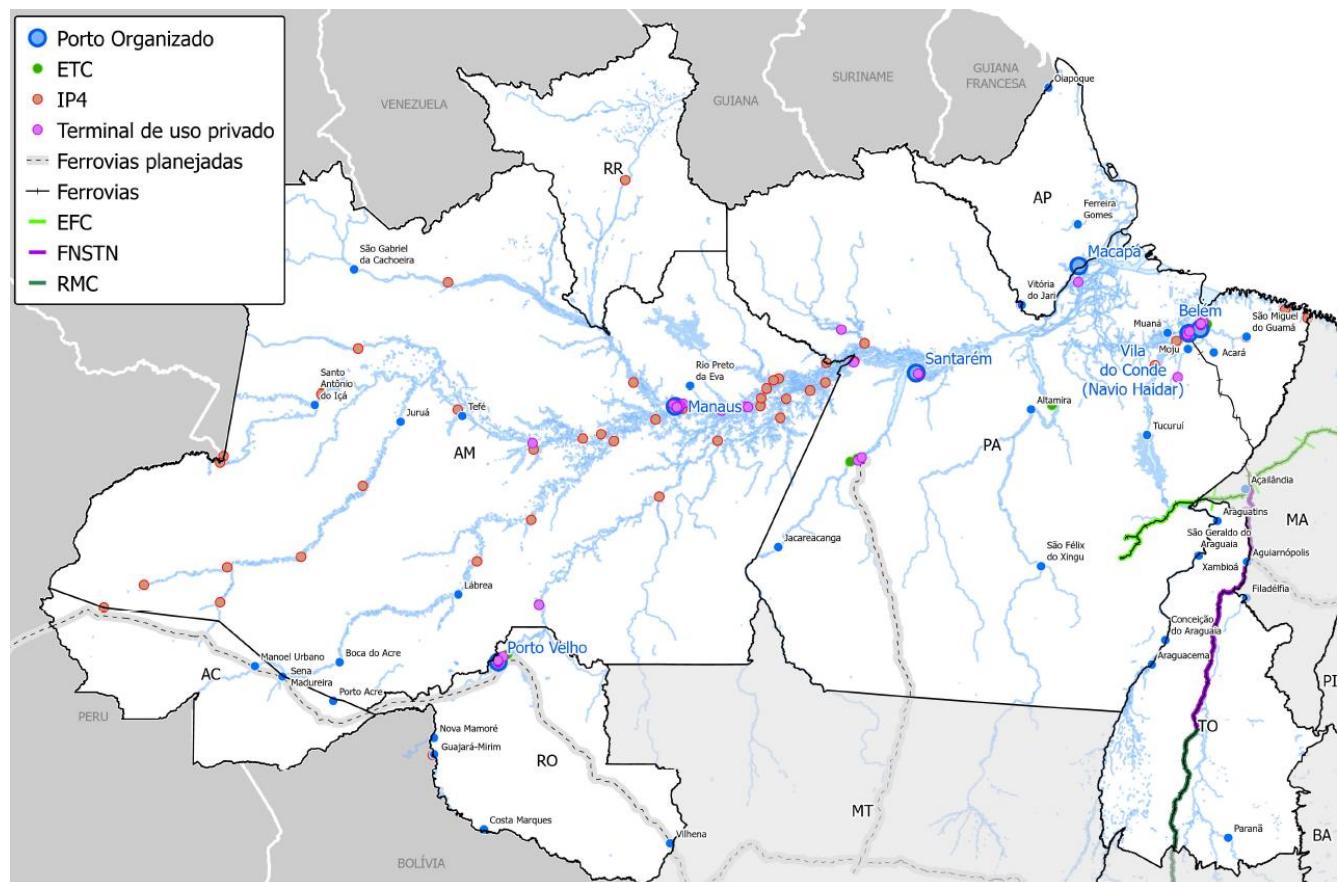


Infraestrutura Ferroviária

A malha ferroviária da região Norte é operada pelas concessionárias Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (FNSTN), Rumo Malha Central (RMC) e Estrada de Ferro Carajás (EFC). Os dois primeiros correspondem a subtrechos da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que hoje conecta Estrela D'Oeste (SP) a Açaílândia (MA), passando por Porto Nacional (TO) e consolidando um eixo de integração entre o Norte e as demais regiões do país.

Além das ferrovias em operação, a região Norte é influenciada por um conjunto de projetos ferroviários estruturantes em diferentes fases de estudo, licenciamento e articulação institucional. Entre eles estão a extensão da Ferrovia Norte-Sul até Belém, a Ferrogrão (EF-170), a Ferrovia Bioceânica, a ligação da Transnordestina à FNS e a Ferrovia Estadual do Pará, iniciativas que buscam ampliar a conectividade multimodal, consolidar novos corredores de exportação e fortalecer a integração logística entre o Norte, o Centro-Oeste, o Nordeste e, potencialmente, a costa do Pacífico.

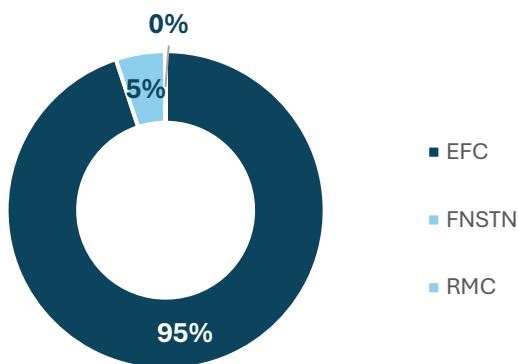
Infraestrutura ferroviária



Fonte: ANTT (2024). Infra S.A. (2025). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

A ferrovia exerce papel essencial na integração logística da região Norte, conectando as áreas produtoras de minério, grãos e insumos industriais aos portos, atualmente Porto de Itaqui (MA) e Porto de Santos (SP). Além do escoamento de *commodities*, a malha ferroviária também atua no abastecimento regional, movimentando combustíveis, fertilizantes e outros insumos essenciais.



187,8 milhões de TU, foi o volume de carga transportado por ferrovia na região Norte em 2024. Cerca de 35% do total nacional.

Fonte: ANTT. Elaboração ONTL/Infra S.A.

O transporte de minério de ferro predomina na matriz ferroviária da região, correspondendo a 94% da movimentação total. Esse fluxo é liderado pela EFC, que atende diretamente o Complexo Minerário de Carajás e realiza o escoamento principalmente para o Porto de Itaqui (MA).

Além do minério, o transporte ferroviário do Norte também abrange soja, milho, combustíveis, fertilizantes e outros.

Principais mercadorias transportadas por ferrovia na região Norte em 2024



Fonte: ANTT. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Neste contexto, foram consideradas apenas os dados de movimentação das concessionárias na região Norte, ou seja, foram excluídos os volumes com origem e destino no Maranhão e Goiás.

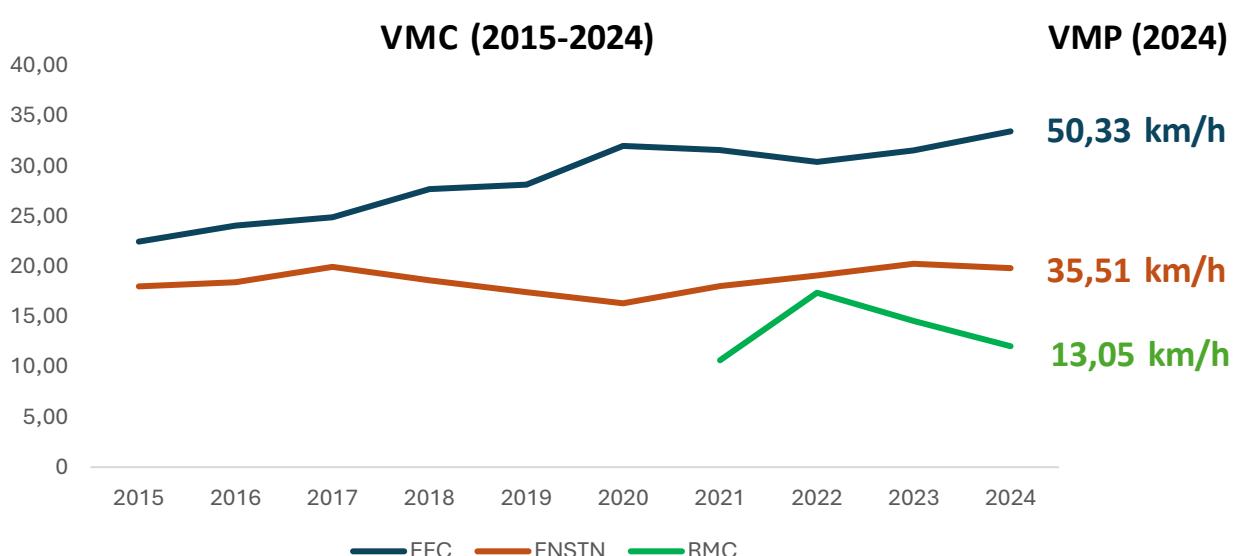
Destaca-se ainda que a RMC, responsável por menos de 1% da movimentação regional, iniciou a operação de cargas no Tocantins apenas em 2024, entre Porto Nacional (TO) e o Porto de Santos (SP). Com a inauguração do Terminal de Transbordo Ferroviário de Gurupi (TO) em novembro de 2025, a tendência é de crescimento da atuação da concessionária na região Norte.

Velocidade Média Comercial (VMC) e de Percurso (VMP)

A análise histórica da VMC evidencia um aumento na disparidade de desempenho entre as ferrovias que operam na região Norte. Entre 2015 e 2024, a EFC apresentou ganhos consistentes de produtividade, elevando sua VMC de cerca de 22 km/h para 33 km/h, reflexo de uma malha com alta eficiência operacional, dedicada a fluxos contínuos de minério de ferro. Essa superioridade também se confirma na VMP, que alcançou 50,3 km/h em 2024, indicando alta capacidade técnica da infraestrutura.

A FNSTN, embora apresente VMC inferior (em torno de 19,8 km/h em 2024), registra uma VMP significativamente maior, de 35,5 km/h, o que evidencia que o trecho possui potencial técnico elevado, mas enfrenta restrições operacionais, como longos tempos de espera em pátios. Essa diferença entre VMP e VMC indica que há gargalos logísticos externos à via, que reduzem o desempenho comercial da ferrovia.

A RMC apresenta atualmente VMC e VMP próximas, ambas em torno de 13 km/h, o que indica que a ferrovia opera com baixa eficiência tanto do ponto de vista operacional quanto comercial, diferentemente das demais ferrovias da região. Esse desempenho pode estar associado ao estágio ainda inicial de sua operação: a RMC recebeu autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para iniciar as operações comerciais em regime regular apenas em fevereiro de 2024, após um longo período de obras e ajustes para conclusão do trecho entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP). Durante esse processo, a via operou em “condições pré-operacionais”.



Fonte: ANTT. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

Investimentos do Novo PAC em ferrovias (2023-2030)

Os investimentos em infraestrutura ferroviária na região Norte somam cerca de R\$ 10 bilhões distribuídos em duas modalidades: investimentos das concessões existentes (origem privada) e estudos para novas concessões (origem federal).

Em um nível mais amplo, os investimentos nacionais destinados a planejamento, estudos e projetos do setor ferroviário, incluindo o Plano Nacional de Logística (PNL), somam R\$ 206,17 milhões, com execução de 18%. Tais iniciativas são fundamentais para o desenvolvimento e a expansão da malha ferroviária nacional, incluindo projetos que poderão beneficiar o sistema logístico da região Norte a longo prazo.

Investimentos do Novo PAC em ferrovias e percentual executado (2023-2030)

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Investimentos das Concessões Existentes	Estrada de Ferro dos Carajás - EFC	8.291.400.000,00	71%
Investimentos das Concessões Existentes	Ferrovia Norte Sul S.A. - FNSTN	854.020.637,00	91%
Investimentos das Concessões Existentes	Malha Central - RMC	697.011.103,00	91%
Estudos para novas concessões	Ferrovia Norte-Sul (Açailândia/MA - Barcarena/PA)	5.000.000,00	5%
Estudos para novas concessões	EF-170 - Ferrogrão	5.000.000,00	70%
Estudos para novas concessões	Ligação da Transnordestina à Ferrovia Norte-Sul	5.000.000,00	0%

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

Estrada de Ferro Carajás - EFC

A ferrovia EFC possui 975 km de extensão, em bitola larga, e atravessa os estados do Pará e Maranhão, conectando os complexos minerais de Carajás, Parauapebas e Marabá (PA) ao Porto de Itaqui, em São Luís (MA). A ferrovia é dedicada majoritariamente ao escoamento de minério de ferro, seu principal produto transportado, mas também movimenta, no sentido de retorno, combustíveis e carvão mineral, garantindo maior eficiência logística ao corredor Norte-Nordeste.

179,6 milhões de TU foi o volume transportado pela EFC em 2024 na região Norte. Desse total, 97% correspondeu ao escoamento de minério de ferro com destino ao Porto de Itaqui (MA).

Principais rotas de movimentação de cargas em 2024 por mercadoria

- **Minério de ferro:** Carajás, Marabá, Serra Leste e Serra Sul, no Pará, ao terminal de Ponta da Madeira no Porto de Itaqui (MA).
- **Granéis minerais:** Marabá (PA) e Parauapebas (PA) ao terminal de Ponta da Madeira no Porto de Itaqui (MA).
- **Combustíveis:** base de combustível de Itaqui (MA) à Marabá (PA).
- **Indústria siderúrgica (ferro gusa):** Marabá (PA) ao terminal de Ponta da Madeira no Porto de Itaqui (MA).
- **Carvão mineral:** terminal de Ponta da Madeira no Porto de Itaqui (MA) à Parauapebas (PA).

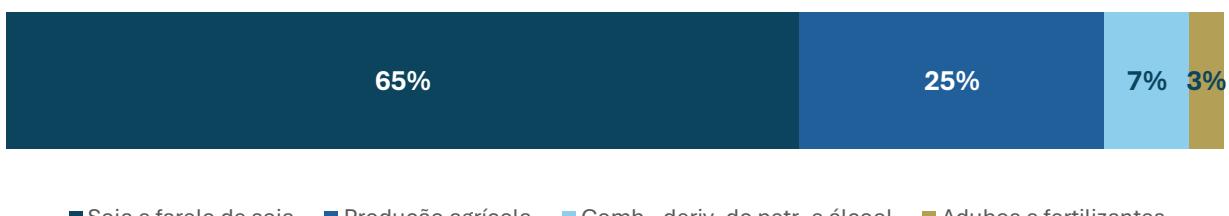
Infraestrutura Ferroviária

Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (FNSTN)

A ferrovia FNSTN, possui 743 km de extensão, em bitola larga, ligando Porto Nacional (TO) a Açailândia (MA). Sua operação no Norte ocorre de forma integrada à ferrovia EFC, formando um importante corredor logístico de exportação de grãos, principalmente soja e milho, com destino ao Porto de Itaqui (MA).

Além do escoamento de grãos, a ferrovia desempenha papel importante no abastecimento regional de combustíveis e de adubos e fertilizantes para a agropecuária.

Principais mercadorias transportadas em 2024 em TU



■ Soja e farelo de soja ■ Produção agrícola ■ Comb., deriv. do petr. e álcool ■ Adubos e fertilizantes

Principais rotas de movimentação de cargas em 2024 por mercadoria

- Grãos:** Porto Nacional (TO) e Palmeirante (TO) ao Porto de Itaqui (MA).
- Combustíveis:** base de combustível de Itaqui (MA) à Porto Nacional (TO).
- Adubos e fertilizantes:** Porto de Itaqui (MA) à Palmeirante (TO).

Fonte: ANTT. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Ferroviária

Ferroviias Planejadas

Ferrogrão (EF-170)

A Ferrogrão é o projeto ferroviário mais estratégico para o Arco Norte. Prevê a ligação entre Sinop (MT), principal polo produtor de grãos do Médio-Norte mato-grossense, e Miritituba (PA), integrando-se aos terminais do rio Tapajós.

Função logística

- Criar o principal corredor ferroviário de exportação de soja e milho via Arco Norte.
- Reduzir pressão sobre a BR-163 e diminuir custos de transporte no Mato Grosso (redução do frete em até 40% em relação ao Porto de Santos – SP).
- Aumentar a capacidade de integração ferroviário-hidroviária.

Situação

O projeto foi incluído no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) em 2016 e está previsto na carteira de concessões do Ministério dos Transportes para 2026. No entanto, sua implementação está condicionada à decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que suspendeu a Lei 13.452/2017, legislação que autorizava a redução de parte do Parque Nacional do Jamanxim (PA) para viabilizar a construção da ferrovia.

FNS – Trecho Açailândia a Barcarena

Extensão da FNS em direção ao porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), projeto de grande relevância para o estado do Pará, criando novas alternativas de escoamento pelo sistema portuário do Arco Norte.

Dados gerais

- Cerca de 477 km, ligando Açailândia (MA) ao porto de Vila do Conde (PA).
- Previsão do edital de concessão em 2026 e de leilão em 2027.

Função logística

- Viabilizar uma nova alternativa para o escoamento de granéis minerais e agrícolas pelo porto de Vila do Conde.

Situação

- Projeto qualificado no PPI em 2018, em fase de estudos.
- Incluso na carteira de concessões do Ministério dos Transportes, com previsão de edital de concessão em 2026 e leilão em 2027.

Infraestrutura Ferroviária

Ferrovias Planejadas

Ferrovia Bioceânica

Prevê a ligação entre o Porto de Ilhéus (BA) e o Porto de Chancay (Peru), passando pela Bahia, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre.

Função logística

- Criar o primeiro corredor ferroviário de integração Atlântico–Pacífico no Brasil.
- Reduzir distâncias para mercados asiáticos e aumentar competitividade da produção do Centro-Oeste.
- Fortalecer a logística de exportação e de abastecimento para Acre e Rondônia, bem como promover o desenvolvimento econômico nesses estados.

Situação

Projeto de longo prazo, em estudos iniciais no âmbito federal e internacional.

Ferrovia Estadual do Pará

Projeto conduzido pelo Governo do Pará para conectar regiões produtoras do interior ao litoral do estado. Com aproximadamente 1.300 km de extensão, prevê a ligação entre Barcarena e Santana do Araguaia.

Função logística

- Criar um acesso ferroviário entre os polos minerais e agropecuários do estado e regiões vizinhas e o porto de Vila do Conde, em Barcarena.
- Reduzir dependência do transporte rodoviário em longas distâncias e, consequentemente, reduzir custos logísticos.

Situação

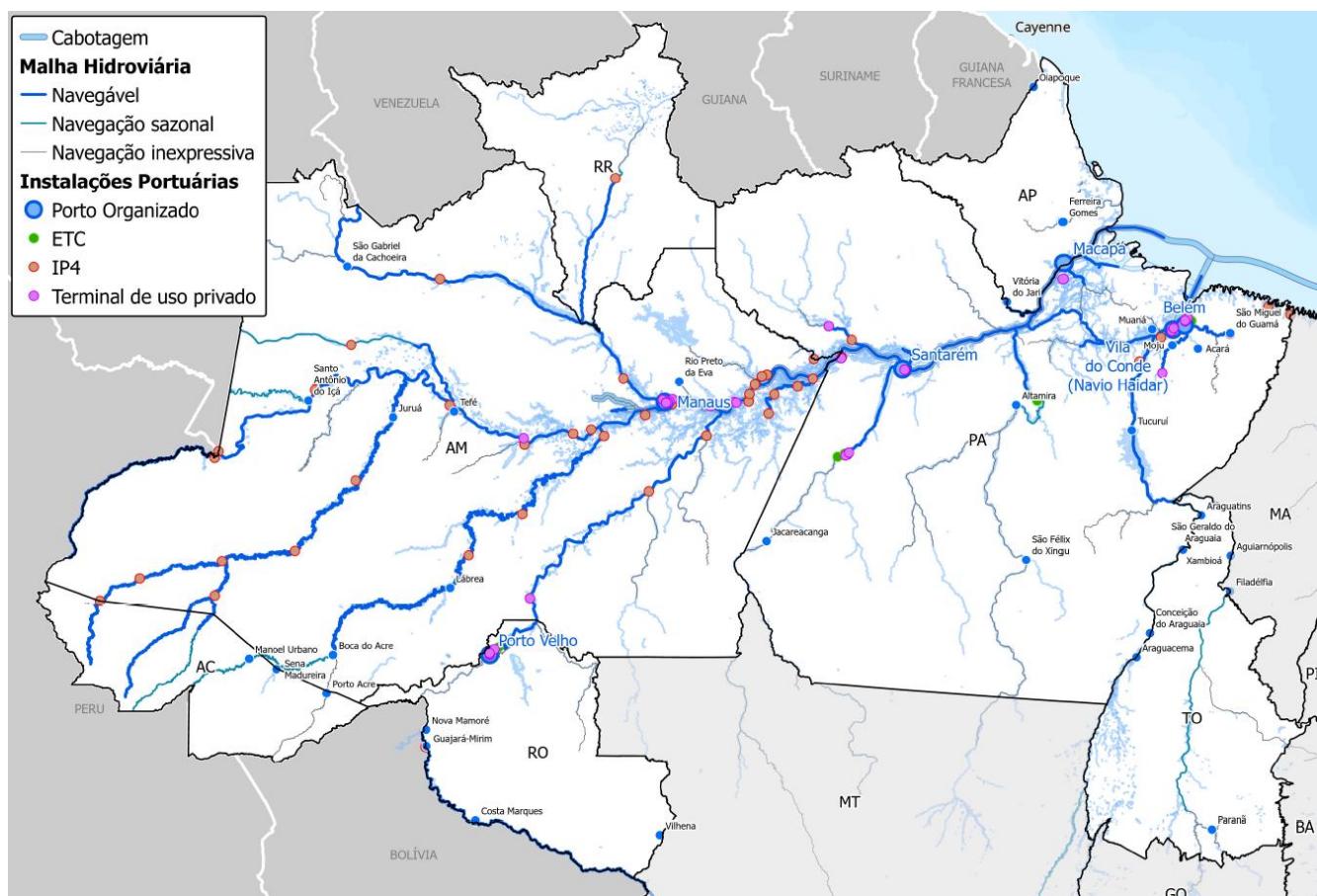
Em estudos iniciais de traçado e viabilidade econômica. Em 2017, o Governo do Pará buscou qualificar o projeto no PPI. Contudo, a efetivação dessa qualificação depende da realização de estudos adicionais que comprovem a viabilidade físico-financeira da iniciativa. A empresa 3G Empreendimentos e Consultoria Ltda. tem a autorização ferroviária concedida no âmbito da Lei 14.273/2021.

Infraestrutura Aquaviária

A geografia do Norte, estruturada por extensas bacias hidrográficas e marcada pela baixa integração terrestre, faz das hidrovias o eixo central da logística regional. Em uma realidade onde os rios funcionam como principais vias de deslocamento, a navegação pelos rios Amazonas, Madeira, Tapajós e Tocantins é essencial tanto para o escoamento da produção quanto para o abastecimento de comunidades isoladas. Portos como Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Vila do Conde (PA), Manaus (AM) e Porto Velho (RO) consolidam-se como pontos estratégicos de conexão nacional e internacional.

Nesse contexto, a dependência das hidrovias é reforçada pelas restrições de acesso por outros modos de transporte. As rodovias da região enfrentam limitações severas relacionadas às condições climáticas, que frequentemente interrompem o tráfego e elevam os custos logísticos. Somam-se a isso a menor oferta de voos regionais, que reduz a competitividade do transporte aéreo e restringe sua capacidade de atender às demandas locais. Diante desse cenário, as hidrovias se tornam não apenas a opção mais natural e econômica, mas um vetor imprescindível para garantir a conectividade, sustentar atividades produtivas e impulsionar o desenvolvimento econômico e industrial da região.

Infraestrutura aquaviária



Fonte: ANTAO (2024). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Pará

Porto Público de Vila do Conde
Porto Público de Belém
Porto Público de Santarém
22 Terminais de Uso Privado (TUPs)
11 Estações de Transbordo de Carga (ETCs)

Amazonas

Porto Público de Manaus
21 TUPs
9 ETCs

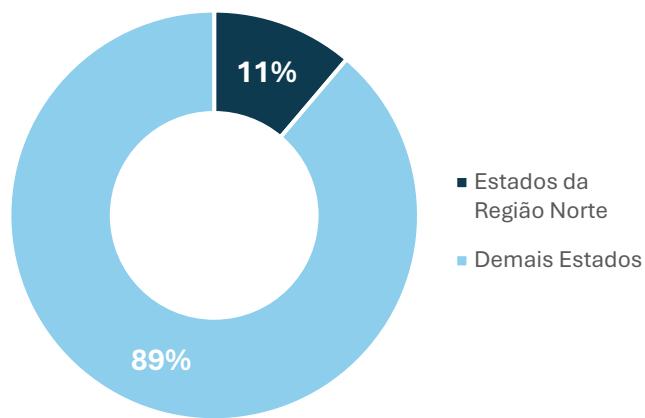
Rondônia

Porto Público de Porto Velho
10 TUPs
3 ETCs

Amapá

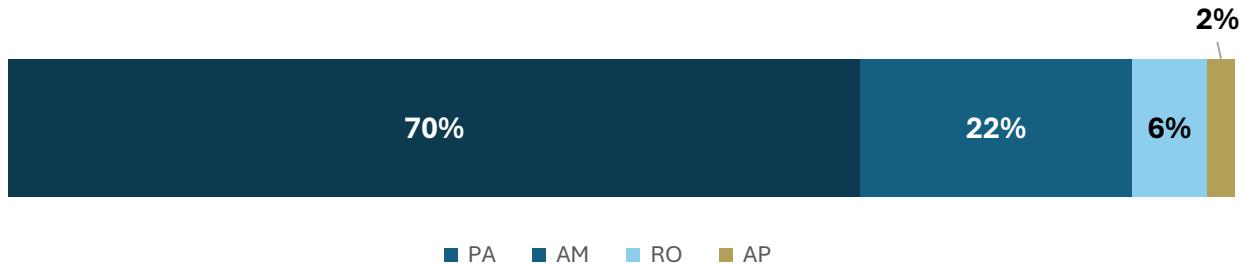
Porto Público de Santana
1 TUP
1 ETC

Participação das instalações portuárias da região Norte na movimentação portuária nacional em 2024



Embora a participação da região Norte represente uma fração menor da movimentação portuária nacional, sua relevância logística é crescente, impulsionada pela expansão dos corredores do Arco Norte e pela forte dependência das hidrovias na circulação de cargas.

Participação dos estados na movimentação portuária da região Norte em 2024

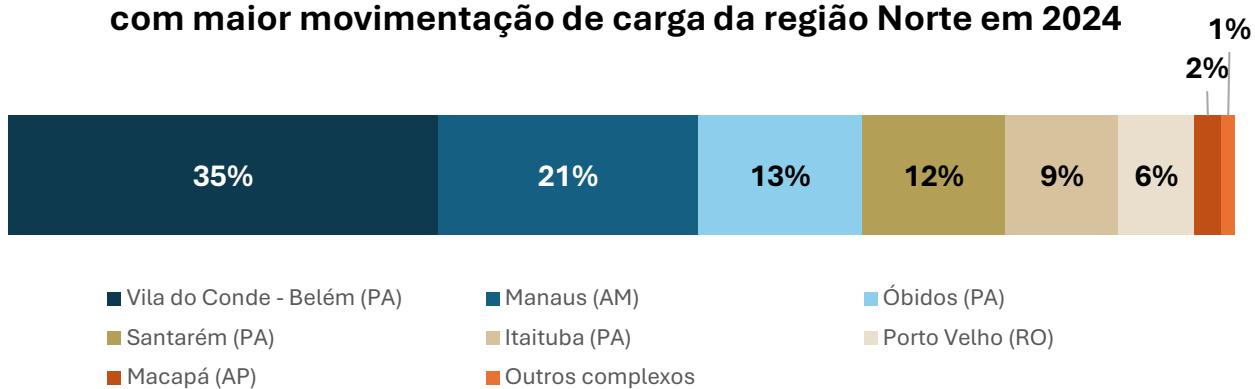


Dentro desse contexto, a estrutura portuária do Norte apresenta uma elevada concentração territorial: Pará e Amazonas respondem juntos por 92% de toda a movimentação regional. O Pará lidera com 70%, consolidando-se como principal porta de saída do Arco Norte, enquanto o Amazonas, com 22%, mantém relevância no transporte de contêineres e na navegação interior. Rondônia e Amapá, com 6% e 2%, respectivamente.

Infraestrutura Aquaviária

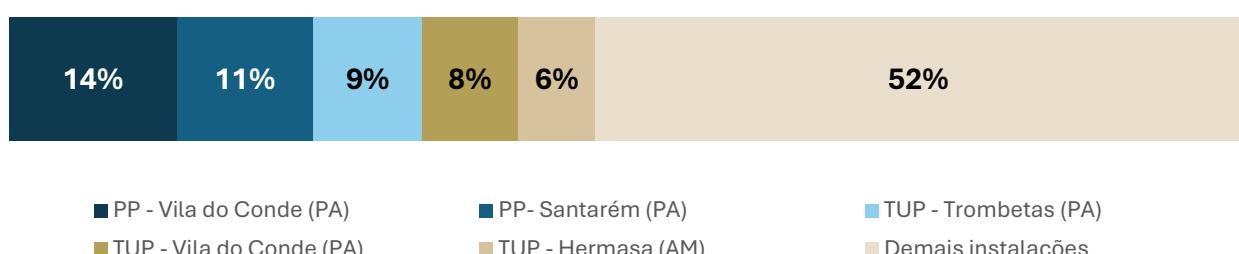
A movimentação portuária da região Norte está distribuída em um conjunto de complexos portuários localizados ao longo dos principais eixos hidrográficos da Amazônia, que combinam funções portuárias marítimas e fluviais. Esses complexos, como Vila do Conde–Belém (PA), Manaus (AM), Óbidos (PA), Santarém (PA), Itaituba (Miritituba/PA), Porto Velho (RO) e Santana (Macapá/AC), atuam como pontos estratégicos de integração logística, estruturando a conexão entre a navegação interior e o transporte marítimo de longo curso.

Percentual de participação dos principais complexos portuários com maior movimentação de carga da região Norte em 2024



No interior desses complexos, a dinâmica logística é sustentada por um conjunto de instalações portuárias públicas e privadas: portos organizados, terminais de uso privado (TUPs) e estações de transbordo de carga (ETCs). Entre as principais instalações destacam-se o Porto Público de Vila do Conde (PA), o TUP Vila do Conde (PA), o Porto Público de Santarém (PA), o TUP Trombetas (PA) e o TUP Hermasa (AM), responsáveis por fluxos expressivos de minério, grãos, combustíveis, contêineres e cargas industriais. Essas instalações formam a base operacional dos corredores do Arco Norte, articulando-se diretamente com o transporte fluvial e com os sistemas rodoviário e ferroviário.

Percentual de participação das cinco instalações portuárias com maior movimentação de carga da região Norte em 2024

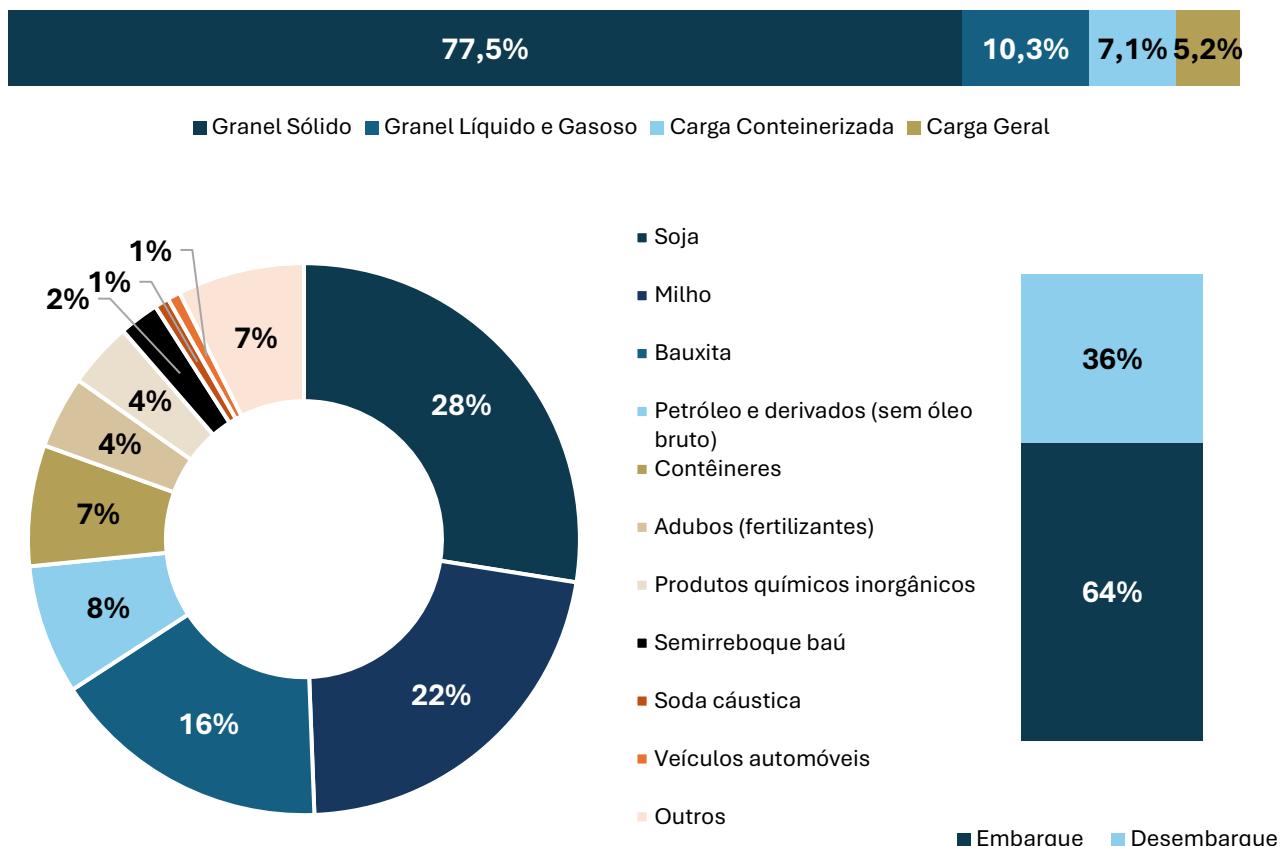


*Porto Público (PP)

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

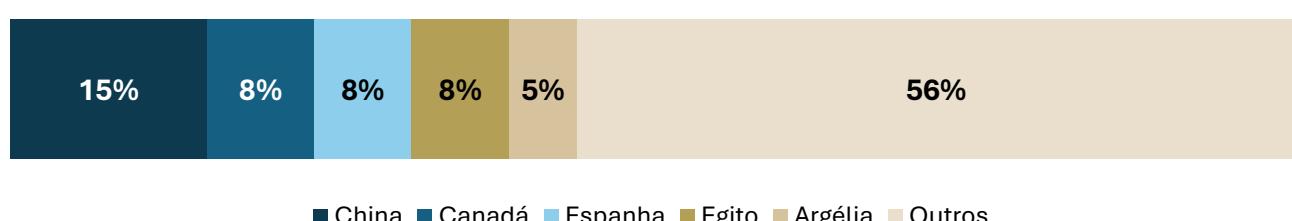
Infraestrutura Aquaviária

Cargas mais movimentadas nos portos da região Norte em 2024



Forte vocação no escoamento de produção agrícola, como soja e milho, que juntos representam mais da metade da movimentação de carga.

Principais destinos dos produtos nos portos da região Norte em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Panorama dos principais complexos portuários da região Norte em 2024

Complexo Portuário Vila do Conde - Belém (PA)

O Porto Público de Vila do Conde e o Porto Público de Belém, juntamente com 9 terminais de uso privado e 2 estações de transbordo de cargas, integram o Complexo Portuário de Vila do Conde – Belém. Sua administração fica sob responsabilidade da Companhia de Docas do Pará (CDP).

Dados gerais – Porto Organizado de Vila do Conde

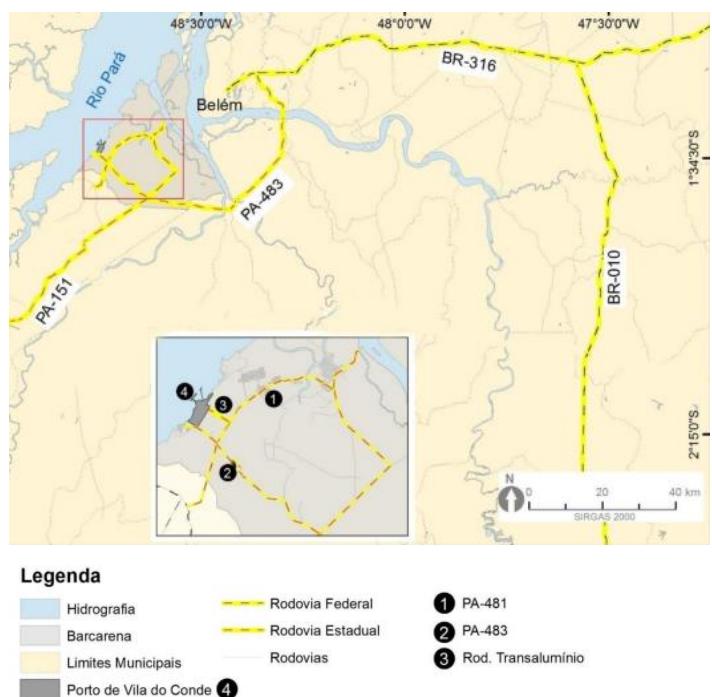
Situado na Ponta Grossa, em Barcarena, à margem direita do Rio Pará, aproximadamente 55 km de Belém e em frente à Baía do Marajó, no estado do Pará, é uma das principais portas de saída de granéis sólidos, líquidos e cargas industriais da região Norte, consolidando-se como um dos maiores polos logísticos e operacionais da Amazônia Oriental.

- Área total: 3.748.891, 74 m².
- Infraestrutura: berços para granéis sólidos e líquidos, píeres dedicados, amplas retroáreas e zonas de fundeio no Rio Pará.
- Calado operacional: adequado para navegação fluviomarítima de grande porte, com operações contínuas ao longo do ano.
- Berços de atracação: 10 berços
- Profundidade: Entre 12 m a 23 m.

Acesso rodoviário

O acesso a partir de Belém pode ser realizado pela BR-316 até Marituba, seguindo pela Alça Viária até o entroncamento com a PA-151 e, posteriormente, pelas PA-483 e PA-481 até Vila do Conde.

Complementam a ligação as rodovias estaduais PA-151, PA-481 e PA-483, além das federais BR-010, BR-222, BR-308 e BR-316, que compõem uma malha viária integrada na região.

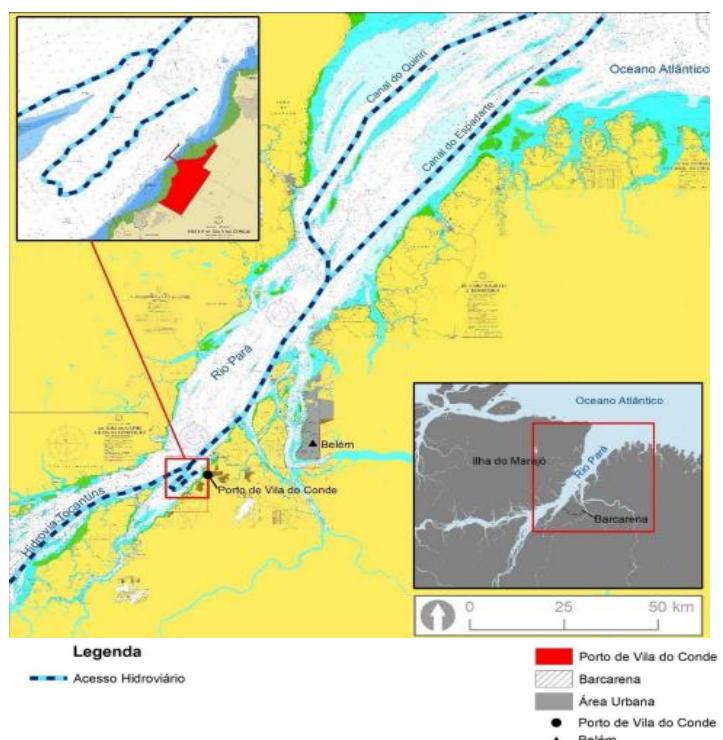


Fonte: PDZ Novo Porto de Vila do Conde (2025).

Infraestrutura Aquaviária

Acesso hidroviário

O acesso hidroviário ao Porto de Vila do Conde é realizado pelo canal que se inicia na barra do rio Pará, entre o Cabo Maguari (Ilha do Marajó) e a Ponta da Tijoca (Ilha dos Guarás), com cerca de 160 km de extensão e largura média de 400 m. A navegação ocorre por área fluviomarítima, apoiada nas cartas náuticas da DHN. O acesso pode ser feito pelos canais do Quiriri, cujo calado permitido chega a 14 m, ou pelo Canal do Espadarte, com calados menores.



Fonte: PDZ Novo Porto de Vila do Conde (2025).

Dados gerais – Porto Organizado de Belém

Situado, em Belém (PA), à margem direita da baía de Guajará (formada pelos rios Moju, Guamá, Acará e Pará), o Porto Organizado de Belém desempenha papel central na navegação por cabotagem e interior. Destaca-se como polo logístico para o transporte de cargas gerais, combustíveis, contêineres, trigo e para o tráfego hidroviário regional.

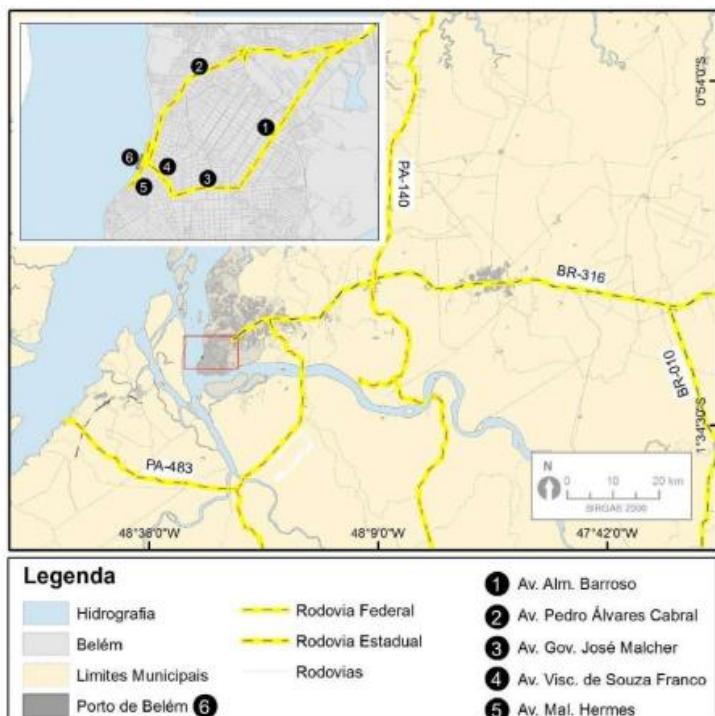
- Área total: 249.265,9 m².
 - Infraestrutura: armazéns de 1^a e 2^a linha, pátio de contêineres, terminal de passageiros e silos para trigo.
 - Calado operacional: compatível com navegação fluviomarítima, com operações contínuas ao longo do ano.
 - Berços de atracação: 7 berços (101 a 107).
 - Profundidade: variável conforme a baía do Guajará, adequada para embarcações de carga e passageiros.

Infraestrutura Aquaviária

Acesso rodoviário

O acesso é realizado principalmente pela BR-316, que conecta Belém à Região Metropolitana e integra-se ao sistema urbano até a Avenida Marechal Hermes, onde se localiza o porto. A BR-010 (Belém-Brasília) complementa a ligação com o interior do Pará e demais estados da região Norte e Centro-Oeste.

A Alça Viária (PA-483) forma o principal elo de articulação com o complexo portuário regional, permitindo o fluxo entre Belém, Barcarena e o eixo do rio Tocantins.

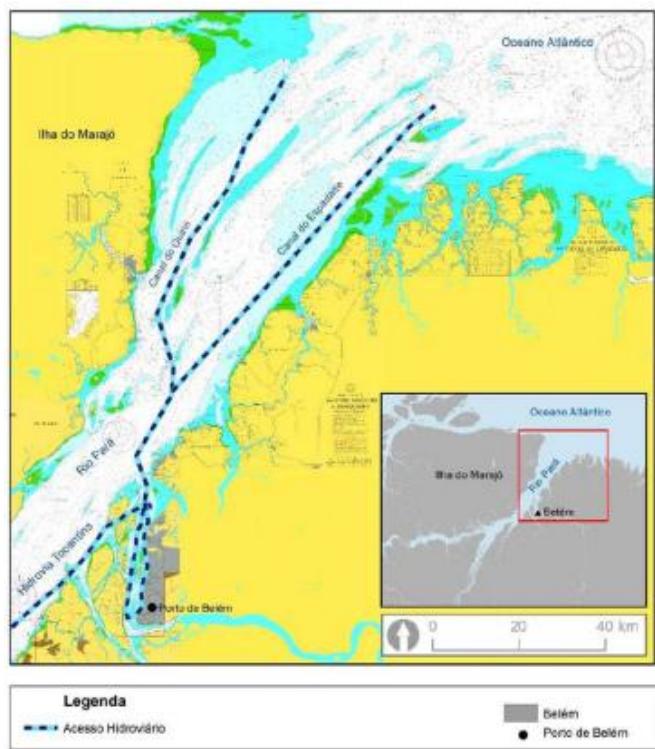


Fonte: PDZ Porto de Belém (2024).

Acesso hidroviário

O acesso hidroviário ao Porto de Belém é feito pela baía do Guajará, que integra os rios Guamá, Acará, Moju e Pará. A aproximação ocorre por canal fluviomarítimo em frente à Ilha das Onças, com navegação apoiada nas cartas da DHN.

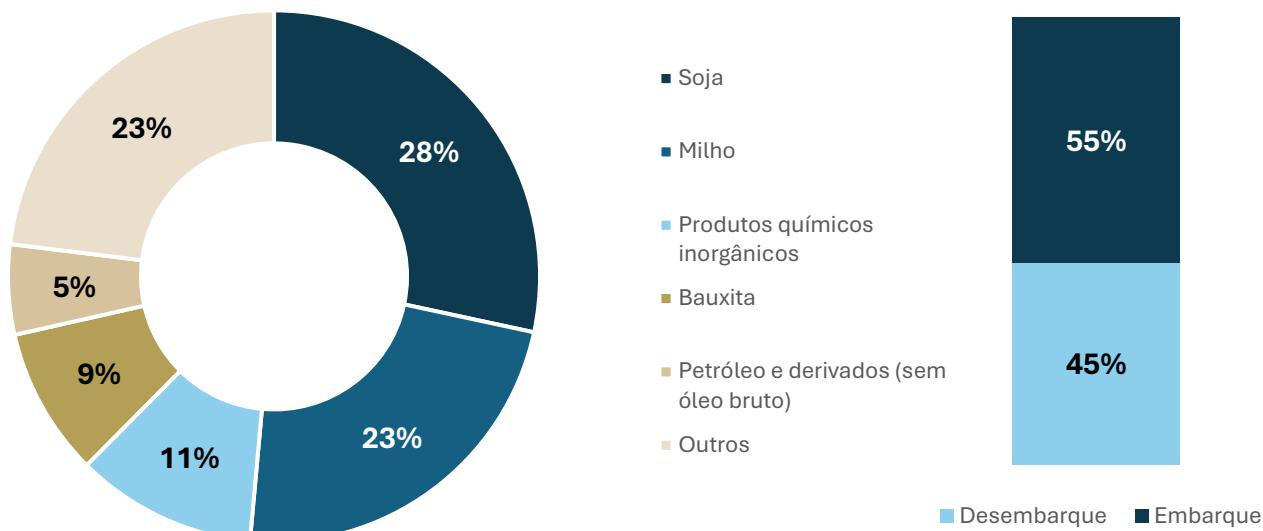
O porto conecta-se diretamente ao rio Pará e, a partir dele, às hidrovias dos rios Amazonas, Tocantins e Guamá, formando um corredor contínuo entre o interior da Amazônia e o Atlântico.



Fonte: PDZ Porto de Belém (2024).

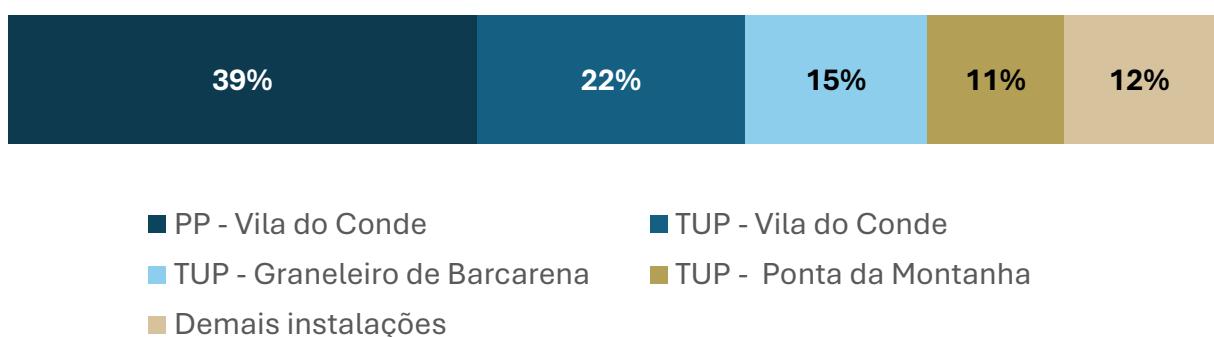
Infraestrutura Aquaviária

Movimentação total por mercadorias no Complexo Portuário de Vila do Conde – Belém em 2024



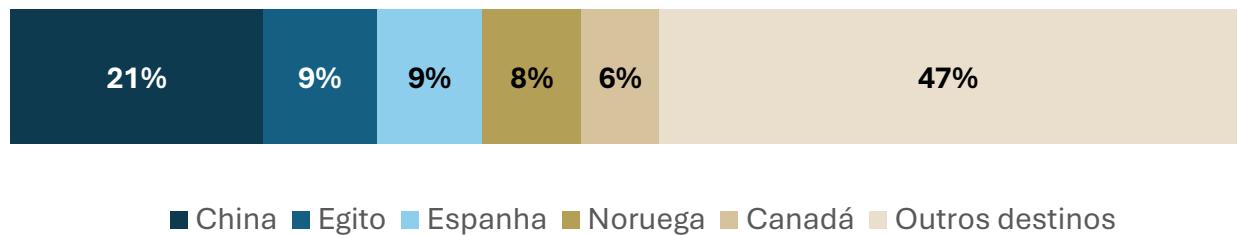
Em operações de longo curso, o destaque no embarque foi para a soja, que representa a maior parte da movimentação, com 9,7 milhões de toneladas, correspondendo a 38% do total movimentado. Já no desembarque, a principal carga foi o adubo, com 1,5 milhão de toneladas, equivalendo a 30% do total recebido.

Principais instalações portuárias em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Principais países de destino das exportações do Complexo Portuário de Vila do Conde – Belém em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Complexo Portuário Manaus (AM)

Dados gerais

O Complexo Portuário de Manaus está localizado às margens do Rio Negro, em área estratégica para o abastecimento da capital amazonense e de toda a região amazônica, constituindo o principal polo logístico fluvial da Amazônia Ocidental. Sua relevância deriva da dependência quase total da cidade pelas vias navegáveis, já que Manaus possui conexões terrestres limitadas com o restante do país. O complexo integra um conjunto de Terminais de Uso Privado, como Graneleiro Hermasa, Chibatão, Novo Remanso, responsáveis pela movimentação de contêineres, granéis e carga geral que abastecem o Polo Industrial de Manaus. Em 2024, o complexo movimentou 31,4 milhões de toneladas, consolidando como o segundo maior complexo portuário da região Norte.

Abaixo estão descritas as principais características dos berços de atracação:

- Infraestrutura: cais flutuantes (Cais Roadway e Cais das Torres), pátios de contêineres, armazéns especializados, píeres para balsas, *fingers* para navegação regional e instalações dedicadas a granéis sólidos.
- Calado operacional: varia conforme a sazonalidade do Rio Negro; no trecho crítico da Costa do Tabocal, pode atingir cerca de 9,5 m no período de seca.
- Profundidade: variável ao longo do ano, acompanhando o regime hidrológico do Rio Negro, com oscilações superiores a 10 metros entre cheia e seca.
- Administração: Terminais pertencentes aos operadores privados integrados ao Complexo Portuário de Manaus.

Acesso rodoviário

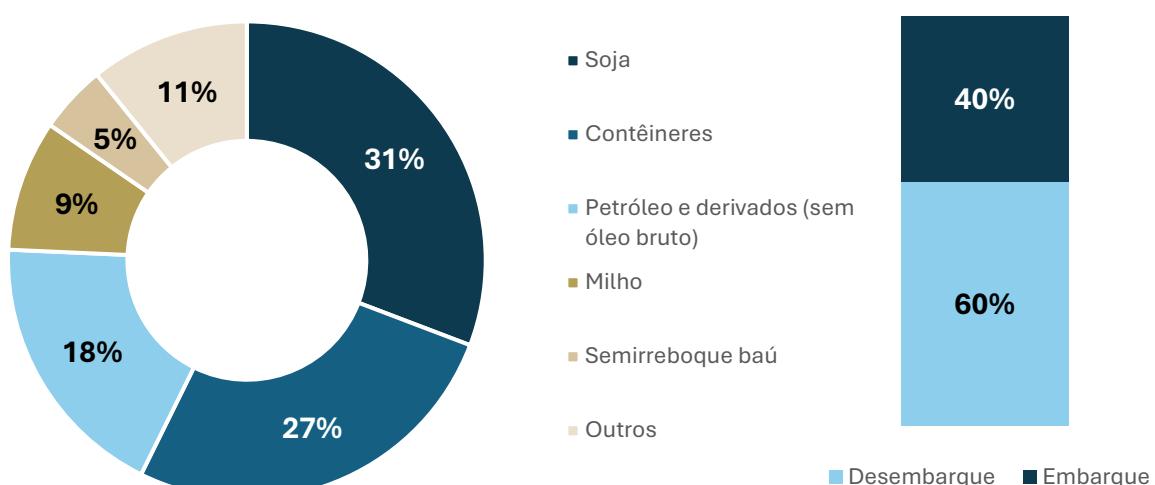
O acesso rodoviário é feito principalmente pela rodovia BR-174, as rodovias estaduais AM-010, que integra Manaus a Itacoatiara, e AM-070, que conecta a capital a Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, complementam o transporte.

Todas essas vias convergem para o sistema urbano, especialmente pela Av. Torquato Tapajós, que distribui o acesso aos TUPs.



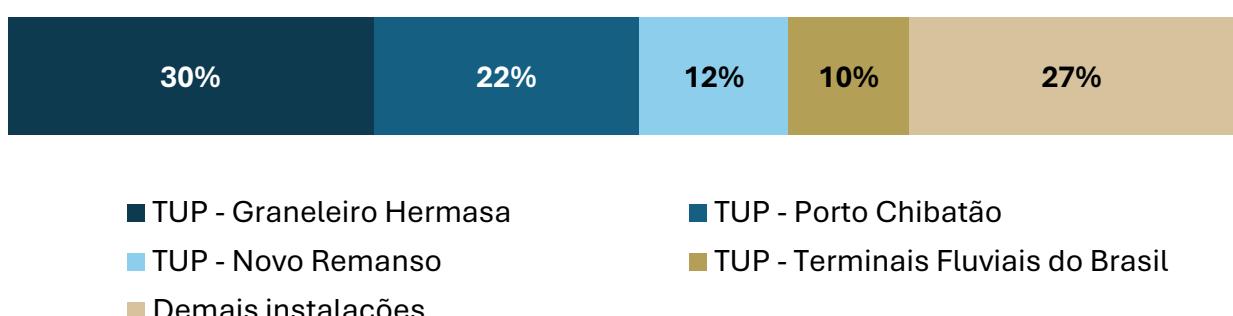
Fonte: Plano Mestre de Manaus (2019).

Movimentação total por mercadorias no Complexo Portuário de Manaus em 2024



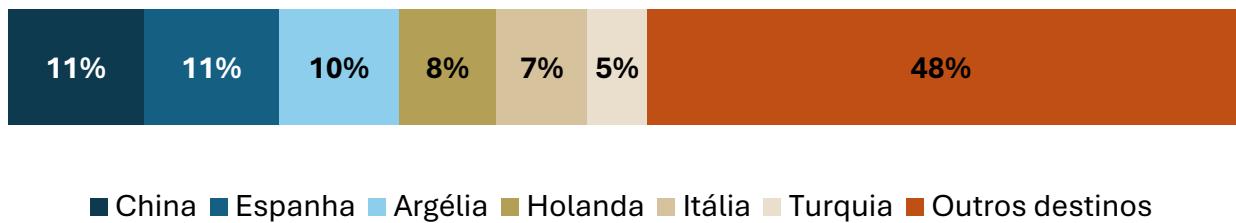
Em operações de longo curso, o destaque no embarque foi para a soja, que representa a maior parte da movimentação, com quase 4,5 milhões de toneladas, correspondendo a 66% do total movimentado. Já no desembarque, a principal movimentação foi de contêineres, com aproximadamente 2,6 milhões de toneladas, equivalendo a 52% do total recebido.

Principais instalações portuárias em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Principais países de destino das exportações do Complexo Portuário de Manaus em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Complexo Portuário de Santarém (PA)

Dados gerais

O Complexo Portuário de Santarém está localizado na Ponta do Salé, às margens do rio Tapajós, próximo à confluência com o rio Amazonas, em posição estratégica no Arco Norte para o escoamento da produção do Centro-Oeste e oeste do Pará. Integrado diretamente à BR-163 e ao sistema hidroviário amazônico, o complexo se consolidou como corredor logístico competitivo para granéis agrícolas, combustíveis, GLP, carga geral e navegação regional. Sua operação combina instalações públicas e privadas, permitindo atender fluxos exportadores e demandas urbanas e ribeirinhas, reforçando seu papel como eixo logístico da Amazônia.

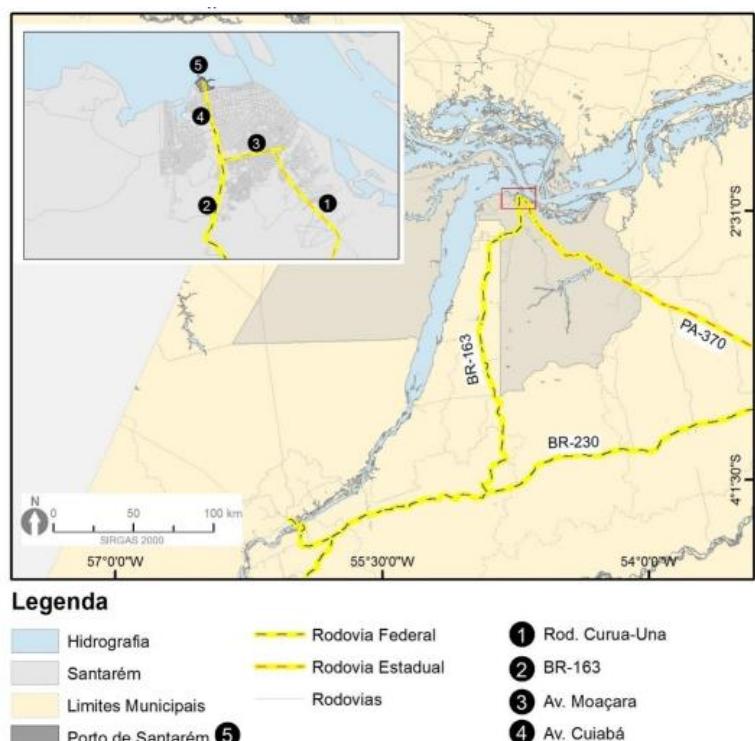
Abaixo estão descritas as principais características dos berços de atracação:

- Área total: 434.688 m².
- Infraestrutura: berços para granéis sólidos e líquidos, píer de múltiplo uso, rampa ro-ro, terminal de passageiros, pátios e retroáreas especializadas.
- Calado operacional: limitado pelo Canal Grande do Curuá (aprox. 11,5 m).
- Berços de atracação: 6 berços (101, 102, 201, 202, 301 e berço do píer 400).
- Profundidade: varia entre 3 m e 22 m, conforme berço e nível do rio.
- Administração: Companhia Docas do Pará (CDP).

Acesso rodoviário

O acesso rodoviário é realizado principalmente pela BR-163 (Cuiabá-Santarém), eixo fundamental que conecta o porto às regiões produtoras do Centro-Oeste. A BR-230 (Transamazônica) complementa o acesso, integrando cidades do oeste paraense e fluxos regionais de carga.

Essas vias convergem para o sistema urbano de Santarém, com acesso final pela Avenida Engenheiro Fernando Guilhon, que direciona o tráfego diretamente às instalações portuárias e aos terminais privados da área de influência.



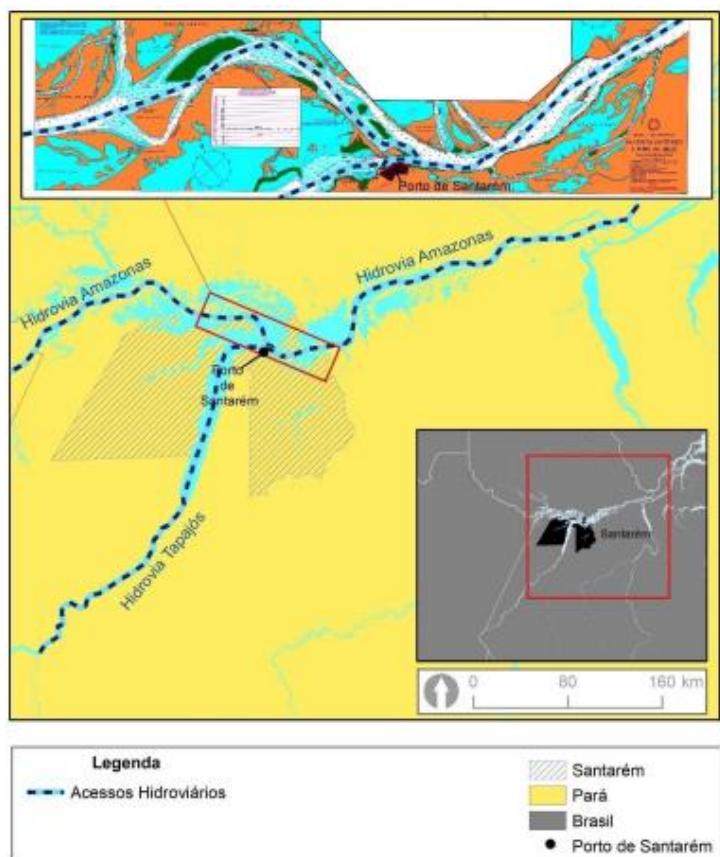
Fonte: PDZ Porto de Santarém (2025).

Infraestrutura Aquaviária

Acesso aquaviário

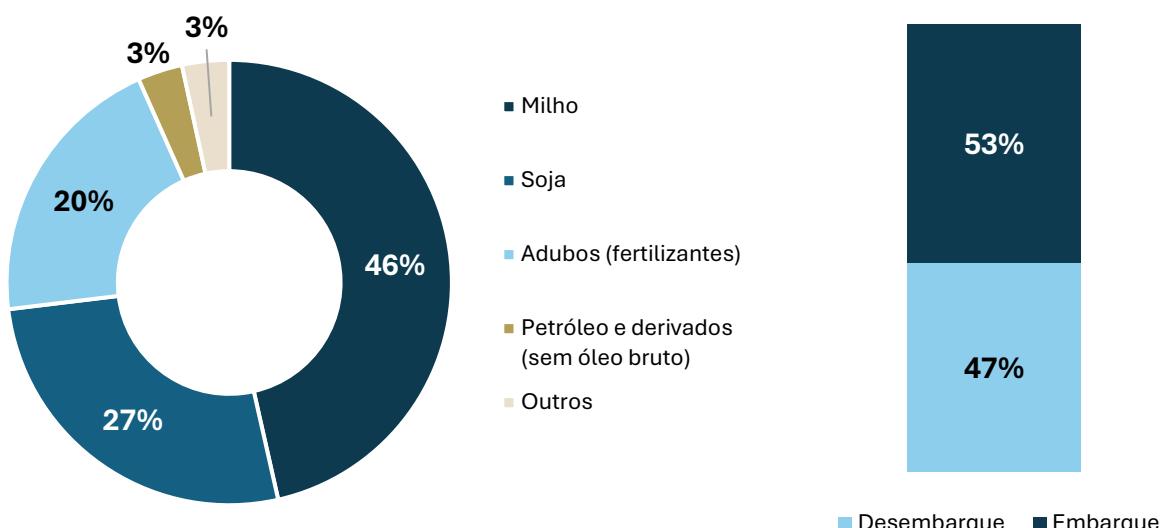
O acesso aquaviário ocorre principalmente pela Hidrovia do Tapajós, que conecta o porto às regiões produtoras do Mato Grosso e do sudoeste paraense por meio da navegação de comboios graneleiros. A Hidrovia do Amazonas complementa o acesso, integrando Santarém aos principais portos da Amazônia, incluindo Vila do Conde, Itacoatiara e Manaus, além das rotas de longo curso pelo Atlântico.

Essas hidrovias convergem para a área de fundeio e para o canal de acesso ao porto, permitindo a navegação de grande porte e garantindo a ligação contínua entre os terminais públicos, privados e os corredores fluviais da região.



Fonte: PDZ Porto de Santarém (2025).

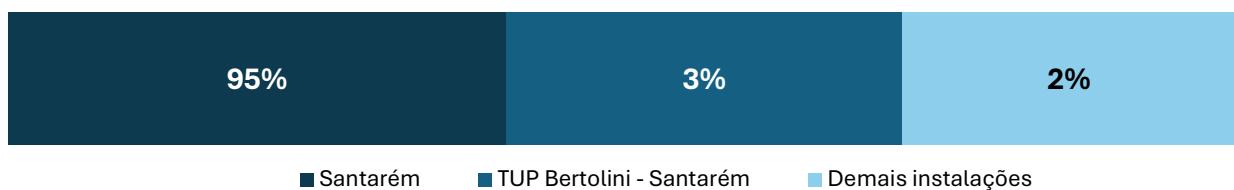
Movimentação total por mercadorias no Complexo Portuário de Santarém em 2024



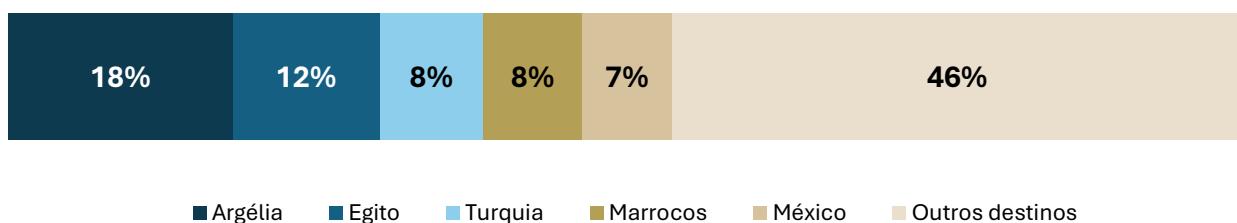
Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Em operações de longo curso, o destaque no embarque foi para o milho, que representa a maior parte da movimentação, com 7,1 milhões de toneladas, correspondendo a 64% do total movimentado. Já no desembarque, a principal movimentação foi de adubos, com aproximadamente 2,0 milhões de toneladas, equivalendo a 99% do total recebido.

Principais instalações portuárias em 2024



Principais países de destino das exportações do Complexo Portuário de Santarém em 2024



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Complexo Portuário Óbidos (PA)

Dados gerais

O Complexo Portuário de Óbidos está localizado no Pará, às margens do Amazonas e atua como principal eixo de escoamento da bauxita extraída da região do Baixo Amazonas. O Estreito de Óbidos oferece condições naturais de navegabilidade e profundidade, minimizando a necessidade de dragagens e otimizando os custos de frete.



Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Em 2024, a movimentação total do Complexo foi de 19,77 milhões de toneladas. Essa movimentação é majoritariamente gerada por dois grandes terminais do setor mineral, exclusivamente embarcadores, localizados nas proximidades de Óbidos, são eles:

- Terminal Trombetas (Mineração Rio Norte - MRN) – 66,0%; e
- Terminal Fluvial de Juruti (Alcoa) – 33,6%.

84 mil de t. de petróleo
(Desembarcados)



19,6 milhões de
toneladas (Embarcados)

No complexo de Óbidos há a predominância da movimentação de cargas por navegação de cabotagem (74%) sobre o de longo curso (26%). A análise da composição da carga demonstra uma especialização quase absoluta, caracterizando o CPO como um sistema de monocarga.

- Bauxita: concentra 99,3% do volume, totalizando 19,6 milhões de toneladas.
- Petróleo e derivados: responde por 0,4% do total, com 84,0 mil toneladas.
- Minérios Diversos: representa 0,3% da movimentação, com 53,3 mil toneladas.

A Base de Oriximiná (BARIX) é o único terminal desembarcador, responsável pelo recebimento de combustíveis via navegação interior para distribuição na região.

Movimentação total por mercadorias no Complexo Portuário de Óbidos em 2024



■ Bauxita ■ Minérios diversos ■ Petróleo e derivados (sem óleo bruto)

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4)

As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), conhecidas como "portinhos", representam uma solução logística e social crucial para a Região Norte, onde o transporte hidroviário é frequentemente o único elo de integração. Criadas pela Lei nº 12.815/2013, que incluiu as IP4 no ordenamento portuário brasileiro, como instrumento para preencher o vazio de infraestrutura, onde essas instalações transformaram o dia a dia das comunidades ribeirinhas que, antes, dependiam de barrancos inseguros para embarcar e desembarcar.

Com mais de 80 portos implantados em estados como Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, as IP4s fornecem estruturas seguras e regulamentadas, resgatando a dignidade e a cidadania. Sua importância estratégica reside em possibilitar o acesso a serviços essenciais, como a chegada de barcos-hospital e o transporte seguro de alunos em barcos-escola, além de integrar os municípios à malha de transporte nacional com regularidade e segurança, reduzindo acidentes e incertezas operacionais.

Além de serem um ponto fixo de atracação, as IP4s facilitam o escoamento da produção local, muitas vezes contando com câmaras frigoríficas e armazéns que evitam perdas e geram renda. Construídas e mantidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com a supervisão do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e em conformidade com normas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Marinha do Brasil, as IP4s são projetadas com diferentes tipologias para se adaptar às grandes variações sazonais dos rios amazônicos, garantindo a continuidade das operações e a inclusão social e econômica da população.



Iniciativa leva saúde, educação, segurança e desenvolvimento às margens dos rios –

Foto: Divulgação Ministério de Portos e Aeroportos

Infraestrutura Aquaviária

Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030)

Os investimentos destinados à infraestrutura portuária na região Norte totalizam cerca de R\$ 5,4 bilhões. Desse total, R\$ 200 milhões correspondem aos aportes de caráter nacional, voltados para estudos de desenvolvimento portuário e para a modernização do sistema Porto sem Papel, que busca aprimorar a gestão e digitalizar processos nos portos. O valor restante está distribuído nos estados do Amazonas, Amapá, Pará e Rondônia, contemplando obras e estudos em diferentes estágios de desenvolvimento, desde ações preparatórias até intervenções em execução ou já concluídas.

Pará

O Pará é o estado com o maior montante, aproximadamente R\$ 2,9 bilhões, porém com apenas 14% do valor executado. Abaixo é apresentado um resumo dos investimentos, por modalidade. As informações detalhadas por empreendimento podem ser acessadas no painel analítico da região Norte.

Investimentos do Novo PAC em portos (2023-2030) – Pará

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Obras - Arrendamentos Existentes	Porto de Barcarena, Belém e Santarém	678.474.615,00	56%
Novos Arrendamentos	Porto de Barcarena	1.199.310.405,00	2%
Obras – Novo TUP	Porto de Ponta de Pedras	468.740.743,00	0%
Obras - Terminais	Porto de Vila do Conde: Novo Terminal	390.000.000,00	Em ação preparatória
Obras - Dragagem	Porto de Belém	94.000.000,00	Em ação preparatória
Obras - Sistemas e Inovações Tecnológicas	Porto de Vila do Conde: Implantação de Sistema de Tráfego Portuário LPS	40.000.000,00	Em ação preparatória

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Amazonas

Os investimentos destinados ao estado do Amazonas somam aproximadamente R\$ 2 bilhões, aplicados em 2 empreendimentos privados. O primeiro corresponde à obra de um novo Terminal de Uso Privado no Porto de Manaus, já finalizado. O segundo, com 58% executado, se refere à obra de um Terminal de Uso Privado no Porto de Itacoatiara.

Amapá

No estado do Amapá, os investimentos totalizam aproximadamente R\$ 169 milhões, destinados ao Porto de Santana. Os empreendimentos são os descritos abaixo:

- **Novo arrendamento MCP03:** investimento privado para concessão. Segundo informações do PPI, o leilão de concessão ocorreu em dezembro de 2024, com valor de outorga de R\$ 58 milhões. O CAPEX previsto da concessão é de R\$ 88 milhões. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente soja e milho.
- **Novo arrendamento MCP01:** investimento privado para concessão na ordem de R\$ 56 milhões, referente ao arrendamento do terminal portuário para movimentação de cavaco de madeira. Segundo informações do PPI, os estudos estão em andamento, com leilão previsto para 2026. O CAPEX previsto da concessão é de R\$ 85,7 milhões.
- **Arrendamentos existentes:** investimento privado de R\$ 51,3 milhões, referente a um arrendamento vigente. As intervenções estão em execução, com 35% executadas.
- **Acessos terrestres:** investimento federal de R\$ 6,1 milhões, referente a revitalização dos acessos do porto. O empreendimento encontra-se em ação preparatória.

Rondônia

No estado de Rondônia, os investimentos voltados ao Porto de Porto Velho somam cerca de R\$ 17 milhões. Desse total, R\$ 11 milhões são recursos federais, aplicados em obra de modernização do porto, já concluída, e em obra de recuperação do cais, que ainda está em fase preparatória. O valor restante refere-se as investimentos privados provenientes de um arrendamento vigente, também já finalizado.

Infraestrutura Aquaviária

Investimentos do Novo PAC em hidrovias (2023-2030)

Os investimentos previstos para a infraestrutura hidroviária da região Norte somam aproximadamente R\$ 2,7 bilhões, distribuídos entre os estados do Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins. Esse montante é totalmente de origem federal e contempla tanto obras quanto estudos e projetos, refletindo o esforço de consolidar e ampliar a navegabilidade em uma região onde os rios desempenham função estruturante para a mobilidade de cargas e pessoas.

A maior parte dos recursos (72%) está concentrada em iniciativas em fase preparatória, enquanto 26% correspondem a empreendimentos em execução e apenas 1% já foi concluído, evidenciando que o ciclo de investimentos hidroviários ainda está em desenvolvimento.

Nos tópicos seguintes, são apresentados os principais projetos e intervenções em cada estado, destacando que os recursos destinados ao estado de Roraima, são ações conjuntas aos estados de Amazonas e Rondônia. Da mesma forma para o estado do Tocantins, em conjunto com o Pará. Cabe destacar ainda que, alguns valores não são divulgados, dado a necessidade de sigilo.

Pará

Os investimentos do Novo PAC previstos no estado do Pará somam aproximadamente R\$ 1,1 bilhão. Abaixo é apresentado um resumo dos investimentos em execução ou concluídos.

Investimentos do Novo PAC em hidrovias (2023-2030) – Pará

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
PMH, Estudos e Levantamentos Hidrográficos	PMH do Rio Tocantins	12.105.056,00	46%
PMH, Estudos e Levantamentos Hidrográficos	PMH do Rio Tapajós	6.665.568,00	84%
IP4 - Construção	IP4 de Juruti/PA e Oriximiná/PA - Construção	4.779.205,80	Concluído
IP4 - Operação - Antigo CREMA	"Crema" das IP4 do Pará	29.266.420,44	52%
Eclusa - Operação e Manutenção	"Crema" da Eclusa de Tucuruí	32.578.416,20	71%

Os empreendimentos em ação preparatória, totalizam cerca de R\$ 1 bilhão e compreendem: o Plano de Dragagem de Manutenção Aquaviária e Sinalização Náutica (PADMA) do Rio Tapajós (HN-106); a execução da derrocagem do Pedral do Lourenço; e a execução da sinalização do Rio Tocantins, este abrangendo, também, o estado do Tocantins.

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Amazonas

Os investimentos do Novo PAC previstos no estado do Amazonas somam aproximadamente R\$ 897,5 milhões. Os empreendimentos concluídos, em execução ou em licitação estão descritos na planilha a seguir.

Investimentos do Novo PAC em hidrovias (2023-2030) – Amazonas

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
Dragagem – estudo/projeto	Plano de Dragagem de Manutenção Aquaviária e Sinalização Náutica (PADMA) do Rio Amazonas (HN-100)	-	0%
Dragagem – obra	Dragagem do Rio Solimões (HN-132)	-	20%
IP4 – construção	IP4 de Barcelos/AM IP4 de Envira/AM	26.371.663,12	Concluído
IP4 - recuperação	IP4 de Humaitá/AM	7.441.129,37	Concluído
P4 - recuperação	IP4 de Canutama/AM	5.000.000,00	20%
P4 - recuperação	IP4 de Itacoatiara/AM	7.441.129,37	58%
P4 - recuperação	IP4 de Manicoré/AM	20.554.578,08	0%
P4 - recuperação	IP4 de Borba/AM	5.000.000,00	Em licitação / leilão

Os empreendimentos em ação preparatória, totalizam cerca de R\$ 825,7 milhões e compreendem obras de construção e recuperação em Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4).

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aquaviária

Amazonas e Rondônia

Os investimentos do Novo PAC previstos conjuntamente aos estados do Amazonas e Rondônia somam aproximadamente R\$ 152,5 milhões, conforme descrito na planilha a seguir.

Investimentos do Novo PAC em hidrovias (2023-2030) – Amazonas e Rondônia

Modalidade	Empreendimento	Valor total de investimentos (R\$)	Percentual executado (%)
PMH, Estudos e Levantamentos Hidrográficos	PMH do Rio Madeira	34.141.576,00	50%
Dragagem – obra	Dragagem do Rio Madeira	85.397.265,00	98%
Sinalização - obra	Sinalização do Rio Madeira	33.000.000,00	Em ação preparatória

Amazonas, Rondônia e Roraima

A carteira do Novo PAC contempla ainda os investimentos do antigo “Crema” de operação das IP4 do Amazonas, Rondônia e Roraima, totalizando R\$ 450,9 milhões. As intervenções encontram-se em execução, com 39% executado.

Rondônia

Os investimentos do Novo PAC previstos para o estado de Rondônia somam aproximadamente R\$ 7,4 milhões, relacionados às obras de recuperação da IP4 de Cai N’Água. O empreendimento está em fase preparatória.

Amapá

Os investimentos do Novo PAC previstos para o estado do Amapá totalizam aproximadamente R\$ 37,4 milhões, sendo R\$ 25,4 destinados às obras de recuperação da IP4 de Santana, que encontra-se 58% executada.

O restante do montante se referem a estudos/projetos para 6 terminais hidroviários (Amapá, Calçoene, Laranjal do Jari, Macapá, Mazagão e Oiapoque), que encontram-se em fase preparatória.

Fonte: Ministério dos Transportes (Novo PAC, ago/25). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Infraestrutura Aérea

A infraestrutura aeroviária desempenha um papel essencial na conectividade da região Norte, especialmente devido às grandes distâncias, baixa densidade rodoviária e desafios geográficos que limitam o deslocamento terrestre. Nesse contexto, o transporte aéreo é fundamental tanto para o movimento de passageiros quanto para o fluxo de cargas de alto valor agregado, funcionando como um vetor de integração econômica e territorial.

A movimentação de cargas aéreas na região é fortemente concentrada no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus (AM), que opera como principal *hub* logístico do Norte. Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), as rotas Manaus → São Paulo/Guarulhos e São Paulo/Guarulhos → Manaus foram, em 2024, as duas que mais movimentaram carga paga e correios em todo o país, com 28,2 mil toneladas e 25,1 mil toneladas, respectivamente. A relevância desses fluxos faz do Amazonas o segundo estado com maior movimentação de cargas aéreas no mercado doméstico, atrás apenas de São Paulo.

No comércio exterior, as exportações aéreas da região Norte têm destaque nos estados do Amazonas, impulsionadas pelo Polo Industrial de Manaus, e do Pará, voltadas principalmente a produtos industrializados, farmacêuticos, eletroeletrônicos e cargas de alto valor agregado. Nas importações, o Amazonas movimentou 25,7 mil toneladas em 2024, segunda principal via de entrada de importados no estado, essencial para o suprimento de componentes e insumos utilizados pelo parque industrial de Manaus.

A infraestrutura aeroviária, embora menos expressiva em volume que os outros modos, exerce função decisiva na dinâmica logística da Amazônia, permitindo o fluxo rápido de produtos de alto valor agregado, garantindo o abastecimento de insumos industriais, encurtando distâncias para áreas remotas e complementando os corredores rodoviários, hidroviários e ferroviários da região. Essa capilaridade faz do modo aéreo um elemento indispensável para a competitividade do Norte e para a integração de sua economia ao restante do país e ao mercado internacional.

Infraestrutura Dutoviária

A região Norte possui uma rede dutoviária de extensão limitada, mas de elevada relevância estratégica para o abastecimento energético e para o escoamento mineral. A malha é composta por gasodutos, oleodutos e minerodutos, que desempenham papel essencial na integração de áreas remotas da Amazônia aos polos industriais e portuários da região.

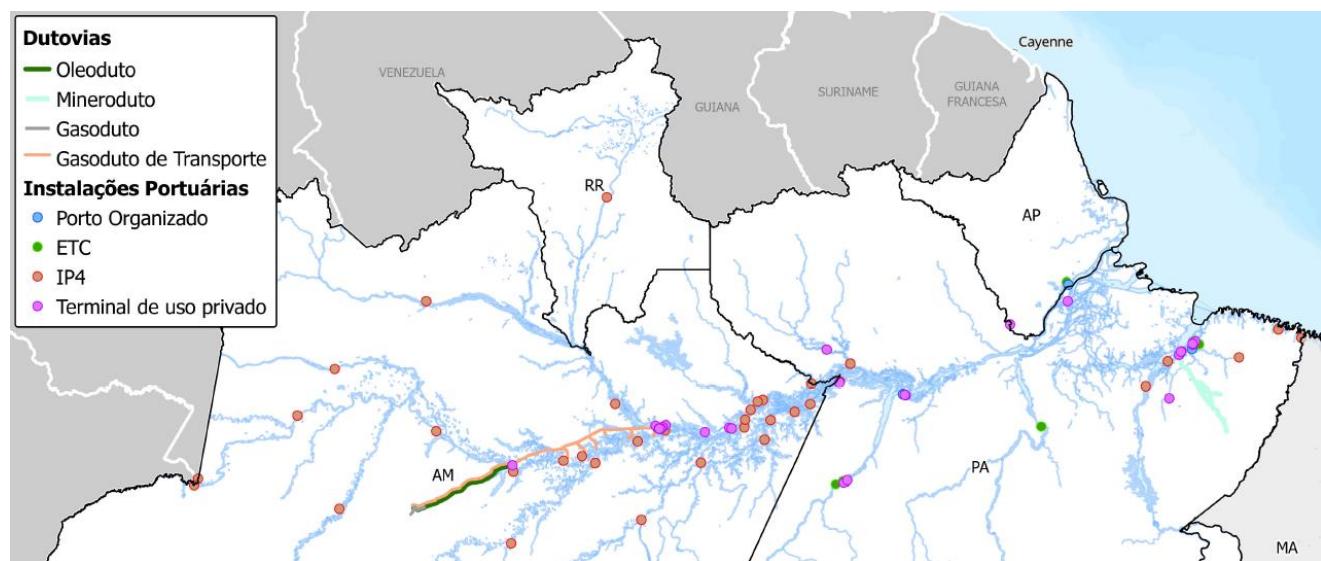
O Gasoduto Urucu–Manaus é o principal eixo de transporte de gás natural na região, conectando a província petrolífera de Urucu (AM) à capital Manaus. O duto é fundamental para o abastecimento energético do Polo Industrial de Manaus (PIM), além de alimentar termelétricas e diversos estabelecimentos urbanos e industriais, reduzindo a dependência de combustíveis líquidos e fortalecendo a segurança energética regional.

O abastecimento de petróleo e derivados é complementado pelo Oleoduto Rio Solimões (Orsol I), que liga a região de Urucu ao Terminal Aquaviário de Coari (AM), operado pela Transpetro. Por esse duto são transportados petróleo e GLP (Gás Liquefeito de Petróleo). O petróleo segue para a Refinaria de Manaus (Reman), enquanto o GLP é redistribuído para Pará, Rondônia, Maranhão e parte do Ceará e Pernambuco, configurando um corredor logístico essencial para o abastecimento de combustíveis na Amazônia e no Nordeste.

A malha dutoviária se completa com uma rede de minerodutos no estado do Pará, responsável pelo transporte de bauxita e caulim até a região portuária de Barcarena. O Mineroduto Hydro Paragominas leva bauxita da mina de Paragominas à refinaria da Hydro em Barcarena. Já os minerodutos RCC e PPSA transportam caulim da região de Ipixuna (PA) até Barcarena (PA).

Essa infraestrutura, embora concentrada em poucos ativos, exerce papel determinante na logística energética e mineral da região Norte, conectando áreas de produção a refinarias, centros industriais e terminais portuários estratégicos.

Infraestrutura dutoviária



Fonte: ANP (2024). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

Plano Indicativo de Oleodutos - 2025

O Plano Indicativo de Oleodutos (PIO) – Ciclo 2023–2025, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), apresenta um conjunto de iniciativas voltadas à expansão e modernização da malha dutoviária nacional, com foco na segurança do abastecimento de combustíveis, na redução dos custos logísticos e na mitigação das emissões associadas ao transporte rodoviário. O documento reforça a importância dos dutos na integração multimodal do território brasileiro, especialmente entre refinarias, terminais portuários, bases de distribuição e polos consumidores.

A região Norte concentra apenas um projeto, o duto de etanol, ligando Sorriso (MT) à Porto Nacional (TO), com CAPEX estimado em R\$ 9,26 bilhões.

www.infrasa.gov.br
ontl@infrasa.gov.br