



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos - MDB/RR

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui a Política Nacional de Integração Econômica do Norte – PNIEN, cria o Sistema Nacional de Corredores Econômicos Internacionais do Norte, estabelece diretrizes para facilitação de comércio, desenvolvimento produtivo e governança interfederativa, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Integração Econômica do Norte – PNIEN, com a finalidade de promover a integração logística, produtiva, comercial, energética e digital da Região Norte aos mercados internacionais, por meio da estruturação de corredores econômicos internacionais.

Art. 2º São objetivos da PNIEN:

- I – reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade da Região Norte;
- II – fomentar o comércio exterior e a integração com países vizinhos;
- III – promover o desenvolvimento regional e a redução de desigualdades;
- IV – fortalecer a infraestrutura e a conectividade territorial;
- V – ampliar a participação de micro, pequenas e médias empresas no comércio internacional;



VI – consolidar o papel estratégico da Região Norte como plataforma de integração internacional.

Art. 3º São princípios da PNIEN:

I – valorização do desenvolvimento regional;

II – integração sul-americana;

III – eficiência logística e competitividade econômica;

IV – cooperação federativa;

V – simplificação administrativa;

VI – sustentabilidade econômica e ambiental;

VII – inclusão produtiva.

Art. 4º Fica instituído o Sistema Nacional de Corredores Econômicos Internacionais do Norte – SNCEIN, destinado à coordenação, planejamento e implementação da PNIEN.

Art. 5º O SNCEIN compreenderá:

I – corredores econômicos internacionais prioritários;

II – carteira nacional integrada de projetos;

III – plano plurianual de execução;

IV – instância de governança interfederativa;

V – mecanismos de monitoramento e avaliação.

Art. 6º Consideram-se corredores econômicos internacionais do Norte os eixos logísticos, produtivos e comerciais destinados à integração da Região Norte com países vizinhos e mercados internacionais.

Art. 7º Fica reconhecido como corredor prioritário da PNIEN o eixo logístico e produtivo formado pelos municípios de Boa Vista e Bonfim, no Estado de Roraima, e sua conexão internacional com Lethem, Linden e Georgetown, na Guiana.



Art. 8º O corredor prioritário referido no art. 7º terá tratamento prioritário nas políticas públicas federais, abrangendo:

- I – infraestrutura logística e rodoviária;
- II – facilitação de comércio exterior e modernização aduaneira;
- III – conectividade digital;
- IV – integração energética;
- V – apoio à exportação e desenvolvimento produtivo regional.

Art. 9º A União deverá articular, em cooperação com a Guiana, a implementação de medidas voltadas à operacionalização e ao fortalecimento do corredor prioritário.

Art. 10. A PNIEN promoverá a estruturação e modernização da infraestrutura necessária aos corredores econômicos internacionais, incluindo:

- I – rodovias e acessos estratégicos;
- II – terminais logísticos e pátios de carga;
- III – instalações aduaneiras;
- IV – centros de armazenagem e distribuição;
- V – infraestrutura de conectividade digital.

Art. 11. Os projetos vinculados aos corredores prioritários terão tratamento preferencial nos programas federais de infraestrutura e logística.

Art. 12. A União estabelecerá diretrizes para a modernização e integração dos processos de controle e fiscalização nas fronteiras, incluindo:

- I – integração operacional entre órgãos federais competentes;
- II – simplificação e digitalização de procedimentos;
- III – redução de tempo de despacho aduaneiro;
- IV – adoção de sistemas de guichê único;
- V – ampliação da eficiência logística em fronteiras estratégicas.



Art. 13. Poderão ser instituídos regimes especiais para operações de comércio transfronteiriço vinculadas aos corredores prioritários.

Art. 14. A PNIEN promoverá ações voltadas ao desenvolvimento produtivo, incluindo:

- I – apoio à exportação de micro, pequenas e médias empresas;
- II – incentivo à formação de cadeias produtivas regionais;
- III – capacitação para comércio exterior;
- IV – estímulo à agregação de valor à produção regional;
- V – apoio a cooperativas e empreendimentos de base local.

Art. 15. A implementação da PNIEN poderá contar com recursos provenientes de:

- I – fundos constitucionais de desenvolvimento regional;
- II – instituições financeiras públicas;
- III – organismos nacionais e internacionais de financiamento;
- IV – parcerias público-privadas;
- V – outras fontes compatíveis com a legislação vigente.

Art. 16. Projetos vinculados aos corredores prioritários poderão receber tratamento preferencial nos processos de financiamento e estruturação.

Art. 17. Fica instituído o Comitê Nacional de Integração Econômica do Norte, responsável pela coordenação da PNIEN.

Art. 18. Compete ao Comitê:

- I – elaborar o Plano Nacional de Corredores Econômicos do Norte;
- II – monitorar a execução dos projetos;
- III – propor diretrizes e ajustes;



IV – promover articulação entre entes federativos e parceiros internacionais.

Art. 19. O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional relatório anual de execução da PNIEN.

Art. 20. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 21. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei institui a Política Nacional de Integração Econômica do Norte – PNIEN, com foco na estruturação de corredores econômicos internacionais capazes de superar uma distorção histórica do desenvolvimento brasileiro, o isolamento logístico, produtivo e comercial da Região Norte.

O Brasil é um país de dimensão continental, mas opera, na prática, com uma lógica territorial desigual, concentrando sua infraestrutura, seus fluxos econômicos e suas políticas públicas no eixo Sul/ Sudeste. A Região Norte, apesar de sua relevância estratégica, permanece tratada como periferia econômica, com baixa integração logística e reduzido acesso competitivo aos mercados internacionais. Essa distorção não é apenas um problema regional, é um entrave estrutural ao crescimento do país.

Os dados são claros. A Região Norte possui custos logísticos significativamente superiores à média nacional, com limitações de infraestrutura, baixa densidade de rotas comerciais estruturadas e dependência de longos corredores internos para acesso a portos do Sudeste. Essa condição reduz a competitividade da produção regional, limita o potencial exportador e encarece o custo de vida da população.



No caso específico de Roraima, a situação é ainda mais emblemática. Trata-se do único estado brasileiro cuja principal alternativa logística estruturante não se dá pela integração interna ao território nacional, mas pela conexão internacional com países vizinhos. Ainda assim, essa vocação permanece subaproveitada.

Dados oficiais demonstram que as exportações de Roraima cresceram mais de 80% entre 2020 e 2023, evidenciando um potencial econômico em expansão. Nesse contexto, a Guiana já se consolida como parceiro relevante, absorvendo parcela significativa das exportações do estado, especialmente de produtos como milho e outros insumos agropecuários. Estima-se que cerca de 70% dessas operações ocorram por meio da fronteira de Bonfim, apesar das limitações estruturais da rota até Georgetown.

Ou seja, mesmo sem infraestrutura adequada, sem facilitação plena de comércio e sem uma política nacional estruturada, o fluxo econômico já existe e cresce. O que falta não é demanda, é decisão política.

A conexão Boa Vista/ Bonfim/ Lethem/ Georgetown representa uma oportunidade concreta de transformar Roraima em porta de saída do Brasil para o Caribe e para mercados internacionais estratégicos. Essa rota reduz distâncias logísticas, amplia o acesso ao Atlântico Norte e cria uma alternativa real aos tradicionais e onerosos corredores voltados ao Sul e Sudeste.

Mais do que isso, trata-se de uma oportunidade de inserir o Brasil de forma mais competitiva no comércio intrarregional sul-americano, que, conforme estudos oficiais, apresenta condições especialmente favoráveis para a atuação de micro, pequenas e médias empresas, em razão de menores custos de transporte, menor complexidade operacional e maior proximidade cultural e econômica.

Apesar desse cenário, a integração regional ainda enfrenta entraves estruturais relevantes. Relatórios oficiais do Governo Federal apontam a ausência de governança integrada, a fragmentação institucional, a



insuficiência de financiamento e a falta de priorização política como os principais obstáculos à consolidação de corredores econômicos internacionais no Norte do país.

Além disso, acordos bilaterais fundamentais, como o de transporte terrestre entre Brasil e Guiana, permanecem por décadas sem plena implementação, evidenciando uma lacuna entre a formulação de políticas e sua execução efetiva.

O presente Projeto de Lei surge justamente para enfrentar esse problema estrutural, a ausência de uma política nacional clara, coordenada e executável para a integração econômica do Norte.

A proposta não se limita à construção de infraestrutura. Ela institui um modelo completo, baseado em cinco pilares: logística, facilitação de comércio, desenvolvimento produtivo, atração de investimentos e governança interfederativa. Trata-se de uma política pública moderna, alinhada às melhores práticas internacionais, que reconhece que corredores econômicos não se fazem apenas com estradas, mas com instituições, regras, eficiência operacional e apoio à produção.

Do ponto de vista constitucional, a proposta encontra sólido amparo nos princípios da ordem econômica, especialmente na valorização do trabalho e da livre iniciativa, na redução das desigualdades regionais e no tratamento favorecido às pequenas empresas. Também se alinha ao mandamento constitucional de promoção da integração econômica, política e social com os países da América Latina.

Sob a ótica fiscal, o projeto é responsável e exequível. Não cria despesa obrigatória imediata nem estabelece benefícios tributários automáticos. Ao contrário, organiza, prioriza e dá eficiência ao uso de instrumentos já existentes, ampliando o retorno econômico de investimentos públicos e fortalecendo a base produtiva nacional.

Os impactos esperados são diretos e mensuráveis, redução de custos logísticos, aumento das exportações, ampliação da base de empresas



exportadoras, geração de emprego e renda, e fortalecimento da presença econômica brasileira na Amazônia e na América do Sul.

No plano político, a proposta corrige uma injustiça histórica. O Norte do Brasil não pode continuar sendo tratado como o fim da linha. É preciso reconhecer seu papel estratégico e transformá-lo em vetor de desenvolvimento nacional.

Roraima, em particular, reúne todas as condições para assumir esse protagonismo. Localização geográfica estratégica, crescimento das exportações, conexão direta com mercados internacionais e potencial logístico subexplorado fazem do estado o ponto ideal para inaugurar uma nova lógica de desenvolvimento baseada na integração internacional.

O que está em jogo não é apenas a construção de um corredor logístico. É a redefinição do papel da Região Norte no desenvolvimento do Brasil.

Não se trata de abrir caminhos, eles já existem. Trata-se de estruturá-los, organizá-los e transformá-los em política de Estado.

Diante desse cenário, a aprovação do presente Projeto de Lei representa um passo decisivo para superar o isolamento econômico do Norte, fortalecer a integração regional e posicionar o Brasil de forma mais estratégica no comércio internacional.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS

