

Veículo: Jornal A Crítica

Editoria: Opinião

Tipo notícia: Artigo

Página: A2

Data de publicação: 10/09/2026

Origem da notícia: Iniciativa da mídia

Categorias: Assunto de interesse

Valoração: R\$ 31.140,40

FIEAM **SESI** **SENAI** **IEL**

A seca faz parte do calendário e a logística precisa acompanhar a velocidade dos rios

Márcio SalmiDiretor comercial da NorcoastEm 8 de setembro, o Rio Negro atingiu 22,95 metros em Manaus, após recuar 94 centímetros em apenas uma semana. Apesar de o nível ainda permanecer dentro da faixa de normalidade para o período, a vazante segue em ritmo acelerado, enquanto o setor se prepara para possíveis restrições à navegação a partir da segunda quinzena de setembro. O cenário deixou de ser apenas uma preocupação futura. A vazante faz parte do ciclo natural dos rios amazônicos, mas sua recorrência não reduz a gravidade dos períodos mais críticos. As projeções mais recentes do Serviço Geológico do Brasil mostram que, dependendo do ritmo de descida das águas, o Rio Negro pode chegar ao fim de outubro em patamares considerados baixos para Manaus. Incluir a seca no planejamento não significa naturalizá-la, e sim criar condições para responder com menos imprevisto. Essa preparação ultrapassa a Região Norte: no primeiro semestre de 2026, o Polo Industrial de Manaus faturou R\$ 121,76 bilhões e manteve mais de 130 mil empregos. Restrições na região podem atingir cadeias produtivas de todo o país. As secas de 2023 e 2024 mostraram a dimensão desse desafio. Em 2024, o Rio Negro chegou à cota mínima histórica de 12,11 metros em Manaus. Em situações severas, a redução da profundidade dos canais de acesso exige a diminuição do calado dos navios, ou seja, do quanto a embarcação pode ficar submersa. Na prática, quanto mais baixo está o rio, menos carregado o navio precisa estar para navegar com segurança e menor a quantidade de carga transportada por viagem. Quando a redução da carga já não é suficiente para garantir a navegação, a operação precisa recorrer a outras soluções, como estruturas flutuantes instaladas antes dos trechos mais rasos, onde a carga é transferida para balsas e embarcações menores. A dragagem, procedimento que retira sedimentos do fundo dos rios para manter a profundidade dos canais, também integra as medidas previstas para a estiagem. No fim de agosto, o DNIT informou que já havia emitido as ordens de serviço e iniciado a mobilização de equipes e equipamentos para intervenções em quatro trechos hidroviários do Amazonas, entre eles Manaus-Itacoatiara, com início previsto para a primeira quinzena de setembro. As decisões mais relevantes, por isso, não terminam quando o risco começa a se concretizar. Empresas com fluxos regulares para a região precisam identificar quais cargas podem ser antecipadas, quais produtos exigem estoques de segurança e quais entregas demandam uma programação diferenciada. O objetivo não é simplesmente aumentar estoques, mas priorizar os pontos em que uma eventual ruptura teria maior impacto sobre a produção, as vendas ou o atendimento ao cliente. Para que esse planejamento seja efetivo, o monitoramento hidrológico precisa estar ligado a critérios de ação. Acompanhar diariamente o nível dos rios só faz diferença quando a informação orienta decisões como antecipar volumes, revisar estoques, ajustar embarques, reduzir carga por viagem ou acionar alternativas logísticas. Mesmo com menos tempo de resposta, ainda é possível evitar imprevistos

quando essas medidas já foram consideradas. Essa capacidade de adaptação também muda a forma de olhar para os custos. Durante uma estiagem mais severa, podem surgir despesas adicionais com transbordo, balsas, armazenagem, redução de carga, tempo de trânsito e sobretaxas. Isoladamente, essas medidas representam custos relevantes. Mas a análise precisa considerar também o impacto de uma linha de produção parada, de um compromisso comercial não atendido ou da indisponibilidade de um produto no mercado. É por isso que a seca não deve ser tratada apenas como um problema da área de logística. A produção precisa identificar os insumos mais críticos; o comercial, os compromissos de entrega mais sensíveis; compras, os prazos de reposição; e finanças, o efeito de eventuais antecipações sobre o capital de giro. A resiliência da operação depende da capacidade de essas decisões acontecerem de forma coordenada. A cabotagem continua tendo papel estrutural nessa conexão. Segundo a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, as empresas associadas movimentaram 462.713 TEUs no segundo trimestre de 2026, crescimento de 5,6% em relação ao mesmo período de 2025. Na Amazônia, o desafio não é substituir o transporte aquaviário, mas adaptar sua operação às condições dos rios. Nenhum planejamento é capaz de controlar o nível das águas. Existe, porém, uma diferença grande entre enfrentar uma restrição com alternativas definidas e começar a decidir quando cada limitação já está instalada. Previsibilidade, nesse contexto, significa acompanhar a velocidade da mudança e agir enquanto ainda existem escolhas possíveis.

Artigo

A seca faz parte do calendário e a logística precisa acompanhar a velocidade dos rios

Em 8 de setembro, o Rio Negro atingiu 22,95 metros em Manaus, após recuar 94 centímetros em apenas uma semana. Apesar de o nível ainda permanecer dentro da faixa de normalidade para o período, avizante segue em ritmo acelerado, enquanto o setor se prepara para possíveis restrições à navegação a partir da segunda quinzena de setembro. O cenário deixou de ser apenas uma preocupação futura.

Avizante faz parte do ciclo natural dos rios amazônicos, mas sua recorrência não reduz a gravidade dos períodos mais críticos. As projeções mais recentes do Serviço Geológico do Brasil mostram que, dependendo do ritmo de descida das águas, o Rio Negro pode chegar ao fim de outubro em patamares considerados baixos para Manaus.

Incluir a seca no planejamento não significa naturalizá-la, e sim criar condições para responder com menos imprevisto. Essa preparação ultrapassa a Região Norte: no primeiro semestre de 2026, o Polo Industrial de Manaus faturou R\$ 121,76 bilhões e manteve mais de 130 mil empregos. Restrições na região podem

Márcio Salmi
Diretor comercial
da Norcoast



atingir cadeias produtivas de todo o país. As secas de 2023 e 2024 mostraram a dimensão desse desafio. Em 2024, o Rio Negro chegou à cota mínima histórica de 12,11 metros em Manaus. Em situações severas, a redução da profundidade dos canais de acesso exige a diminuição do calado dos navios, ou seja, do quanto a embarcação pode ficar submersa. Na prática, quanto mais baixo está o rio, menos carregado o navio precisa estar para navegar com segurança e menor é a quantidade de carga transportada por viagem.

Quando a redução da carga já não é suficiente para garantir a navegação, a operação precisa recorrer a outras soluções, como estruturas flutuantes

instaladas antes dos trechos mais rasos, onde a carga é transferida para balsas e embarcações menores.

A dragagem, procedimento que retira sedimentos do fundo dos rios para manter a profundidade dos canais, também integra as medidas previstas para a estiagem. No fim de agosto, o DNIT informou que já havia emitido as ordens de serviço e iniciado a mobilização de equipes e equipamentos para intervenções em quatro trechos hidroviários do Amazonas, entre eles Manaus-Itacoatiara, com início previsto para a primeira quinzena de setembro.

As decisões mais relevantes, por isso, não terminam quando o risco começa a se concretizar. Empresas com fluxos regulares para a região precisam identificar quais cargas podem ser antecipadas, quais produtos exigem estoques de segurança e quais entregas demandam uma programação diferenciada. O objetivo não é simplesmente aumentar estoques, mas priorizar os pontos em que uma eventual ruptura teria maior impacto sobre a produção, as vendas ou o atendimento ao

cliente.

Para que esse planejamento seja efetivo, o monitoramento hidrologico precisa estar ligado a critérios de ação. Acompanhar diariamente o nível dos rios só faz diferença quando a informação orienta decisões como antecipar volumes, revisar estoques, ajustar embarques, reduzir a carga por viagem ou acionar alternativas logísticas. Mesmo com menos tempo de resposta, ainda é possível evitar imprevistos quando essas medidas já foram consideradas.

Essa capacidade de adaptação também muda a forma de olhar para os custos. Durante uma estiagem mais severa, podem surgir despesas adicionais com transbordo, balsas, armazenagem, redução de carga, tempo de trânsito e sobretaxas. Isoladamente, essas medidas representam custos relevantes. Mas a análise precisa considerar também o impacto de uma linha de produção parada, de um compromisso comercial não atendido ou da indisponibilidade de um produto no mercado.

É por isso que a seca não deve ser tratada apenas como um problema da

área de logística. A produção precisa identificar os insumos mais críticos; o comercial, os compromissos de entrega mais sensíveis; compras, os prazos de reposição; e finanças, o efeito de eventuais antecipações sobre o capital de giro. A resiliência da operação depende da capacidade de essas decisões acontecerem de forma coordenada.

A cabotagem continua tendo papel estrutural nessa conexão. Segundo a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, as empresas associadas movimentaram 462.713 TEUs no segundo trimestre de 2026, crescimento de 5,6% em relação ao mesmo período de 2025. Na Amazônia, o desafio não é substituir o transporte aquaviário, mas adaptar sua operação às condições dos rios.

Nenhum planejamento é capaz de controlar o nível das águas. Existe, porém, uma diferença grande entre enfrentar uma restrição com alternativas definidas e começar a decidir quando cada limitação já está instalada. Previsibilidade, nesse contexto, significa acompanhar a velocidade da mudança e agir enquanto ainda existem escolhas possíveis.

Impresso:

<https://amazonclipv2.s3.amazonaws.com/impresos/2026/09/10/Ny0xMC0wOS0yMDI2XzA2OjA0.png>