

Veículo: Jornal do Commercio

Editoria: Economia

Tipo notícia: Artigo

Página: A5

Data de publicação: 10/09/2026

Origem da notícia: Iniciativa da mídia

Categorias: CIEAM

Valoração: R\$ 37.202,53

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

Antes da concessão, o rio e seus habitantes (parte 2)

Direitos das populações tradicionais, proteção aos pequenos operadores e contrapartidas que devem anteceder qualquer tarifa. A concessão de uma hidrovia amazônica começa muito antes do leilão. Começa pelo reconhecimento de que o rio já possui usuários, economias, culturas e regras de convivência construídas ao longo de gerações. Um contrato pode organizar investimentos e cobrar por serviços comprovadamente entregues, mas sua legitimidade dependerá da capacidade de proteger a vida que precede a concessão e continuará no território depois dela. Há ainda uma dimensão frequentemente ausente dos projetos amazônicos. A hidrovia atravessa territórios habitados e ecossistemas dos quais depende a vida regional. O planejamento deve incorporar comunidades ribeirinhas, povos indígenas, transporte de passageiros, abastecimento dos municípios, pesca, saúde, mobilidade local e proteção ambiental. A governança da via precisa integrar DNIT, Marinha, ANA, Ibama, órgãos estaduais, universidades, operadores, indústria e representações sociais. Quando a política olha somente a carga de grande escala, enxerga uma parte economicamente importante do rio e deixa fora do enquadramento aqueles para quem o rio é rua, mercado, ambulância e vínculo comunitário. Esse ponto se torna central quando se fala em concessão. O rio amazônico cumpre funções anteriores a qualquer contrato: garante deslocamento, alimentação, renda, acesso à escola e à saúde, circulação de pequenas cargas e continuidade cultural. Povos indígenas e comunidades tradicionais têm direito à consulta prévia, livre e informada sempre que medidas administrativas possam afetá-los diretamente, conforme a Convenção nº 169 da OIT. Essa consulta não se confunde com uma audiência pública geral realizada depois que o modelo econômico já foi desenhado. Precisa ocorrer cedo, respeitar os protocolos e as instituições representativas das comunidades e influir sobre a área concedida, as obras, a cobrança, as regras de circulação e as medidas de reparação. Os pequenos empreendedores também requerem proteção explícita. Barqueiros, pescadores, comerciantes, transportadores locais, produtores familiares, operadores de embarcações mistas e negócios comunitários não podem receber o mesmo tratamento econômico de grandes cadeias de grãos. Nos estudos de referência divulgados pela ANTAQ para o Madeira, as embarcações mistas e certas embarcações pequenas sem atividade econômica regular aparecem isentas. A redação deixa uma pergunta importante: como ficará o pequeno operador cuja atividade econômica é regular e sustenta famílias e municípios? Se a tarifa alcançar esse segmento sem faixa de isenção, teto diferenciado ou compensação, a concessão poderá transformar melhoria logística em barreira de entrada e concentrar ainda mais o mercado fluvial. Um programa hidroviário amazônico poderia ser organizado em três horizontes. No imediato, batimetria de alta frequência, sinalização móvel, boletins confiáveis de calado, dragagem seletiva nos passos comprovadamente críticos, planos de

contingência e coordenação entre embarcadores, terminais e poder público. No horizonte de alguns anos, modelos integrados da bacia, base pública de dados, cartas eletrônicas, estações adicionais, adaptação de terminais, renovação da frota e contratos de manutenção remunerados também pelo desempenho. No longo prazo, cenários climáticos, ordenamento territorial, proteção de áreas que regulam o ciclo hidrológico, integração multimodal e rotas redundantes capazes de reduzir a vulnerabilidade de Manaus e do interior. Essa agenda permite conversar com o governo federal num patamar mais exigente e também mais construtivo. A dragagem passa a ocupar sua função real: uma ferramenta dentro de um sistema, acionada onde o diagnóstico demonstra utilidade, com controle ambiental e avaliação posterior. Uma concessão precisa vir depois da definição do serviço público, do diagnóstico do rio, dos investimentos obrigatórios, dos riscos efetivamente transferidos, dos indicadores de qualidade e das salvaguardas aos usuários. Antes do edital, devem estar resolvidos o licenciamento, a consulta às comunidades afetadas, as regras de acesso aberto, a fiscalização independente, a publicidade dos custos e o tratamento tarifário dos usuários vulneráveis e de pequeno porte. A ressalva de Augusto Rocha sobre a concessão é sensata: ela pode se converter em custos sem contrapartida. Sua comparação pode ser reforçada pela frequência de ocorrências nas concessões públicas do país onde os usuários padecem aumento de tarifas sem melhora proporcional dos serviços anteriormente prestados pelo poder público. O setor hidroviário deve aprender com esse risco, evitando a promessa genérica de eficiência privada. A cobrança só se legitima depois da entrega comprovada, deve corresponder a benefícios mensuráveis e precisa admitir revisão, penalidade e até caducidade quando a qualidade contratada não aparecer. No projeto de referência da Hidrovia do Madeira, a ANTAQ indicou prazo de 12 anos, cerca de R\$ 109 milhões em investimentos privados até o quarto ano, despesas operacionais anuais estimadas em R\$ 38,7 milhões e aproximadamente R\$ 561 milhões em aportes e contraprestações públicas. A tarifa de referência subiria de zero, antes da primeira fase de investimentos, para R\$ 0,56 e depois R\$ 0,80 por tonelada. Esses valores precisam ser atualizados e escrutinados no processo de 2026, mas a relação entre dinheiro público, capital privado e tarifa já impõe uma pergunta simples: qual risco real ficará com o concessionário e qual benefício adicional chegará a cada grupo de usuário? Sem resposta verificável, a tarifa apenas converte a incerteza em mais um custo amazônico. As salvaguardas podem ser objetivas: isenção ampla para o transporte de passageiros, embarcações mistas, pesca artesanal, produção familiar e pequenos operadores; faixas tarifárias progressivas para empreendimentos locais; proibição de discriminação entre usuários; prioridade ao abastecimento das comunidades em situações críticas; canais gratuitos de reclamação; dados públicos sobre dragagem, calado e interrupções; conselho de acompanhamento com representação ribeirinha, indígena, comunitária e empresarial de pequeno porte; e gatilhos que impeçam reajustes quando as metas de navegabilidade e segurança não forem cumpridas. Direitos sociais não devem aparecer como exceção lateral do contrato. Precisam organizar o modelo desde a origem. São sensatos os apelos sobre a necessidade de um sólido diagnóstico antes da obra, lembrando que os rios amazônicos, embora intensamente navegados, ainda não receberam todos os atributos de hidrovias verdadeiras. Esse alerta pode orientar a etapa que agora se inicia. A abertura federal e a mobilização regional criaram a mesa de trabalho. Nela, a pergunta relevante alcança o centro do problema: quais passos devem ser dragados, em quais condições, com que benefício, por quanto tempo e dentro de qual arquitetura permanente de navegação. Tratar a hidrovia como infraestrutura pública significa conhecer o rio continuamente, operar com suas mudanças e prestar contas dos resultados. A Amazônia precisa de dragas quando a engenharia as recomendar, mas precisa sobretudo de instituições capazes de aprender com cada vazante. É essa inteligência acumulada, convertida em segurança, previsibilidade e serviço à população, que fará dos caminhos naturais uma rede hidroviária à altura da região.

Referências ■ PIANC. Managing climate change uncertainties in selecting, designing and evaluating options for resilient navigation infrastructure. Technical Note No. 1, 2022. Acesso ■ ANTAQ. "Hidrovia do Rio Madeira". Estudos de referência do projeto de concessão. Acesso ■ ANTAQ. Audiência Pública nº 06/2026, diretrizes e documentação do projeto. Acesso ■ Ministério Público Federal. Orientação 6ãCCR nº 01/2022, sobre consulta prévia, livre e

informada. Acesso ■ ROCHA, Augusto Cesar Barreto. "Na Amazônia, faltam diagnósticos antes das obras nas 'hidrovias'". Texto fornecido pelo autor, 2026.(*) Follow é publicada sob a responsabilidade do CIEAM às quartas, quintas e sextas-feiras, no Jornal ira Commemo do Amazonas, com a coordenação editorial de Alfredo Lopes, do portal <https://brasilamazoniaagora.com.br>*esta Coluna é publicada as quartas, quintas e sextas-feiras, de responsabilidade do CIEAM. Editor responsável: Alfredo MR Lopes. cieam@cieam.com.br

Manaus, 10 de setembro de 2026

Jornal da Commercio

Economia

A5



Antes da concessão, o rio e seus habitantes (parte 2)

Direitos das populações tradicionais, proteção aos pequenos operadores e contrapartidas que devem anteceder qualquer tarifa

Anotações de Alfredo Lopes Brasil Amazônia Agora | Follow Up | 10 de setembro de 2026

"A concessão de uma hidrovía amazônica começa muito antes do leilão. Começa pelo reconhecimento de que o rio já possui usuários, economias, culturas e regras de convivência construídas ao longo de gerações. Um contrato pode organizar investimentos e cobrar por serviços comprovadamente entregues, mas sua legitimidade dependerá da capacidade de proteger a vida que precede a concessão e continuará no território depois dela."

Há ainda uma dimensão frequentemente ausente dos projetos amazônicos. A hidrovía atravessa territórios habitados e ecossistemas dos quais depende a vida regional. O planejamento deve incorporar comunidades ribeirinhas, povos indígenas, transporte de passageiros, abastecimento dos municípios, pesca, saúde, mobilidade local e proteção ambiental. A governança da via precisa integrar DNIT, Marinha, ANA, Ibama, órgãos estaduais, universidades, operadores, indústria e representações sociais. Quando a política olha somente a carga de grande escala, enverga uma parte economicamente importante do rio e deixa fora do enquadramento aqueles para quem o rio é rua, mercado, ambulância e vínculo comunitário.

Esse ponto se torna central quando se fala em concessão. O rio amazônico cumpre funções anteriores a qualquer contrato: garante deslocamento, alimentação, renda, acesso à escola e à saúde, circulação de pequenas cargas e continuidade cultural. Povos indígenas e comunidades tradicionais têm direito à consulta prévia, livre e informada sempre que medidas administrativas possam afetá-los diretamente, conforme a Convenção nº 169 da OIT. Essa consulta não se confunde com uma audiência pública geral realizada depois que o modelo econômico já foi desenhado. Precisa ocorrer cedo, respeitar os protocolos e as instituições representativas das comunidades e influir sobre a área concedida, as obras, a cobrança, as regras de circulação e as medidas de reparação.

Os pequenos empreendedores também requerem proteção explícita. Barqueiros, pescadores, comerciantes, transportadores locais, produtores familiares, operadores de embarcações mistas e negócios comunitários não podem receber o mesmo tratamento econômico de grandes cadeias de grãos. Nos estudos de referência divulgados pela ANTAQ para o Madeira, as embarcações mistas e certas embarcações pequenas sem atividade econômica regular aparecem isentas. A redação deixa uma pergunta importante: como ficará o pequeno operador cuja atividade econômica é regular e sustenta famílias e municípios? Se a tarifa alcançar esse segmento sem faixa de isenção, teto diferenciado

ou compensação, a concessão poderá transformar melhoria logística em barreira de entrada e concentrar ainda mais o mercado fluvial.

Um programa hidroviário amazônico poderia ser organizado em três horizontes. No imediato, batimetria de alta frequência, sinalização móvel, boletins confiáveis de calado, dragagem seletiva nos passos comprovadamente críticos, planos de contingência e coordenação entre embarcadores, terminais e poder público. No horizonte de alguns anos, modelos integrados da bacia, base pública de dados, cartas eletrônicas, estações adicionais, adaptação de terminais, renovação da frota e contratos de manutenção remunerados também pelo desempenho. No longo prazo, cenários climáticos, ordenamento territorial, proteção de áreas que regulam o ciclo hidrológico, integração multimodal e rotas redundantes capazes de reduzir a vulnerabilidade de Manaus e do interior.

Essa agenda permite conversar com o governo federal num patamar mais exigente e também mais construtivo. A dragagem passa a ocupar sua função real: uma ferramenta dentro de um sistema, acionada onde o diagnóstico demonstra utilidade, com controle ambiental e avaliação posterior. Uma concessão precisa vir depois da definição do serviço público, do diagnóstico do rio, dos investimentos obrigatórios, dos riscos efetivamente transferidos, dos indicadores de qualidade e das salvaguardas aos usuários. Antes do edital, devem estar resolvidos o licen-

ciamento, a consulta às comunidades afetadas, as regras de acesso aberto, a fiscalização independente, a publicidade dos custos e o tratamento tarifário dos usuários vulneráveis e de pequeno porte.

A ressalva de Augusto Rocha sobre a concessão é sensata: ela pode se converter em custos sem contrapartida. Sua comparação pode ser reforçada pela frequência de ocorrências nas concessões públicas do país onde os usuários padecem aumento de tarifas sem melhora proporcional dos serviços anteriormente prestados pelo poder público. O setor hidroviário deve aprender com esse risco, evitando a promessa genérica de eficiência privada. A cobrança só se legitima depois da entrega comprovada, deve corresponder a benefícios mensuráveis e precisa admitir revisão, penalidade e até caducidade quando a qualidade contratada não aparecer.

No projeto de referência da Hidrovía do Madeira, a ANTAQ indicou prazo de 12 anos, cerca de R\$ 109 milhões em investimentos privados até o quarto ano, despesas operacionais anuais estimadas em R\$ 38,7 milhões e aproximadamente R\$ 561 milhões em aportes e contraprestações públicas. A tarifa de referência subiria de zero, antes da primeira fase de investimentos, para R\$ 0,56 e depois R\$ 0,80 por tonelada. Esses valores precisam ser atualizados e esmiuçados no processo de 2026, mas a relação entre dinheiro público, capital privado e tarifa já impõe uma pergunta simples: qual risco real ficará

com o concessionário e qual benefício adicional chegará a cada grupo de usuário? Sem resposta verificável, a tarifa apenas converte a exceção em mais um custo amazônico.

As salvaguardas podem ser objetivas: isenção ampla para o transporte de passageiros, embarcações mistas, pesca artesanal, produção familiar e pequenos operadores; faixas tarifárias progressivas para empreendimentos locais; proibição de discriminação entre usuários; prioridade ao abastecimento das comunidades em situações críticas; canais gratuitos de reclamação; dados públicos sobre dragagem, calado e interrupções; conselho de acompanhamento com representação ribeirinha, indígena, comunitária e empresarial de pequeno porte; e gatilhos que impeçam reajustes quando as metas de navegabilidade e segurança não forem cumpridas. Direitos sociais não devem aparecer como exceção lateral do contrato. Precisam organizar o modelo desde a origem.

São sensatos os apelos sobre a necessidade de um sólido diagnóstico antes da obra, lembrando que os rios amazônicos, embora intensamente navegados, ainda não receberam todos os atributos de hidrovias verdadeiras. Esse alerta pode orientar a etapa que agora se inicia. A abertura federal e a mobilização regional criaram a mesa de trabalho. Nela, a pergunta relevante alcança o centro do problema: quais passos devem ser dragados, em quais condições, com que benefício, por quanto tempo e dentro de qual arquitetura perma-

nente de navegação.

Tratar a hidrovía como infraestrutura pública significa conhecer o rio continuamente, operar com suas mudanças e prestar contas dos resultados. A Amazônia precisa de dragas quando a engenharia as recomendar, mas precisa sobretudo de instituições capazes de aprender com cada vazante. Essa inteligência acumulada, convertida em segurança, previsibilidade e serviço à população, que fará dos caminhos naturais uma rede hidroviária à altura da região.

Referências

- PIANC. Managing climate change uncertainties in selecting, designing and evaluating options for resilient navigation infrastructure. Technical Note No. 1, 2022. Acesso
 - ANTAQ. "Hidrovía do Rio Madeira". Estudos de referência do projeto de concessão. Acesso
 - ANTAQ. Audiência Pública nº 06/2026, diretrizes e documentação do projeto. Acesso
 - Ministério Público Federal. Orientação 6ªCCR nº 01/2022, sobre consulta prévia, livre e informada. Acesso
 - ROCHA, Augusto Cesar Barreto. "Na Amazônia, faltam diagnósticos antes das obras nas 'hidrovias'". Texto fornecido pelo autor, 2026.
- (*) Follow é publicada sob a responsabilidade do CIEAM às quartas, quintas e sextas-feiras, no *Jornal da Commercio do Amazonas*, com a coordenação editorial de Alfredo Lopes, do portal <https://brasilamazoniaagora.com.br>

*esta Coluna é publicada as quartas, quintas e sextas-feiras, de responsabilidade do CIEAM. Editor responsável: Alfredo MR Lopes. cieam@cieam.com.br

Impresso:

<https://amazonclipv2.s3.amazonaws.com/impessos/2026/09/10/Ny0xMC0wOS0yMDI2XzA3OjEz.png>