

UNIÃO/RS JUSTIFICAÇÃO

O presente requerimento visa discutir a viabilidade das concessões destinadas à manutenção da navegabilidade, execução de dragagens, sinalização e gestão de tráfego, garantindo a eficiência do transporte aquaviário nos seguintes trechos:

1. Hidrovia do Rio Madeira: De Porto Velho (RO) até Itacoatiara (AM).
2. Hidrovia do Rio Tocantins: Entre Belém (PA) e Peixe (TO).
3. Hidrovia do Rio Tapajós: De Itaituba (PA) até Santarém (PA)

A revogação do ato que incluía as hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização (PND) representa um severo entrave ao desenvolvimento da infraestrutura logística nacional, em especial para o escoamento da produção agrícola do "Arco Norte".

As hidrovias em questão são vitais para a competitividade das exportações brasileiras. Estudo da Antaq aponta que a Hidrovia do Tapajós tem potencial para movimentar 66,5 milhões de toneladas em 2035, um salto expressivo frente aos 11,9 milhões registrados em 2022.

Com a produção de grãos de Mato Grosso estimada em 144 milhões de toneladas para 2035, a falta de infraestrutura hidroviária adequada cria um "gargalo" que sobrecarrega o modal rodoviário, encarecendo o frete e reduzindo a rentabilidade do produtor nacional.

Atualmente, a manutenção dessas vias depende de licitações anuais do DNIT, sujeitas a contingenciamentos e burocracia, o que impede a navegabilidade plena durante o ano todo, especialmente nos períodos de seca (verão amazônico).

A concessão à iniciativa privada permitiria investimentos estruturantes em dragagem, sinalização, balizamento e gestão de tráfego, garantindo a utilização de embarcações maiores e reduzindo o custo unitário do transporte.



A modernização desse sistema é fundamental para reduzir o chamado "Custo Brasil", onde a logística é um dos componentes mais onerosos.

O transporte hidroviário é significativamente mais sustentável, emitindo cerca de 70% menos gases de efeito estufa do que o modal rodoviário. Além da redução de emissões, o fortalecimento das hidrovias diminui a pressão sobre as rodovias (como a BR-163), reduzindo o número de acidentes e gastos com manutenção asfáltica.

A revogação do decreto em resposta a pressões políticas pontuais sinaliza instabilidade regulatória e fragilidade na condução de projetos de Estado. Especialistas alertam que tal recuo afasta investidores estrangeiros que buscam horizontes de longo prazo e previsibilidade. É imperativo resgatar a confiança do mercado, reafirmando que a infraestrutura é tratada como um planejamento de Estado, e não de governo.

É necessário esclarecer que a concessão prevista não se trata da "venda" ou "privatização" dos rios, como erroneamente propagado em alguns protestos, mas sim da delegação de serviços específicos de manutenção e operação logística. O pedágio, inclusive, seria focado em grandes embarcações comerciais, sem onerar ribeirinhos ou transporte de passageiros.

O desenvolvimento da Amazônia deve conciliar o progresso logístico com o respeito aos direitos territoriais e a preservação ambiental, sanando eventuais problemas que interromperam o projeto original.

Nesse contexto, acreditamos que a realização da audiência pública requerida será de grande valia para a discussão das balizas técnicas e econômicas que deverão nortear todo o processo.

Assim, de forma a buscar respostas para o problema apresentado e alcançar solução legislativa adequada para enfrentar a questão com transparência e responsabilidade social, contamos com a ativa colaboração de nossos Pares para a aprovação deste requerimento e para o debate do tema.

Sala das Sessões, em 25 de fevereiro de 2026.



LUIZ CARLOS BUSATO
UNIÃO/RS

Apresentação: 25/02/2026 14:49:41.913 - CVT

REQ n.18/2026



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261756337300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

