

ARCO NORTE, DECRETO 12.600 E DRAGAGEM: O QUE ESTÁ EM JOGO COM O RIO TAPAJÓS?

Versão 2 (21/02/2025)

Temas da roda de conversa

- **ARCO NORTE**

 - o que é?

 - Corredores logísticos – Madeira, Tapajós-Xingu e Tocantins-Araguaia

 - Agronegócio, mercado global e infraestrutura de transporte

- **DRAGAGEM**

 - Como funciona dragagem e derrocagem

 - Impactos socioambientais

 - Histórico Hidrovia Tapajós e licenciamento ambiental

 - Planejamento de dragagem e derrocagem

 - Dragagem: emergencial/ de aprofundamento/ de manutenção aquaviária

 - Situação das Hidrovias Madeira, Tapajós e Tocantins

- **DECRETO 12.600 E A CONCESSÃO/PRIVATIZAÇÃO DE HIDROVIAS**

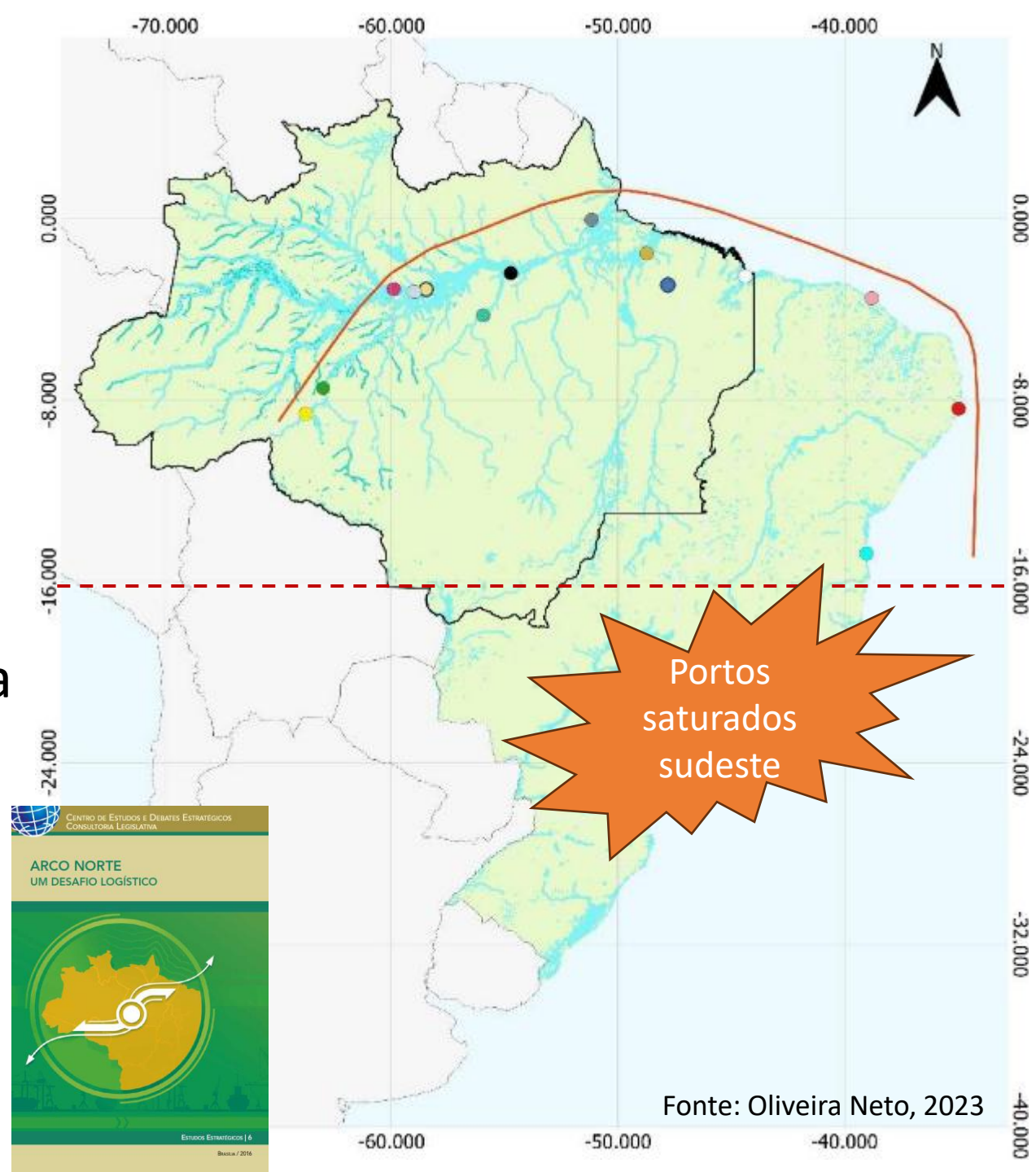
 - Decreto e etapas do processo de concessão

 - O que avançou até agora?

 - Da política até a concessão: obras públicas ou privadas

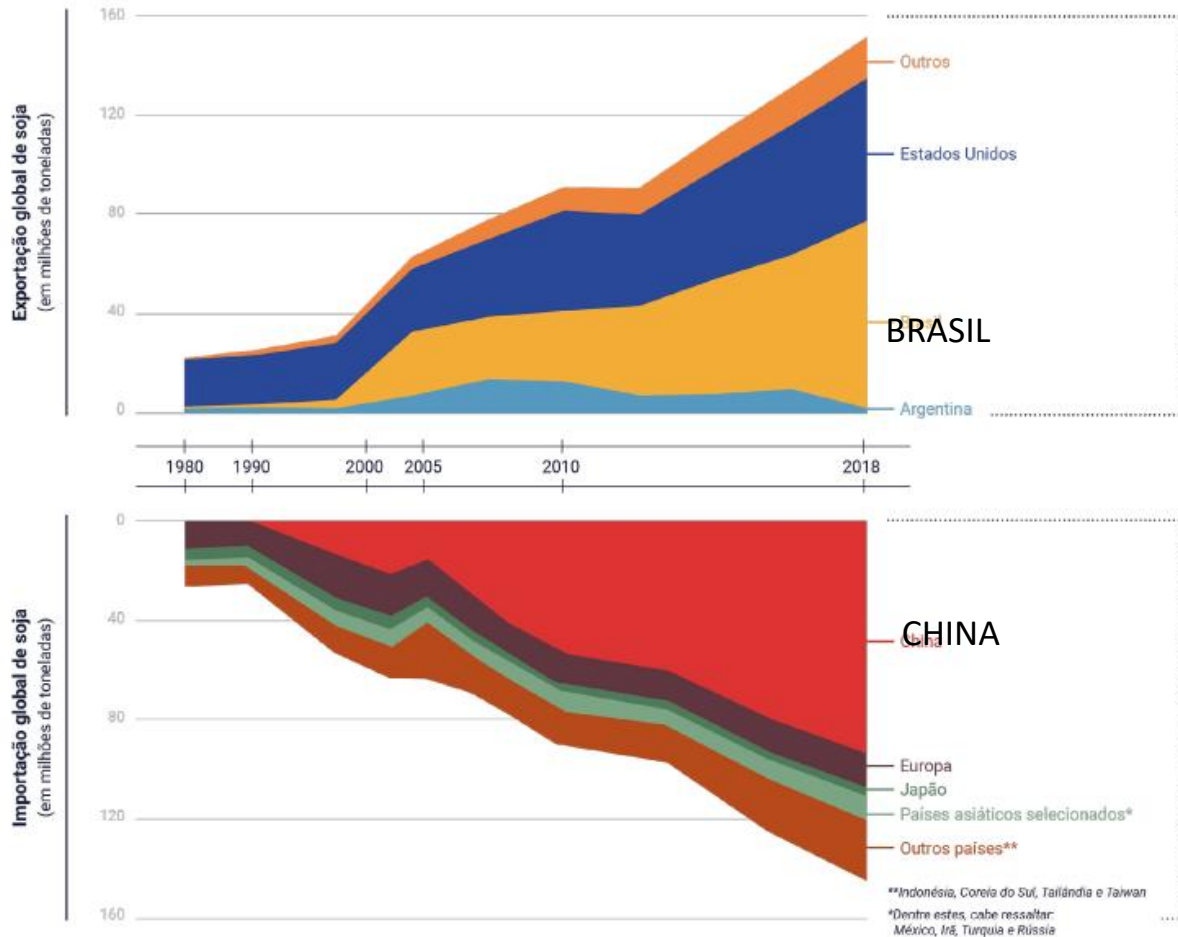
ARCO NORTE

- Expansão soja e milho
- Arco Norte
“novo modelo de logística intermodal” voltado para diminuir a pressão sobre portos da região Sudeste, definido como “eixos de transporte que levam a portos situados acima do paralelo 16° S” (CEDE, 2016)



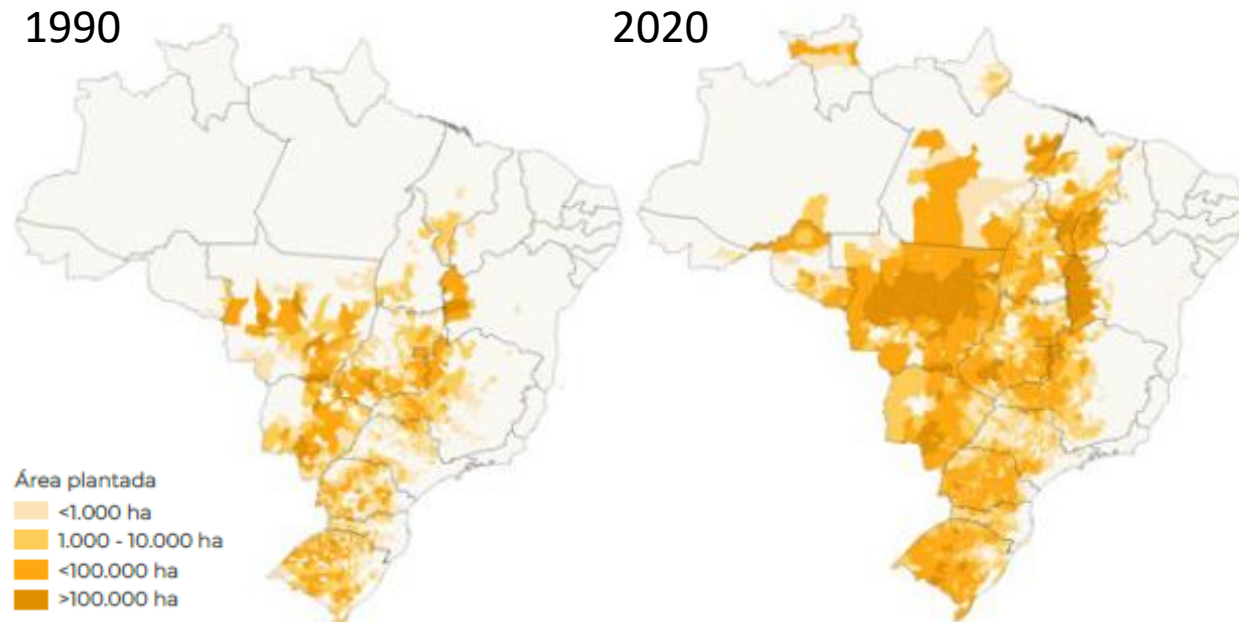
Arco Norte e a soja do agronegócio

Principais origens e destinos da soja comercializada nos mercados globais (1980-2018)



Fonte: USDA, 2018
Organização: Diana Aguiar
Design: Ana Luisa Dibiasi

- Expansão soja e milho
- Outras legislações:
- 2009 – Programa Terra Legal
 - 2012 – Código Florestal
 - 2013 – Lei de Portos



Fonte: INESC, 2024

Fonte: Aguiar, 2021

ARCO NORTE

BOM NEGÓCIO PARA O BRASIL



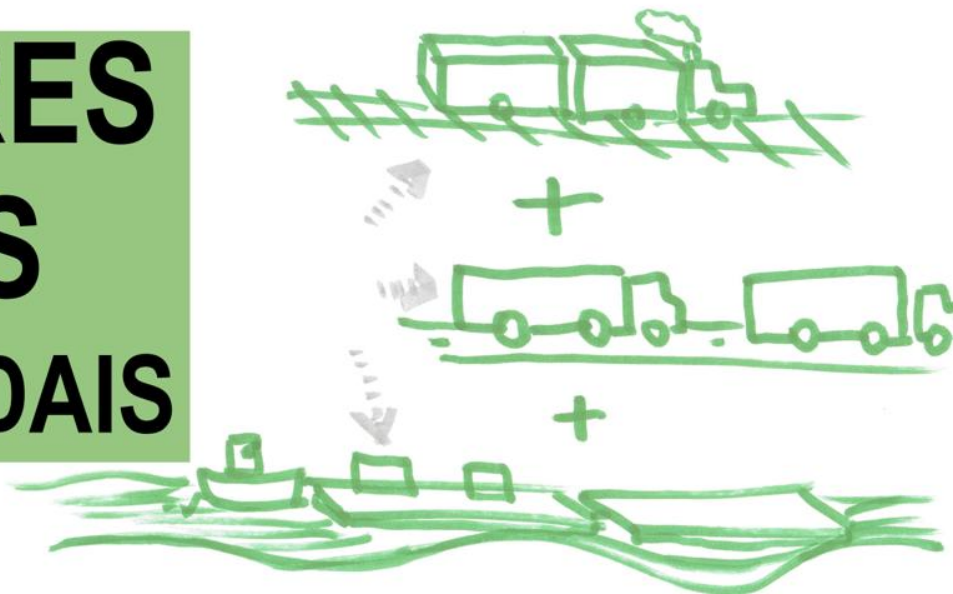
Estudos e debates - 2016

Logística eficiente, País competitivo

- A alternativa de escoamento de parte da produção nacional de grãos e minério.
- Maior competitividade dos produtos brasileiros no exterior.
- Menores custos de transporte, com impacto direto na melhoria de renda do produtor.
- O transporte cai de U\$S 126 para U\$S 80 a tonelada em relação ao Porto de Santos.
Fonte: Aprosoja/MT¹
- Integração da região Centro Norte do país a partir de corredores rodoviários, ferroviários e hidroviários aos portos.
- Proporciona desenvolvimento para a região Centro Norte e a interiorização do País.

¹ Frete entre a região produtora de Sorriso e os portos de Miritituba e Santos

CORREDORES LOGÍSTICOS INTERMODAIS



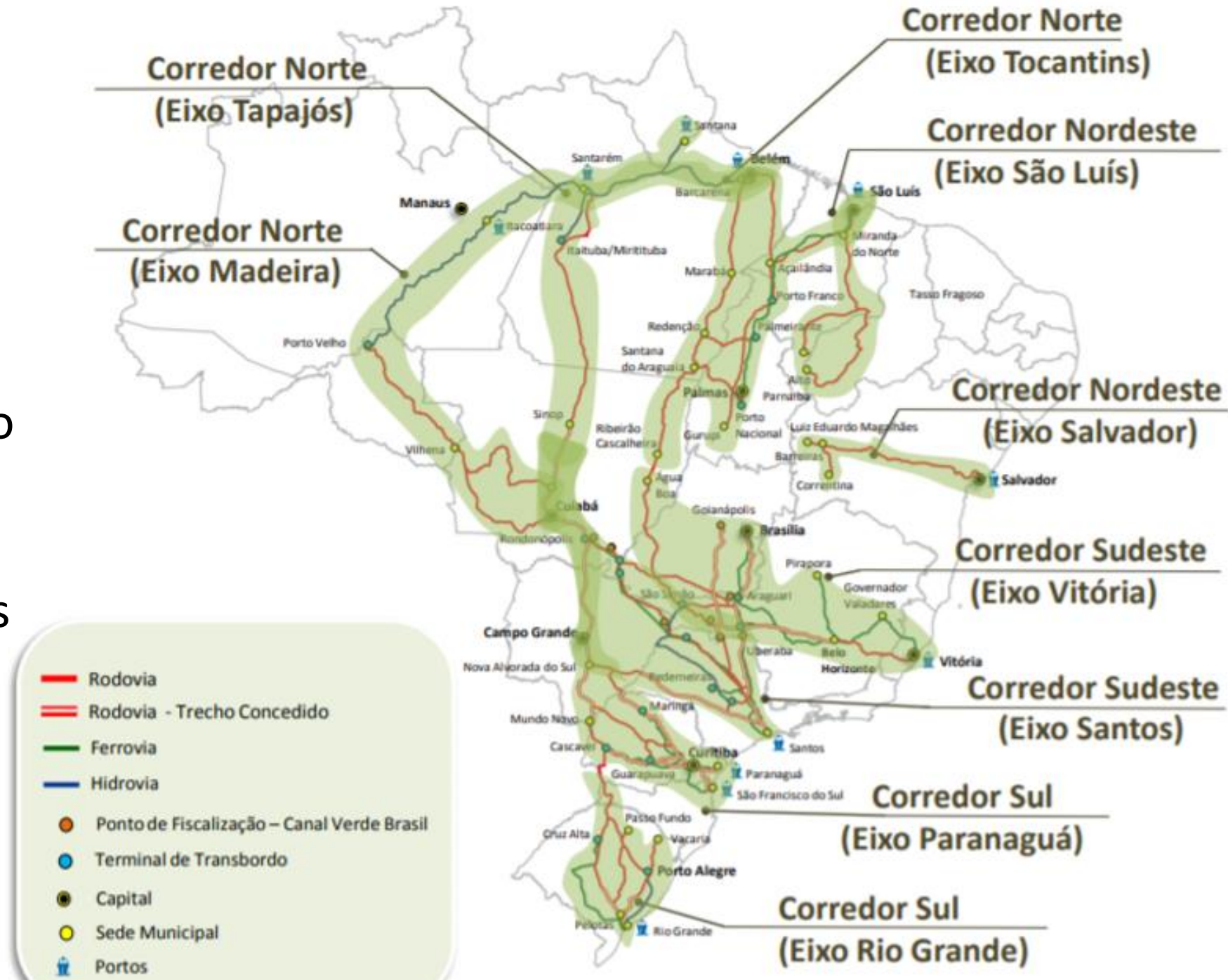
Eixos de escoamento de mercadorias voltadas para o consumo interno e externo. Os corredores logísticos são essenciais para movimentar qualquer economia conectando a produção ao consumo

QUAIS MERCADORIAS SÃO PRIORIZADAS NESSES CORREDORES?

QUAIS CRITÉRIOS SÃO CONSIDERADOS PARA DEFINIR OS CORREDORES?

Corredores logísticos

- Falta transparência
- Ausência consulta
- Subdimensionamento riscos sociais e ambientais
- Pressões políticas dos setores econômicos organizados




Corredores logísticos Arco Norte



Infraestrutura logística dos grãos

Fonte: IPEA, 2023



DRAGAGEM E DERROCAGEM/DERROCAMENTO

*Intervenções nos rios para navegabilidade de
uma hidrovia*



HIDROVIA - CANAL NAVEGAÇÃO

Figura 3-11 – Seção tipo de dragagem rio Tapajós

Calado

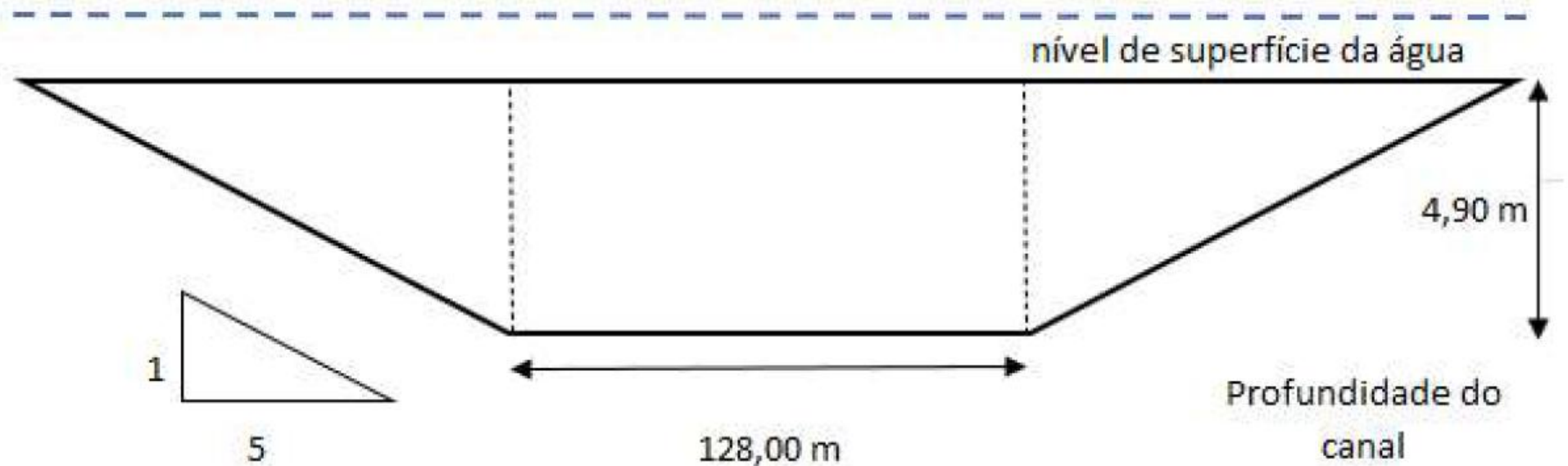
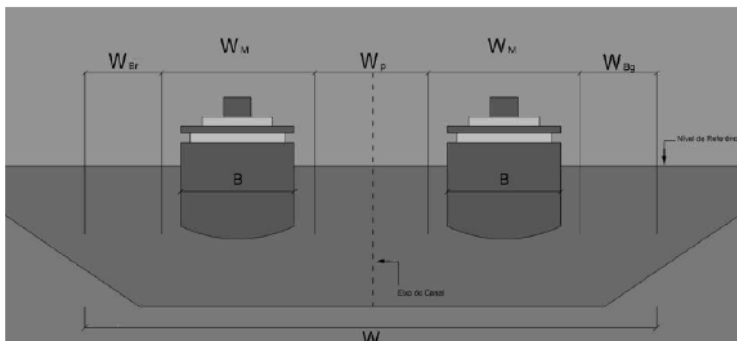
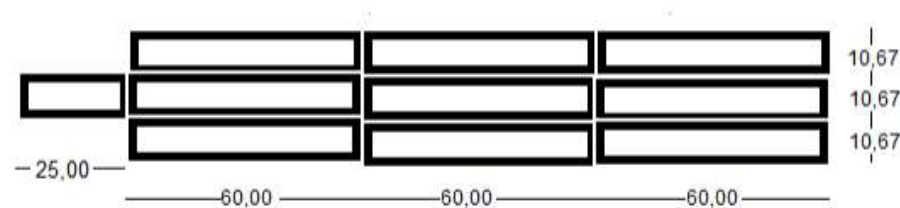


Figura 3 – Largura em trecho reto com cruzamento



Fonte: Adaptado de PIANC (2014)



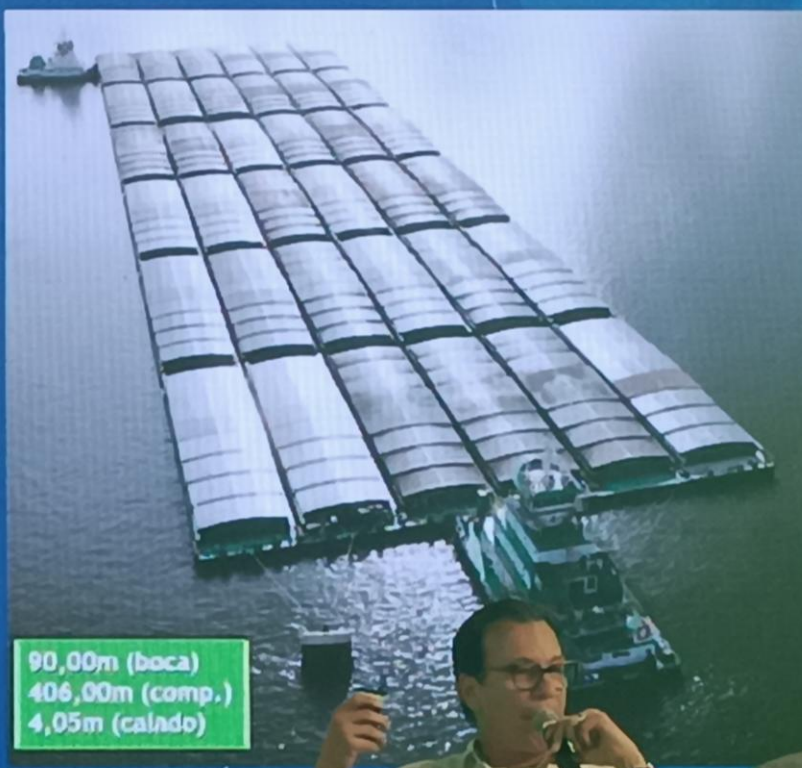
Comboios de barcaças

Comboio
HBSA 5x7=70.000 Ton



70,00m (boca)
3,00m (comp.)
3,00m (calado)

Comboio
Cargill 6x6=110.971 Ton



90,00m (boca)
406,00m (comp.)
4,05m (calado)

Apresentação AMPORT
na Cop-30

- Recorde tamanho comboio no Tapajós
- “Sustentável” = ↓ CO₂

Maior embarcação,
Maior canal,
+ Dragagem/Derrocagem

DRAGAGEM

Leito de argila, silte, areia

- Serviço de escavação de sedimento nos canais de navegação para **manutenção** ou **aumento** da profundidade.
- O sedimento é removido por meio de máquinas que realizam a desagregação, mistura com água, sucção, bombeamento da mistura e deposição em um local fora do canal de navegação, mas dentro do próprio rio



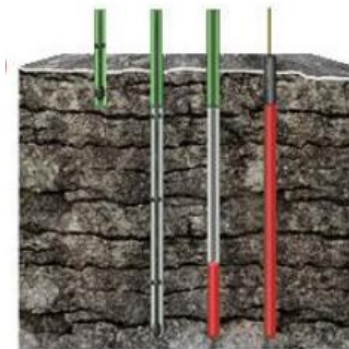
DERROCAGEM/ DERROCAMENTO

Leito rochas = Explosão de pedrais

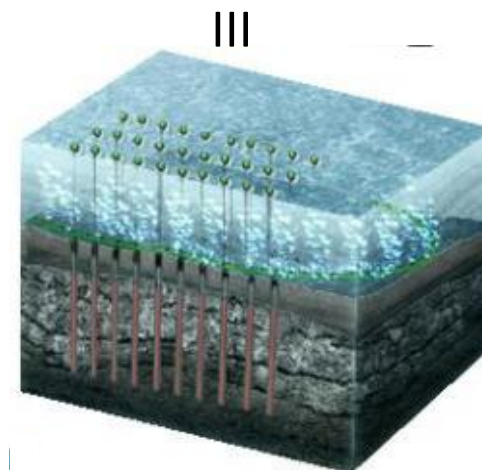
Obra ou serviço de engenharia destinado a retirada ou destruição de pedras ou rochas submersas que impedem a plena navegação. A sua execução visa promover a readequação do canal com finalidade de economicidade.

Fonte: DNIT

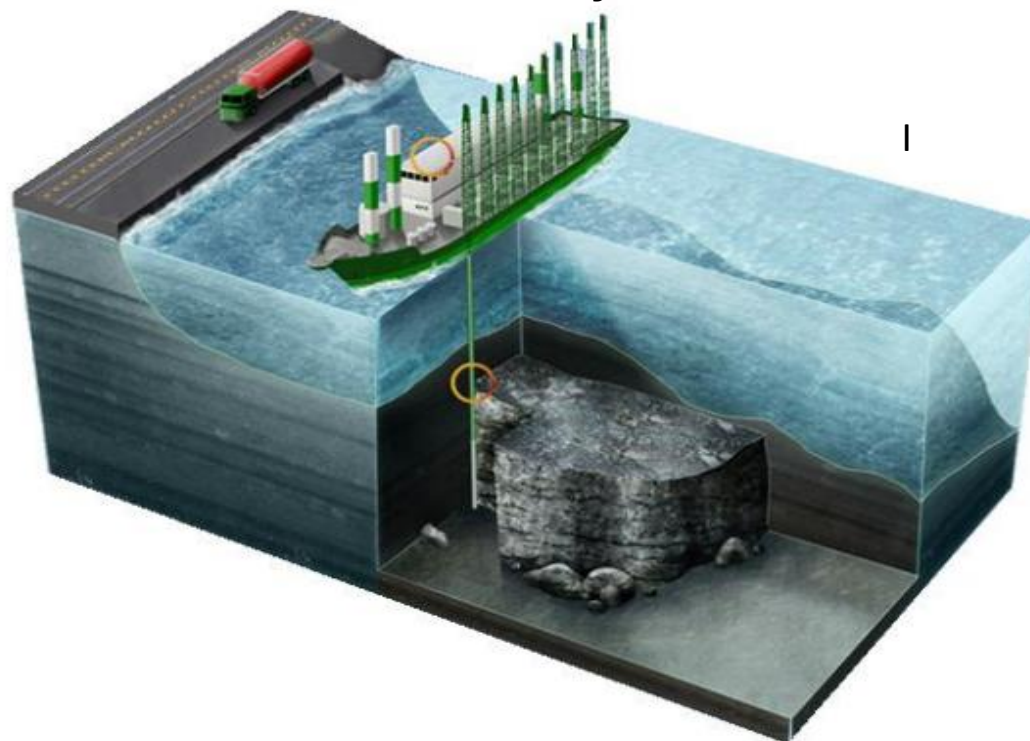
CARREGAMENTO
EXPLOSIVOS
II



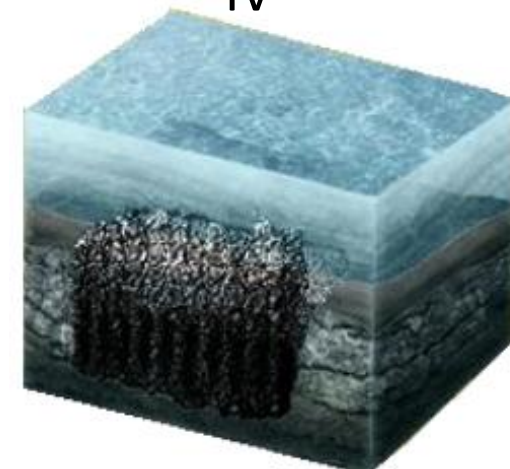
TAMPONAMENTO
III



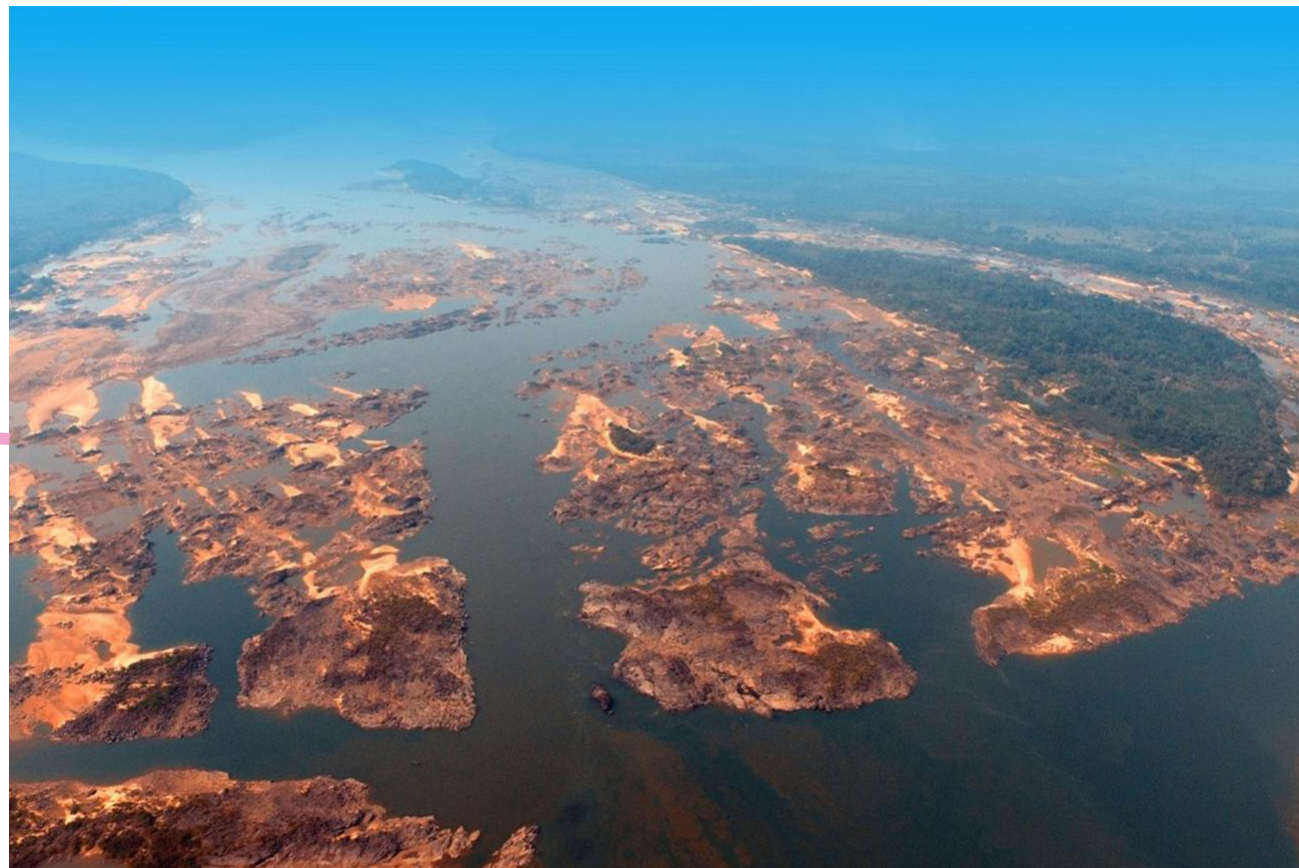
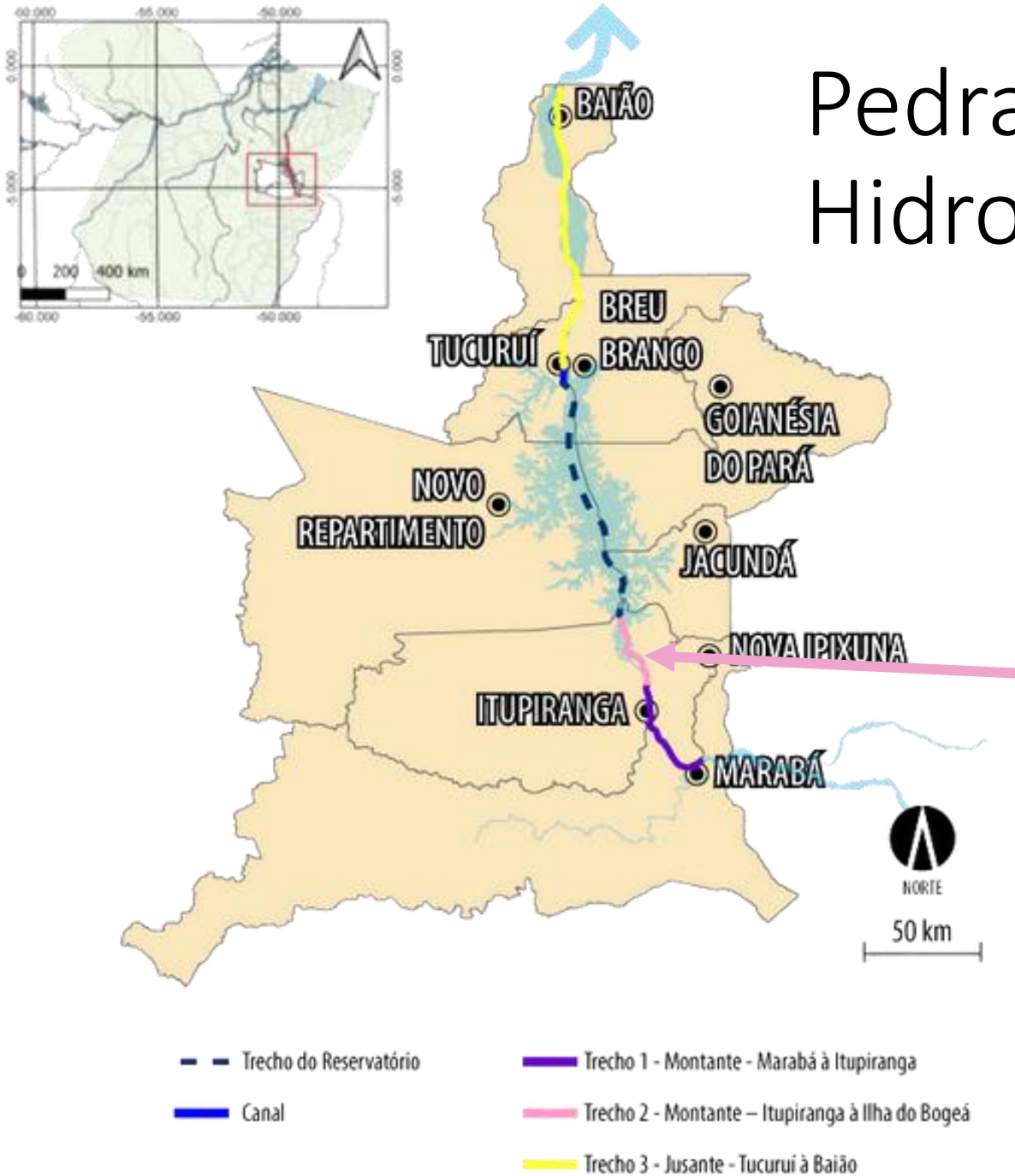
PERFURAÇÃO
I



DETONAÇÃO
IV



Pedral do Lourenção e a Hidrovia do Rio Tocantins



35 km de pedral

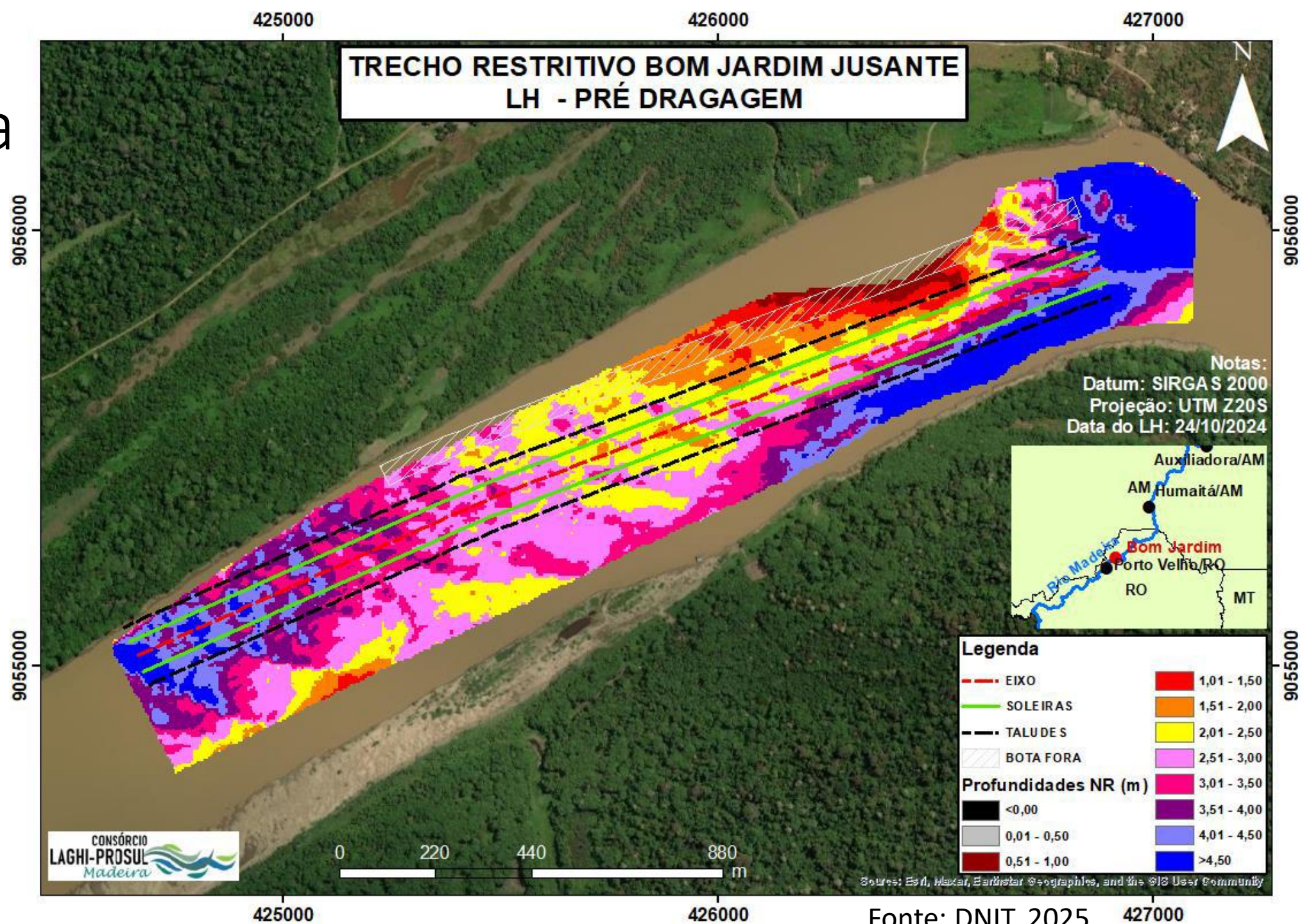
Mais de 23 comunidades ribeirinhas

Batimetria

Mapeamento profundidade dos PASSOS CRÍTICOS

Locais críticos para navegação

Local dragagem e depósito (bota-fora)





IMPACTOS SOCIOAMBIENTALES



IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

INTERVENÇÕES DRAGAGEM / DERROCAGEM



OPERAÇÃO HIDROVIA



CORREDORES LOGÍSTICOS



Carta ao MPor (Outubro 2025)



Exmo. Sr. Ministro Silvio Costa Filho
Ministério dos Portos e Aeroportos (MPOR)

Assunto: Impactos socioambientais do modelo atual de planejamento, licenciamento ambiental e concessão de hidrovias para os territórios e direitos de comunidades amazônicas nas bacias do Madeira, Tapajós e Tocantins

Impactos socioambientais - DRAGAGEM

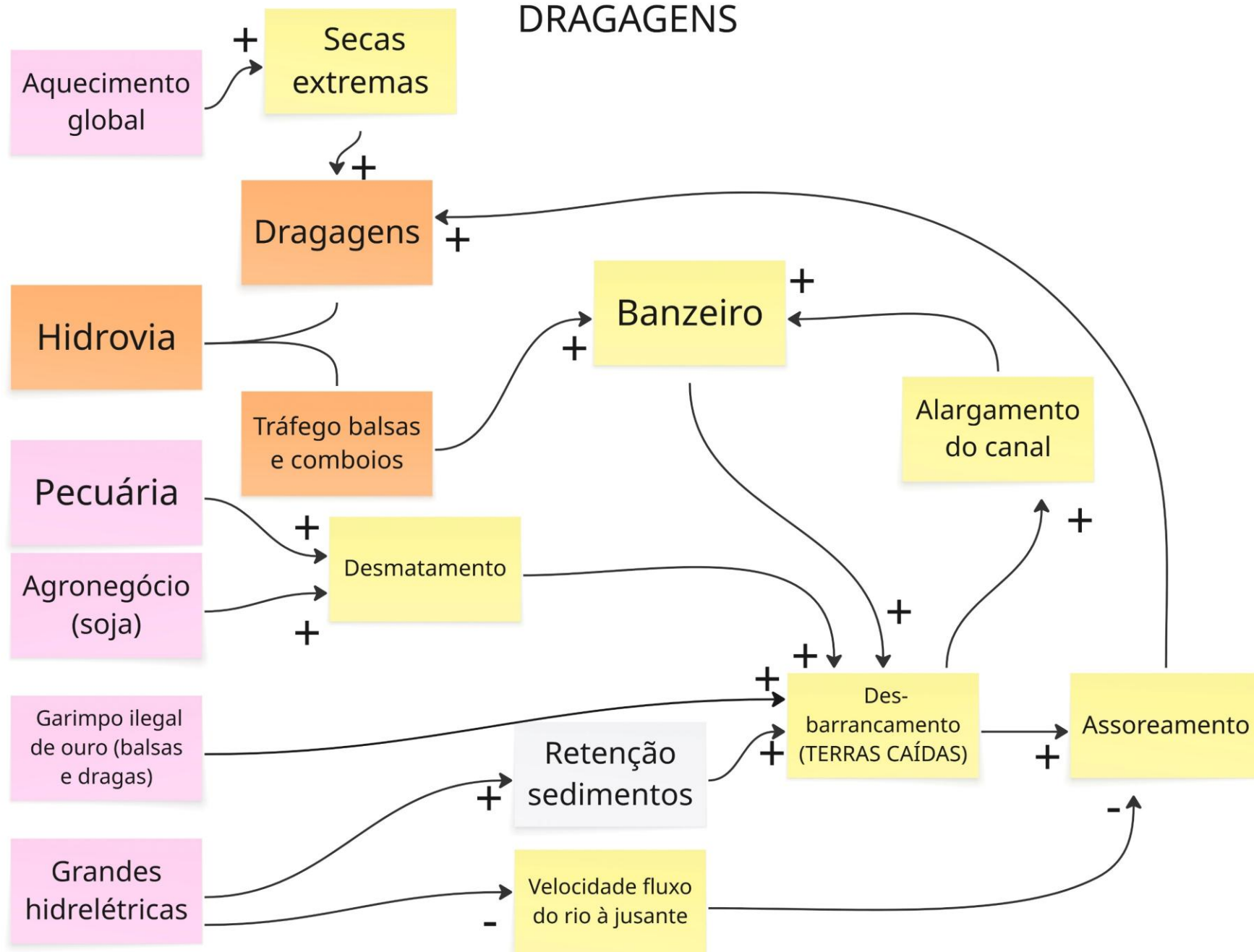
- Turbidez na água e impactos na fauna aquática e na pesca
- Perturbação e destruição de ambientes (rio e margem) - *habitats*
 - Dinâmica água, rochas e sedimentos (hidrossedimentológica)
 - Erosão e assoreamento
 - Alteração em praias – desova (ex.: Tabuleiro Monte Cristo)
 - Tampar entrada de igarapés – navegação
- Impactos na fauna aquática e na pesca (subsistência e comercial)
- Destruição lugares sagrados e patrimônio arqueológico
 - Ex.: Santarenzinho

IMPACTOS CUMULATIVOS

Dragagens
Hidrovia
Rio Madeira

Terras caídas em rios de água branca (barrentas)

PROCESSOS DE RETROALIMENTAÇÃO E CUMULATIVIDADE - DRAGAGENS



Impactos socioambientais

HIDROVIA e CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU

- Acidentes com barcaças (Madeira)
 - Embarcações menores
 - Portos de comunidades
 - Arrancamento de árvores
- Banzeiros e destruição barrancos
- Restrição na pesca
- Invasão de espécies exóticas
 - Mexilhão dourado (Tocantins)
- Expansão **portos** → apropriação de terras, expulsões e **violações de direitos**



PORTOS E
LICENCIAMENTO
AMBIENTAL
NO TAPAJÓS:

IRREGULARIDADES E
VIOLAÇÃO DE DIREITOS

Fonte: Terra de Direitos

Impactos socioambientais

HIDROVIA e CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU

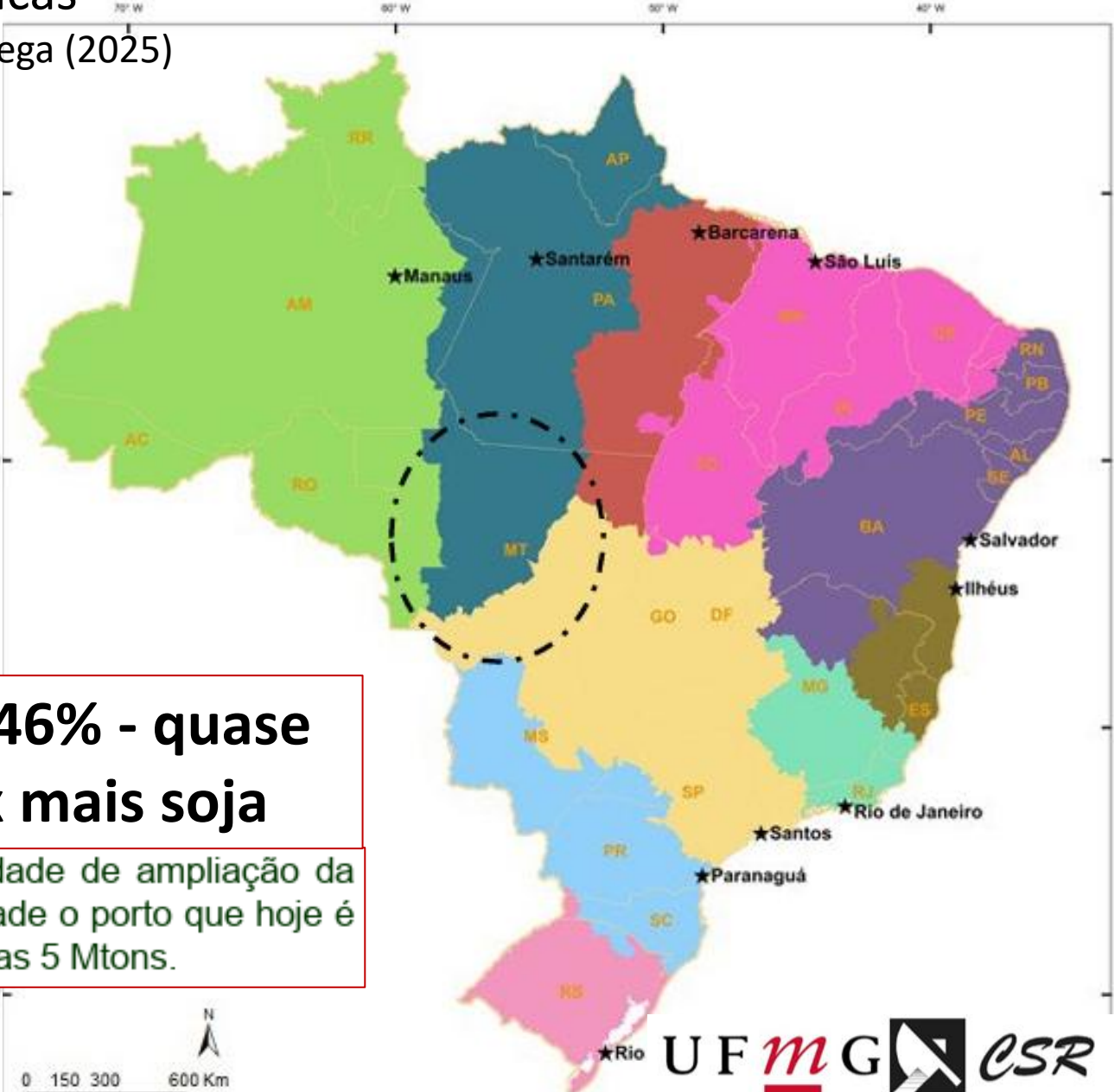
- Redução frete → Expansão desmatamento, grilagem, especulação fundiária e monocultivo → pressão nos territórios e expulsões
- Contaminação ar, água, terra e da fauna aquática pelo pó da soja e agrotóxicos
- Perda patrimônio cultural e paisagísticos e impactos no turismo

Cenário Base - 2017

Modelagens bacias
logísticas

Costa e Nobrega (2025)

Cenário Ferrogrão



**↑246% - quase
3x mais soja**

necessidade de ampliação da
capacidade o porto que hoje é
de apenas 5 Mtons.

Árvore de problemas

Impactos corredor logístico

Tapajós-Xingu

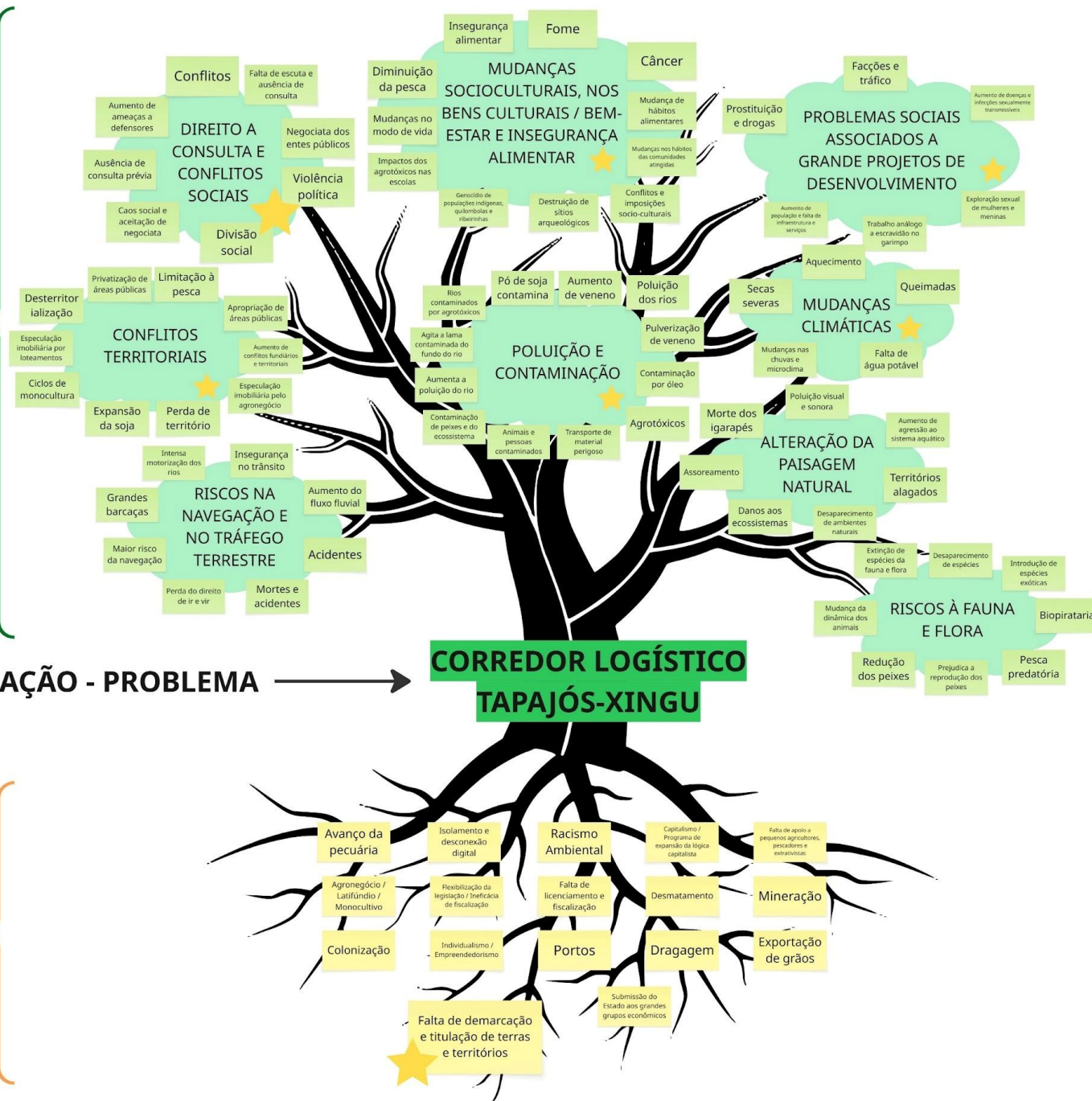
Oficina GT Infra


Setembro 2025

CONSEQUÊNCIAS

SITUAÇÃO - PROBLEMA

CAUSAS





HISTÓRICO e LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Hidrovia do Rio Tapajós

Histórico Licenciamento ambiental Hidrovia rio Tapajós

1997

Tapajós (Baixo, Médio,
Alto)
+ Teles Pires
(até Cachoeira Rasteira)

2015

Médio-Baixo Tapajós
Itaituba → Santarém
• Dragagem em Itapaiuna

1997

- Hidrovias Tapajós e Tocantins
 - Estudos de Impacto (EIA) IGUAIS!
 - Arquivamento
- Derrocagem no médio-alto Tapajós:

QUADRO 01

TRECHOS	VOLUME (m ³)
Buburé - Jacareacanga	
DRAGAGEM	138.800
DERROCAMENTO	484.009
Jacareacanga - Confluência	
DRAGAGEM	85.900
DERROCAMENTO	245.362
Confluência - cachoeira Rasteira	
DRAGAGEM	1.034.036

**AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE EIA-RIMA
DA HIDROVIA DO TAPAJÓS**
(Santarém, 25 de setembro de 1997)

INSTITUTO SOCIO

Data ____/____/____

Cod. MU 001

A hidrovía do Tapajós é atualmente um dos principais objetos de estudo e discussão entre as entidades governamentais e não governamentais do Município de Santarém. Isto se explica não apenas porque se trata de um grande projeto, pela sua importância no contexto nacional, mas também pela possibilidade de mudanças significativas para desenvolvimento econômico, social, cultural, político e pelos impactos sócio-ambientais. Para uns significa benefícios e desenvolvimento. Outros vêem com grandes preocupações as consequências sérias e sobretudo os custos sociais e ambientais, envolvendo as populações locais (povos indígenas, ribeirinhos e populações urbanas da área de intervenção direta do projeto).

Nós, representantes das entidades que solicitamos esta audiência pública, amparados na Constituição Federal (Art. 225, § 1º, IV), tomamos a iniciativa de solicitá-la por entendemos que nossa participação é fundamental para esclarecer todas as implicações e consequências do projeto em exame. Entendemos também que, dentro do processo democrático e amparados pela lei no que se refere à participação ativa da sociedade, a população local tem direito às informações no que diz respeito a tal projeto. Levou-nos à decisão de solicitar esta audiência justamente o fato de que a população local de Santarém, bem como as demais populações da área de intervenção do projeto estarem completamente alheias às informações necessárias para a compreensão dos impactos negativos da implantação do projeto sobre suas vidas e sobre o meio ambiente. Também a maneira como o estudo de impactos sócio-ambientais vem sendo apresentado, sem uma metodologia de participação do público envolvido, seja pela prática institucional na elaboração de um documento complexo, costurado com uma linguagem técnica inacessível, que dificulta o entendimento, gerando o desinteresse dos principais interessados, seja pela minimização dos impactos negativos, apresentando mais os supostos benefícios do que os custos, inclusive sociais e ambientais (Cfr. Resolução CONAMA N.º 001, de 23/01/1986, art. 9º, § único).

2015

- Trecho reduz p/ Itaituba-Santárem
- Licenciamento pelo IBAMA
- Dragagem em Itapaiúna (~300m³)
 - Não avançou

Diferentes visões do licenciamento de hidrovias:

- IBAMA: licenciamento da hidrovia como um todo (inclui impactos barcaças)
- DNIT: licenciamento só de dragagem ou derrocagem


Serviço Público Federal

HIDROVIA		PROCESSO Nº 02001.003840/2015-34
DRAGAGEM DO RASEIRO NAS PROXIMIDADES DA LOCALIDADE DENOMINADA PRAINHA NA CIDADE DE AVEIRO/PA		ANO: 2015
NO RIO TAPAJÓS, ENTRE A CIDADE DE SANTARÉM/PA E ITAITUBA/PA		
<small>MMA/IBAMA DIVISÃO DE COMUNICAÇÃO ADMINISTRATIVA PROCESSO: 02001.003840/2015-34 INTERESSADO: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES CLASSIFICAÇÃO ARQUIVÍSTICA: 440.3 DATA: 19/05/2015 DOCUMENTO PROCEDÊNCIA: 105712/2015 RESUMO: DRAGAGEM DO RASEIRO NAS PROXIMIDADES DA LOCALIDADE DENOMINADA PRAINHA NA CIDADE DE AVEIRO/PA, NO RIO...</small>		

UNTO:



Histórico Hidrovia Tapajós

2024-2025

DRAGAGEM
“EMERGENCIAL”

2025-2026

PLANO DRAGAGEM

Editais 90515/2025

DRAGAGEM EMERGENCIAL 2024-2025

- Setembro 2024

Decreto situação emergência
estiagem

- Dezembro 2024

Contratação dragagem sem
licitação

- Fevereiro 2025

Autorização Semas – sem
estudos ambientais

		GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS/PA	
Autorização			
AU Nº.: 5776/2025		VALIDADE ATÉ: 12/02/2026	
PROCESSO Nº.: 2025/0000004190		DATA DO PROTOCOLO: 29/04/2025	
<i>A Secretaria de Estado de Meio Ambiente, no uso de suas atribuições que lhe confere a Lei Estadual nº. 5.457, de 11 de maio de 1.988, alterada pelas Leis nº. 5.752, de 26 de julho de 1.993 e nº. 7.026, de 30 de julho de 2.007, e em conformidade com a Lei nº. 5.887, de 09 de maio de 1.995, concede a presente licença ao empreendimento abaixo discriminado.</i>			
NOME / RAZÃO SOCIAL/ DENOMINAÇÃO: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES - DNIT			PORTE: F-III
ENDEREÇO: Asa Norte, SAUN Quadra 3 Bloco A ,s.n			
MUNICÍPIO: Brasília - DF		CEP: Sem Informação	
INSC. ESTADUAL/RG: isento		CNPJ/CPF: 04.892.707/0001-00	
A EXECUÇÃO DA ATIVIDADE ABAIXO DESCRITA: Esta AUTORIZA a execução da atividade de Dragagem no rio Tapajós em trechos situados entre os municípios de Itaituba e Santarém, no estado do Pará, nos polígonos de coordenadas: Amorim - Canal Jusante: 02°49'27,33"S / 55°05'12,88"W e Amorim - Canal Montante: 02°49'03,00"S / 55°06'20,96"W; Itapaiunas - Canal Jusante: 03°10'52,52"S / 55°12'52,08"W e Itapaiunas - Canal Montante: 03°15'35,41"S / 55°12'49,11"W; Monte Cristo - Canal Jusante: 04°04'39,27"S / 55°38'10,96"W e Monte Cristo - Canal Montante: 04°05'33,97"S / 55°38'59,51"W; nos termos do Parecer Técnico nº 64782/DLA/SAGRA/2025, de 12/02/2025. Esta AUTORIZA as áreas de disposição (bota-fora) nos polígonos de coordenadas: Amorim: P1: 02°49'16,83"S / 55°05'16,18"W; P2: 02°49'01,24"S / 55°05'19,57"W; P3: 02°49'14,66"S / 55°06'20,95"W; P4: 02°49'30,30"S / 55°06'17,64"W; Itapaiunas: P1: 03°10'44,14"S / 55°13'01,71"W;			

Dragagem ligada a situação emergência – máximo um ano

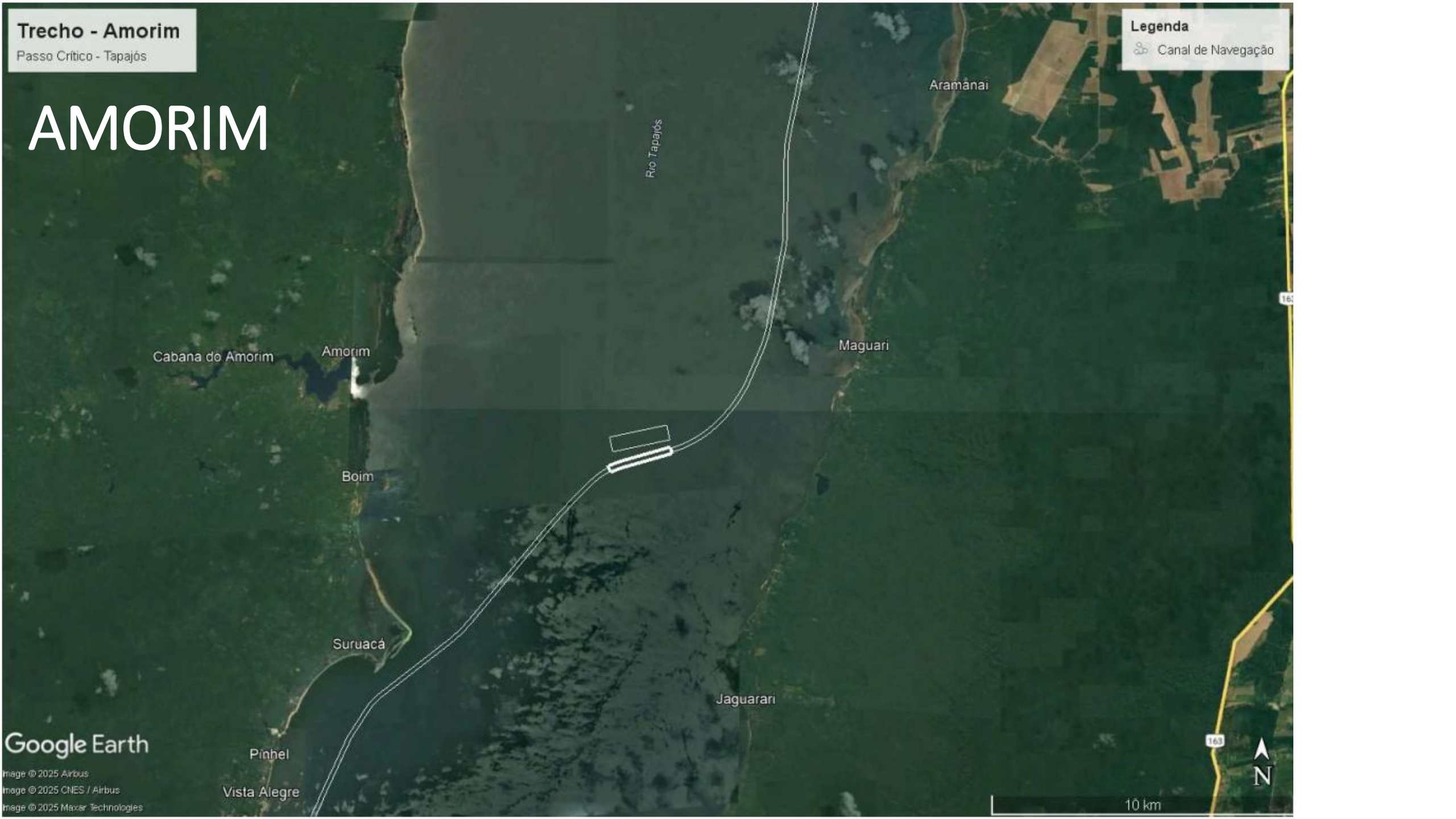
Trecho - Amorim

Passo Crítico - Tapajós

AMORIM

Legenda

Canal de Navegação



Google Earth

Image © 2025 Airbus

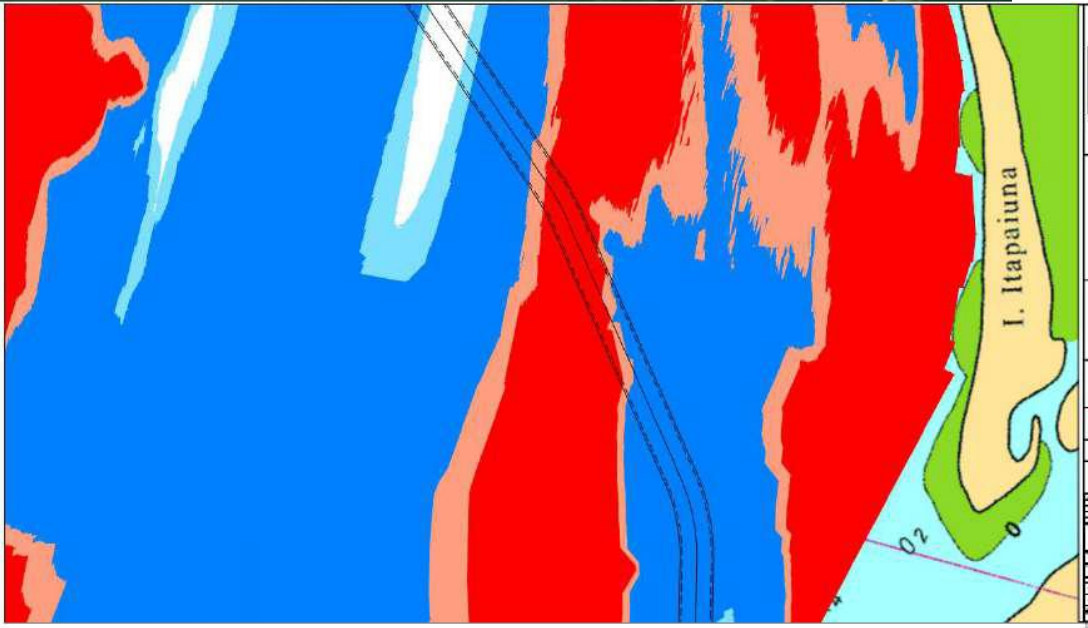
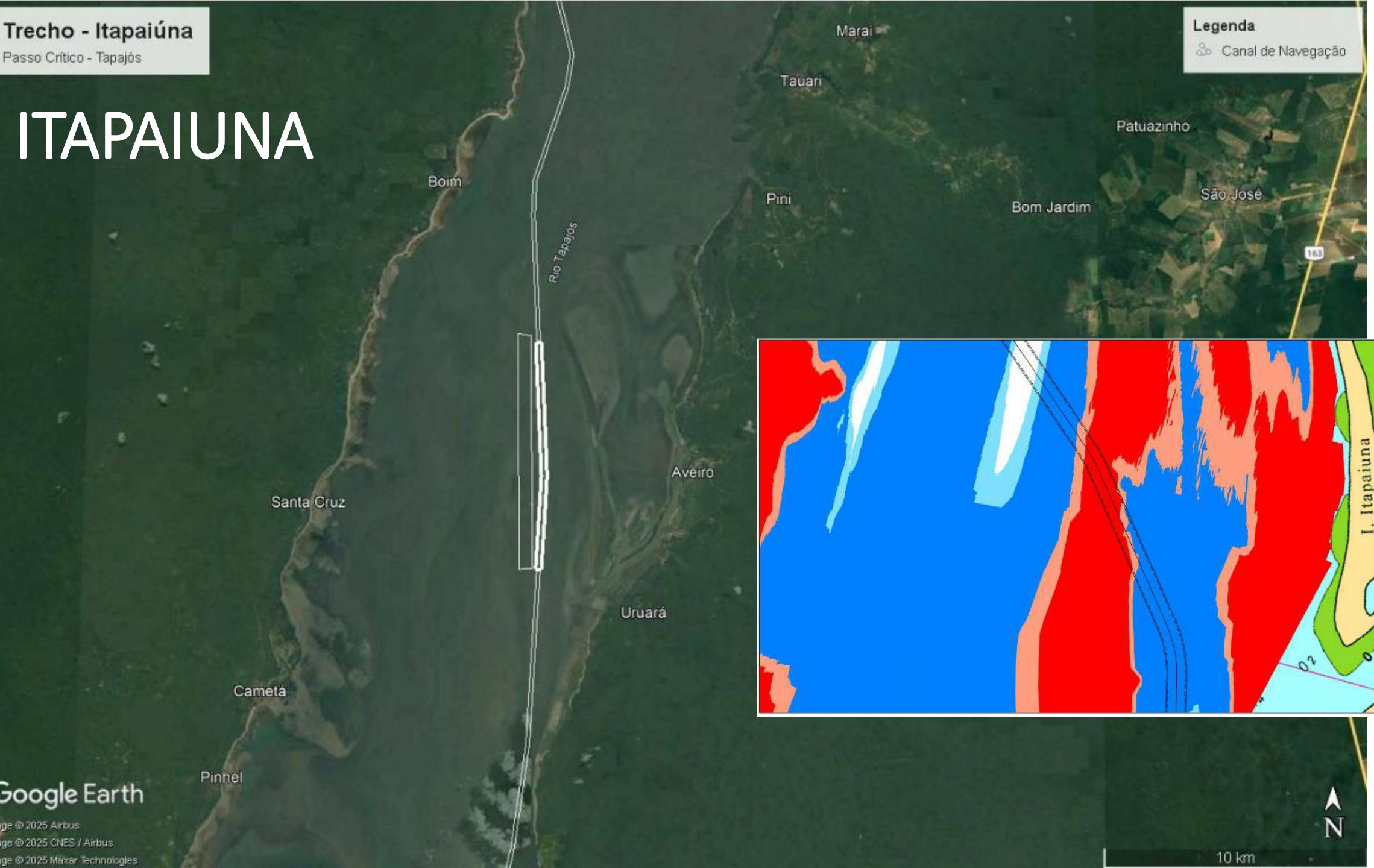
Image © 2025 CNES / Airbus

Image © 2025 Maxar Technologies

Trecho - Itapaiúna
Passo Crítico - Tapajós

ITAPAIUNA

Legenda
Canal de Navegação

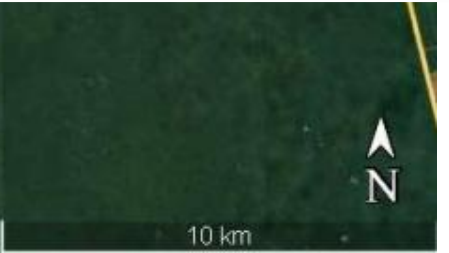


Map metadata and technical details:

- Coordenadas:** 02° 00' S, 53° 00' W
- Projecção:** UTM
- Escala:** 1:50,000
- Projeto:** Projeto de Engenharia de Transportes
- Trabalho:** Projeto de Engenharia de Transportes
- Disciplina:** Engenharia de Transportes
- Aluno:** [Nome do Aluno]
- Matrícula:** [Número da Matrícula]
- Data:** [Data]

Google Earth

Image © 2025 Airbus
Image © 2025 CNES / Airbus
Image © 2025 Maxar Technologies



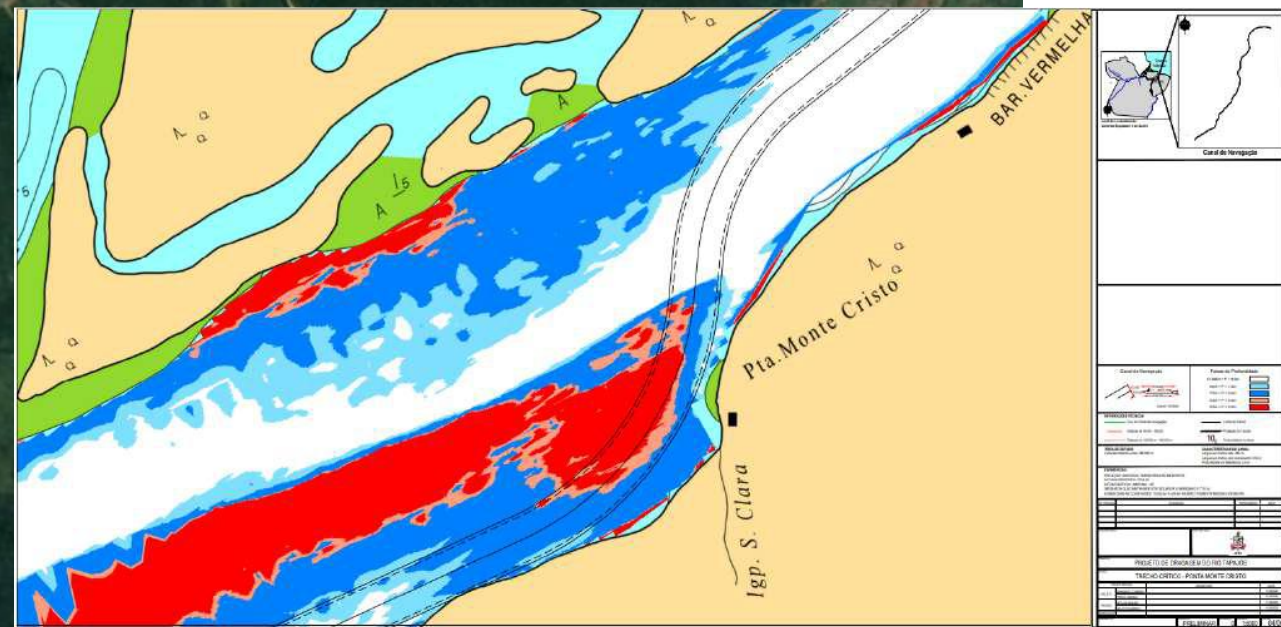
MONTE CRISTO

EM UMA SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA COMO A SECA DE 2024
A RESPOSTA FOI A DRAGAGEM EMERGENCIAL

QUEM SE BENEFICIOU?
QUEM FOI ATINGIDO?

Google Earth

Image © 2025 Airbus
Image © 2025 CNES/Airbus
Image © 2025 Maxar Technologies



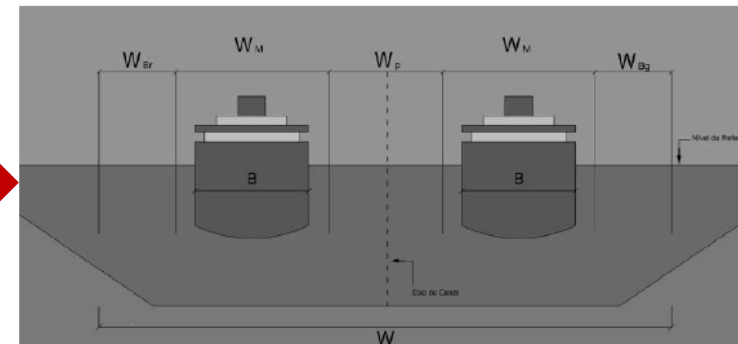
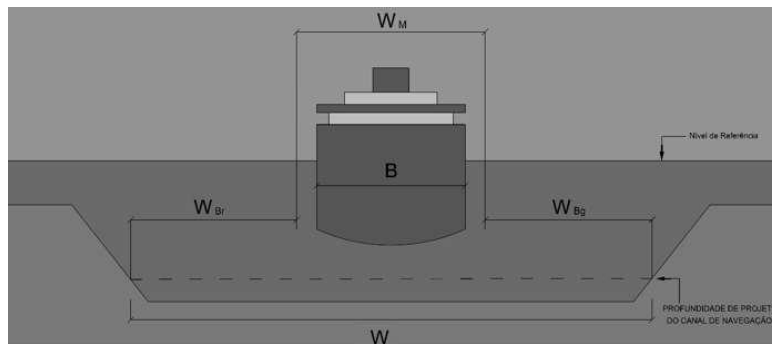
Dragagem Emergencial = oportunidade climática

- Volumes dragados: 3,5 milhões m^3
- Proposta de aumentar canal de navegação (DNIT Pará):

Monte Cristo: 394.785,06 m^3 ;
Itapaiúna: 2.825.618,64 m^3 ;
Amorim: 353.929,61 m^3 ;

VOLUME 10X
MAIOR que
PROJETO de 2015

LARGURA
190 m



LARGURA
516 m

Considerando a situação de **manutenção** da hidrovia para a continuidade de navegação, entende-se que a proposição de um canal de mão dupla (516 m) trazida pela Superintendência, trata-se de uma **dragagem de implantação**, e que estes serviços não poderiam ser executados pelo instrumento (dispensa de licitação) em epígrafe, mas sim, deveriam ser contratados por meio do rito ordinário (a realização de uma licitação na íntegra), **descaracterizando o serviço emergencial de manutenção**.

2025-2026 PLANO e EDITAL de DRAGAGEM



Portal Nacional de Contratações Públicas

Buscar no PNCP

[Home](#) > [Editais](#)

Editais nº 90515/2025

Última atualização 08/01/2026

SUSPENSO!

Local: Brasília/DF **Órgão:** DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES

Unidade compradora: 393003 - DEPARTAMENTO NACIONAL INFRAEST.DE TRANSPORTES

Objeto:

Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de **execução do Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária - PADMA** na Hidrovia do rio Tapajós (HN-106), compreendendo o trecho situado entre a cidade de Santarém/PA e Itaituba/PA, no estado do Pará.

Planejamento de dragagem de uma hidrovia

PADMA - Plano Anual de Dragagem e Manutenção Aquaviária

Dura até 5 anos

Instrução Normativa DNIT 4/2021

A cada ano:

Apresenta relatórios de dragagem, qualidade sedimento, etc.

Proposta de dragagem daquele ano

Órgão ambiental avalia e aprova (ou não)/

- Hidrovia Madeira – Licença Ambiental IBAMA desde 2006 (LO 580/2006)

PLANO DRAGAGEM TAPAJÓS e Edital de dragagem 90515/2025

Apresentação Plano de Dragagem (PADMA) – 3 anos

- ANO 1 – dragagem de aprofundamento
- ANOS 2 e 3 – dragagem de manutenção
manutenção = manter canal, tirar o que deposita em um ano
- 7 pontos críticos (+4 novos)
- Região portos Itaituba/Rurópolis
- Período dragagem – junho a novembro

Trecho (passos críticos)	Dragagem emergencial Volume dragado (m³)	PADMA - Dragagem prevista no Edital para anos 1, 2 e 3 de contrato		
		ANO 1 volume a ser dragado (m³)	ANO 2 volume a ser dragado (m³)	ANO 3 volume a ser dragado (m³)
Pederneiras	-	413.827,75	72.397,67	72.397,67
Santarenzinho	-	831.556,25	242.397,67	242.397,67
Lago do Roque	-	426.458,64	42.397,67	42.397,67
Monte Cristo	394.785,06	701.196,50	42.397,67	42.397,67
Barranco do Navio	-	225.657,03	72.397,67	72.397,67
Itapaiúna	2.825.618,64	425.318,78	242.397,67	242.397,67
Amorim	353.929,61	3.119,92	42.397,67	42.397,67
TOTAL:	3.574.333,31	3.027.134,87	756.783,72	756.783,72
		TOTAL edital de dragagem (anos 1 a 3): 4.540.702,31		

APROFUNDA e consolida CANAL

MANUTENÇÃO

HIDROVIA DO RIO TAPAJÓS - HN 106



Fonte: AMPORT, 2024

Informações dos trajetos por rio:
Miritituba à Itaituba = 3 Km
Miritituba à Fordlândia = 75 Km
Miritituba à Alter do Chão = 235 Km
Miritituba à Santarém = 270 Km
Extensão da Hidrovia do rio Tapajós = 272 Km



Licenciamento ambiental

- SEMAS – órgão estadual

Mas em 2015 era federal (IBAMA)

RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL – RCA

PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL – PCA

Manual SEMAS:

Relatório de Controle Ambiental: Exigido para empreendimentos rurais já instalados. Seu conteúdo constitui-se numa série de informações, levantamentos e estudos que visam à identificação de não conformidades legais e de impactos ambientais, efetivos ou potenciais, decorrentes da instalação e do funcionamento do empreendimento para o qual está sendo solicitada a licença.



GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ
SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL - DLA
GERÊNCIA DE PROJETOS INDUSTRIAIS - GEIND

TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL - RCA E PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL - PCA, VISANDO EMISSÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA ATIVIDADE DE DRAGAGEM EM CURSO D'ÁGUA E GERENCIAMENTO DO MATERIAL A SER DRAGADO NO RIO TAPAJÓS, TRECHO COMPREENDIDO ENTRE OS MUNICÍPIO DE SANTARÉM E ITAITUBA, NO ESTADO DO PARÁ.

**regularizar atividades em operação
(licenciamento corretivo)**

Edital contratação consultoria ambiental

- **Consultoria Ambiental PROGAIA em processo de contratação**
- **Consultoria pode ir fazendo os estudos ambientais para obter licença**
- **DNIT pode voltar a abrir o edital para dragar já com a licença**



CONCORRÊNCIA

478/2025-00

**DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES (UASG: 393003)**

OBJETO

Prestação dos serviços de consultoria ambiental para elaboração do Relatório de Controle Ambiental - RCA, do Plano de Controle Ambiental - PCA e assessoria técnica para a obtenção do licenciamento ambiental da dragagem na hidrovia do rio Tapajós (HN-106), entre as cidades de Santarém e Itaituba, no estado do Pará.

VALOR TOTAL DA CONTRATAÇÃO

R\$ 8.844.478,09 (oito milhões, oitocentos e quarenta e quatro mil quatrocentos e setenta e oito reais e nove centavos) - Data-base: Julho/2025

DATA DA SESSÃO PÚBLICA

Dia 19/01/2026 às 15h (horário de Brasília)

CRITÉRIO DE JULGAMENTO:

Técnica e Preço

E agora?

- IBAMA soltou nota de recomendação de suspender qualquer dragagem
 - BOM! Mas é recomendação...
- Ida a Brasília já pediram para IBAMA ser responsável pelo licenciamento

Sugestão:

- Mostrar que teve licenciamento em 2015 pelo IBAMA, e que não teve manifestação deles de passar para SEMAS

LEI DA DEVASTAÇÃO 15.190 e a hidrovia

(Ex-PL 2159/2021)

Fragiliza o licenciamento ambiental

- Órgãos estaduais podem escolher o que precisa de licença
- Parecer de FUNAI, IPHAN e INCRA podem ser ignorados

Art. 8º Não estão sujeitos a licenciamento ambiental as seguintes atividades ou empreendimentos:(...)

VII - serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas e dragagens de manutenção; (...)

§ 4º As dragagens de manutenção de que trata o inciso VII do caput deste artigo contemplam as intervenções em canais de acesso e em bacias de evolução associados a instalações portuárias previamente licenciadas ou em hidrovias e vias naturalmente navegáveis, condicionados ao prévio levantamento batimétrico, incluídos os serviços de engenharia hidráulica destinados à limpeza, à desobstrução e ao manejo de sedimentos no fundo de corpos hídricos naturais ou artificiais, sem aumento da profundidade e da largura previamente existentes.

DRAGAGEM...

EMERGENCIAL

Dragagem que ocorreu por conta da situação de emergência da seca de 2024

de MANUTENÇÃO AQUAVIÁRIA

“Obra ou serviço de engenharia destinado a limpeza, desobstrução e remoção de material do fundo de corpos d’água, com o objetivo de garantir a segurança da navegação”
(DNIT)

de APROFUNDAMENTO

Obra para aumentar a profundidade e ampliar a capacidade da via navegável

CONFUSÃO COM “MANUTENÇÃO” – só manter profundidade ou pode aumentar?

NOTA do GOVERNO:

“ação de rotina, feitas igualmente em anos anteriores”

SITUAÇÃO HIDROVIAS ARCO NORTE

MADEIRA	TAPAJÓS	TOCANTINS
2006 Licença de Operação dragagem	2025 Autorização SEMAS dragagem emergencial (válida até fev 2026)	2025 Licença Instalação Derrocamento Pedral do Lourenção (maio)
Novo Plano de Dragagem (PADMA) com 3 anos	Novo Plano de Dragagem (PADMA) com 3 anos	Sem plano dragagem (provável em estudo)
Edital dragagem e licitação em processo – aumento pontos e trecho (Porto Velho a Itacoatiara)	Edital de dragagem Suspendido	sem edital dragagem
Estudo de Viabilidade (EVTEA): Custos já definidos Proposta de edital	Elaboração estudo EVTEA	Elaboração estudo EVTEA



DECRETO 12.600 E A
CONCESSÃO/PRIVATIZAÇÃO DE
HIDROVIAS

Da política de transportes à concessão

Possíveis dúvidas...

COMO A POLÍTICA DE TRANSPORTE ACONTECE E COMO ESCOLHEM OS PROJETOS QUE AMEAÇAM TERRITÓRIOS?

COMO ESCOLHEM QUAIS EMPREENDIMENTOS SERIAM PRIVATIZADOS POR UMA CONCESSÃO À EMPRESA PRIVADA?

QUAIS ETAPAS DESSE PROCESSO E QUEM DECIDE? E A CONSULTA?

A REVOGAÇÃO DO DECRETO IMPEDE A DRAGAGEM?

R: NÃO!



Etapas do Planejamento da Infraestrutura de Transportes

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050

INFRA S.A. FAZ os ESTUDOS iPEA



PLANOS SETORIAIS

- FERROVIÁRIO
- RODOVIÁRIO
- HIDROVIÁRIO
- PORTUÁRIO

PPA GOVERNO

PROJETOS

PPI EMPRESAS

PREPARAÇÃO TÉCNICA

(ESTUDOS DE VIABILIDADE EVTEA)

EXECUÇÃO

(LICENCIAMENTO AMBIENTAL EIA)



PROGRAMA de PARCERIAS de INVESTIMENTOS

Visa ampliar parcerias entre Estado e a iniciativa privada por meio de contratos de parceria (ex.: Concessão) e outras medidas de desestatização. São projetos prioritários que podem ter recursos próprios das empresas ou de bancos de investimentos

ppi.gov.br/projetos/hidrovia-do-tapajos-pr/



[Home](#)

[Quem Somos](#)

[Projetos](#)

[Invista no Brasil](#)

[Notícias](#)

[Legislação e Arquivos](#)

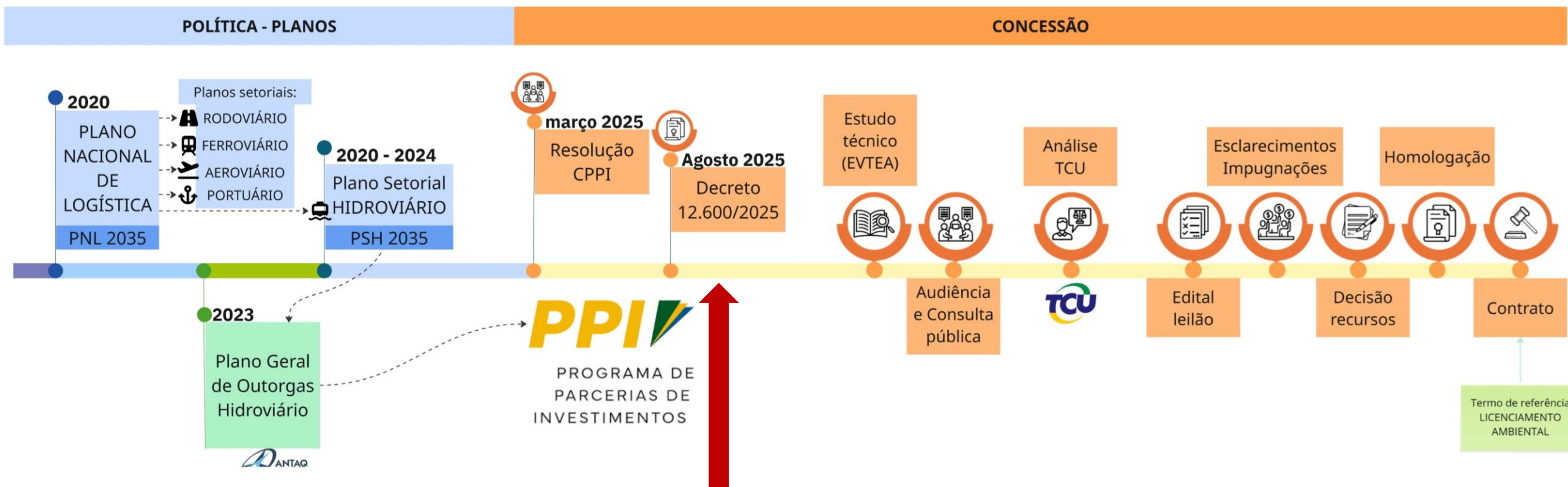


HIDROVIA DO TAPAJÓS/PR

ULTIMA ATUALIZACAO: 18/12/2025

**SITUAÇÃO ATUAL
DO PROJETO**

Política de transportes à concessão Hidroviárias



ESTAMOS AQUI

HIDROVIAS - DA POLÍTICA AO INÍCIO DA CONCESSÃO/PRIVATIZAÇÃO

POLÍTICA - PLANOS

CONCESSÃO

2020

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA
PNL 2035

Planos setoriais:

-  RODOVIÁRIO
-  FERROVIÁRIO
-  AEROVIÁRIO
-  PORTUÁRIO

2020 - 2024

Plano Setorial HIDROVIÁRIO
PSH 2035



março 2025

Resolução CPPI**

**Conselho PPI



Agosto 2025

Decreto 12.600/2025

2023

Plano Geral de Outorgas Hidroviário*

*definiu hidrovias para concessão

PPI

PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Plano setorial hidroviário 2035 – feito em 2020

Ficha Cadastral de Empreendimento - Hidroviário



ID 21492 : **Consolidação** do Rio Tapajós - Trecho I



- Obras Pontuais**
- Ampliação
 - Estudo/Projeto
 - Implantação
 - Adequação
 - Manutenção
 - Operação
- Obras Lineares**
- Ampliação
 - Estudo/Projeto
 - Implantação
 - Adequação

Respondente Empreendimento: INFRA S.A.
 Responsável Execução: DNIT
 Responsável Gestão: DNIT

Infraestrutura principal: HN-106 Rio Tapajós

Status Avaliado: Em estudo

Ano declarado de início das obras: 2024;
 Ano de conclusão (última obra): 2028
 Duração total avaliada: 4 anos.

Grupo Serv	Tipo Serviço	Componente infra	Qty Obras	Extensão
Adequação	Dragagem de Aprof. - Ativ. longo curso	Trecho Hidroviário	1	289
Adequação	Sinaliz. e Segurança - Adeq.	Trecho Hidroviário	1	289
Operação	Operação	Trecho Hidroviário	1	289

Valor global de R\$ 2.100,00, sendo R\$1.718.200.100 de CAPEX e R\$ 0 de O&M

DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO

PREVISÃO 2024

Detalhamento de Obras do Empreendimento (Limitado às 13 primeiras obras cadastradas)
 Quantidade total de obras cadastradas: 3

ID	Descrição	Grupo Serv	Tipo Serviço	Componente infra	Extensão(km)	Ano início	Duração	Status	Respondente
90	Ampliação de Sinalização do Rio Tapajós e Teles Pires, Trecho IP4 Itaituba/PA até Santarém/PA	Adequação	Sinaliz. e Segurança - Adeq.	Trecho Hidroviário	289	2024	1	Em estudo	DNIT
91	Dragagem do Rio Tapajós - Itaituba a Santarém	Adequação	Dragagem de Aprof. - Ativ. longo curso	Trecho Hidroviário	289	2024	4	Em estudo	DNIT
44190	Operação do Rio Tapajós	Operação	Operação	Trecho Hidroviário	289	NULL	NULL	Em estudo	INFRA S.A.

Plano setorial hidroviário 2035

Ficha Cadastral de Empreendimento - Hidroviário



ID 498 : Manutenção da Hidrovia do Rio Tapajós - Trecho I



- Obras Pontuais**
- Ampliação
 - Estudo/Projeto
 - Implantação
 - Adequação
 - Manutenção
 - Operação
- Obras Lineares**
- Ampliação
 - Estudo/Projeto
 - Implantação
 - Adequação
 - Manutenção
 - Operação
- Empreendimentos**

Respondente Empreendimento: INFRA S.A.
Responsável Execução: DNIT
Responsável Gestão: DNIT

Infraestrutura principal: HN-106 Rio Tapajós

Status Avaliado: Em estudo

Ano declarado de início das obras: 2025;
Ano de conclusão (última obra): 2026
Duração total avaliada: 1 anos.

Grupo Serv	Tipo Serviço	Componente infra	Qtd Obras	Extensão (KM)
Manutenção	Sinaliz. e Segurança - Manut.	Trecho Hidroviário	1	292
Operação	Operação	Trecho Hidroviário	1	292

Valor global declarado: R\$2.576.000, sendo R\$0 de CAPEX e R\$ 2.576.000 de OPEX.

Detalhamento de Obras do Empreendimento (Limitado às 13 primeiras obras)

Quantidade total de obras cadastradas: 2

ID	Descrição	Grupo Serv	Tipo Serviço	Componente infra	Extensão(km)	Ano início	Duração	Status	Respondente
13960	Operação da Hidrovia do Rio Tapajós - Trecho I	Operação	Operação	Trecho Hidroviário	292	NULL	NULL	Em estudo	EPL
160	Manutenção da Sinalização do Rio Tapajós e Teles Pires, Trecho IP4 Itaituba/PA até Santarém/PA	Manutenção	Sinaliz. e Segurança - Ma	Trecho Hidroviário	292	2025	1	Em estudo	DNIT

E DEPOIS DO DECRETO 12.600, QUAIS OS PRÓXIMOS PASSOS DA CONCESSÃO?

CONCESSÃO

Estudo técnico (EVTEA)



Audiência e Consulta pública

Análise TCU



Esclarecimentos Impugnações



Edital leilão



Decisão recursos



Homologação



Contrato



Termo de referência LICENCIAMENTO AMBIENTAL



Espaços de participação

Concessões Hidroviárias



PLANO GERAL DE OUTORGAS

2023

- **CONCESSÃO:** contrato entre poder público, transfere a empresa responsabilidade de prestar serviço público
- **OUTORGA:** autorização para empresa privada explorar, gerenciar e realizar investimentos

QUEM?

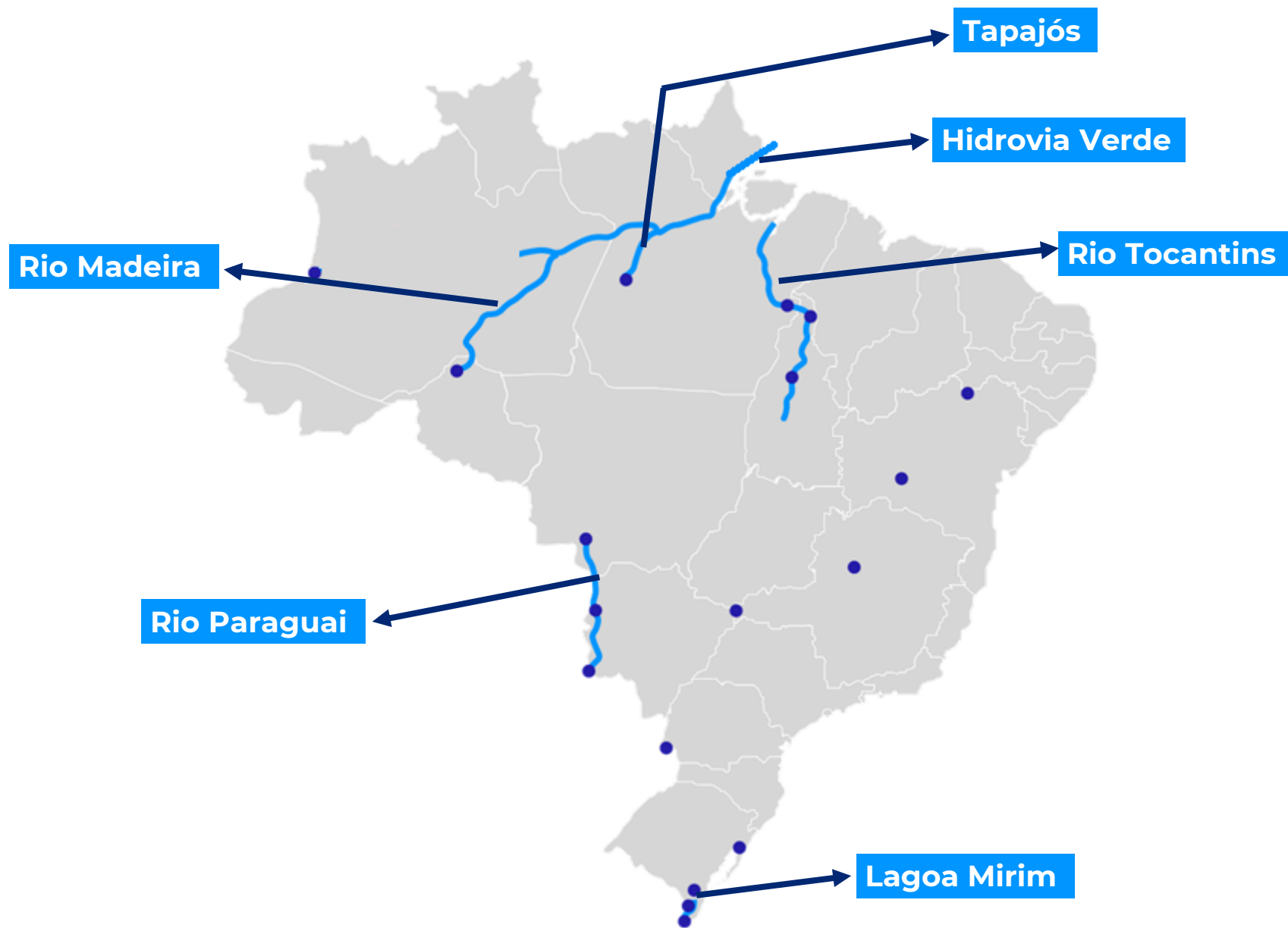


Ministério Portos e Aeroportos



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

- Regula, cria normas e fiscaliza setor transporte aquaviário



Concessões Hidroviárias

Plano geral de outorgas



Transporte em toneladas 2022 e projeção 2035

Hidrovia	Total Transportado - 2020**	Projeção 2035	
Amazonas*	76.776.979	271.345.989	
Negro	16.886.128	4.582.878	
Solimões	1.076.034	6.208.439	
Tapajós	11.940.821	66.546.858	↑ 6 vezes
Madeira	9.951.559	9.848.969	
Hidrovias do Sul	5.226.402	119.825.013	
Paraguai	4.601.862	38.822.727	
Tietê - Paraná	1.628.702	38.609.708	
Tocantins	12.781.523	211.103.629	↑ 17 vezes

HIDROVIA DO MADEIRA

Rondônia - Amazonas

→ HIDROVIAS



A hidrovia é importante para o transporte de grãos e combustíveis e desempenha um papel fundamental para a logística do Centro-Oeste, assim como nos fluxos comerciais dos estados de Rondônia, Acre e Amazonas.

Em 2024, a hidrovia do Madeira movimentou, mesmo com a seca severa, quase 10 milhões de toneladas e tem potencial de chegar a mais de 25 milhões de toneladas/ano

 **Extensão navegável:**
1.075 km – porto Velho/RO à foz do rio Amazonas

 **Integração:**
BR-364, BR-319

 **Prazo:**
12 anos

Única da Amazônia com cálculo de custos: (EVTEA)

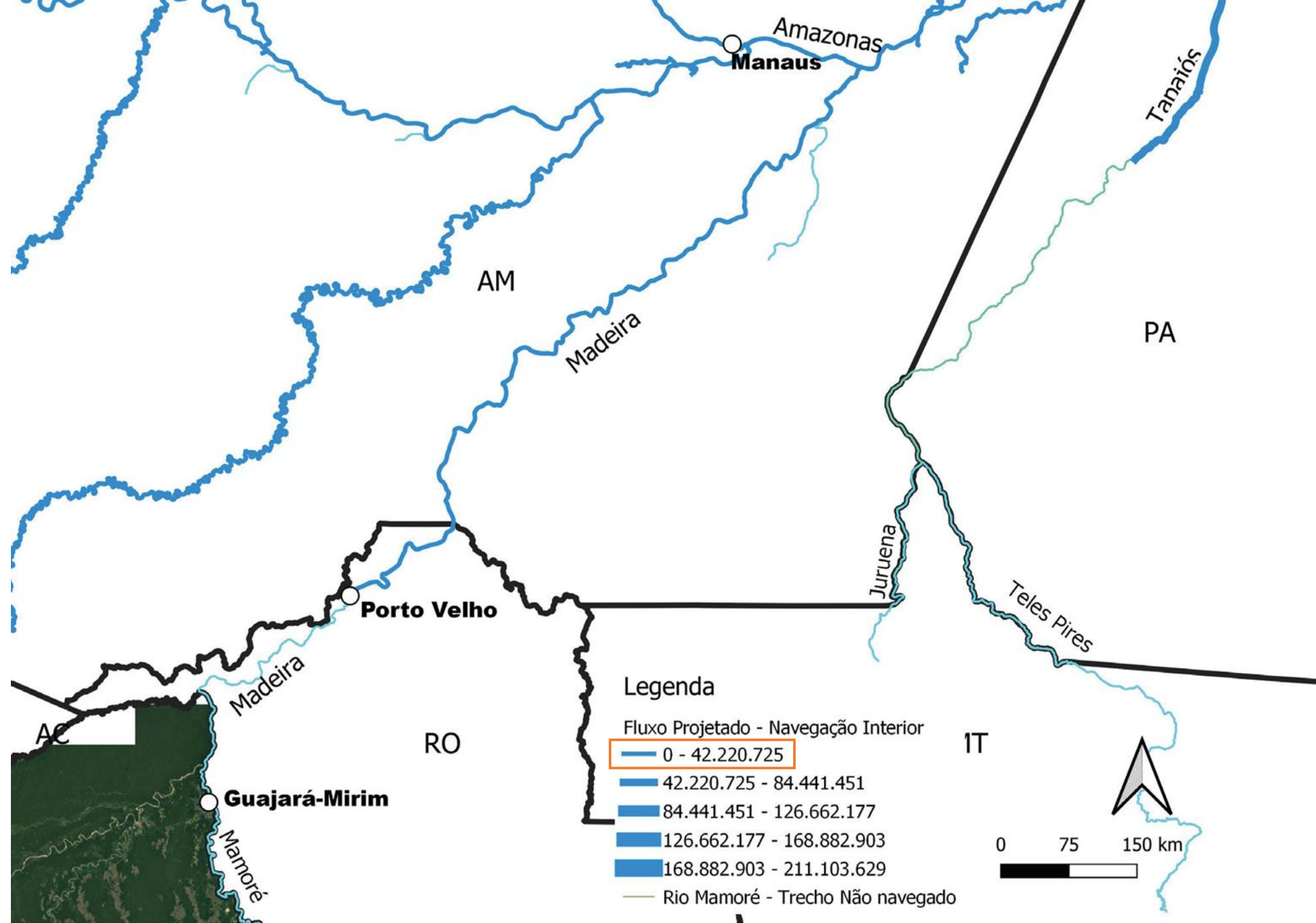


CAPEX: (instalação)
109 milhões



OPEX: (operação)
R\$ 39,8 milhões/ano

Hidrovia Madeira



HIDROVIA DO TOCANTINS

Pará – Maranhão – Tocantins

A hidrovia do Tocantins é uma das principais vias de transporte do corredor Centro-Oeste brasileiro. Por estar localizada no cerrado, a maior região produtora de grãos do país, tem potencial para se torna ainda mais importante em âmbito nacional.

Com a previsão de **conclusão do derrocamento do Pedral do Lourenço**, possui potencial de movimentação mais de 20 milhões de toneladas/ano.



Extensão navegável:

1.731 km – de Belém/PA até Peixe/TO



Integração:

Portos do Pará



Prazo:

10 a 20 anos



CAPEX:

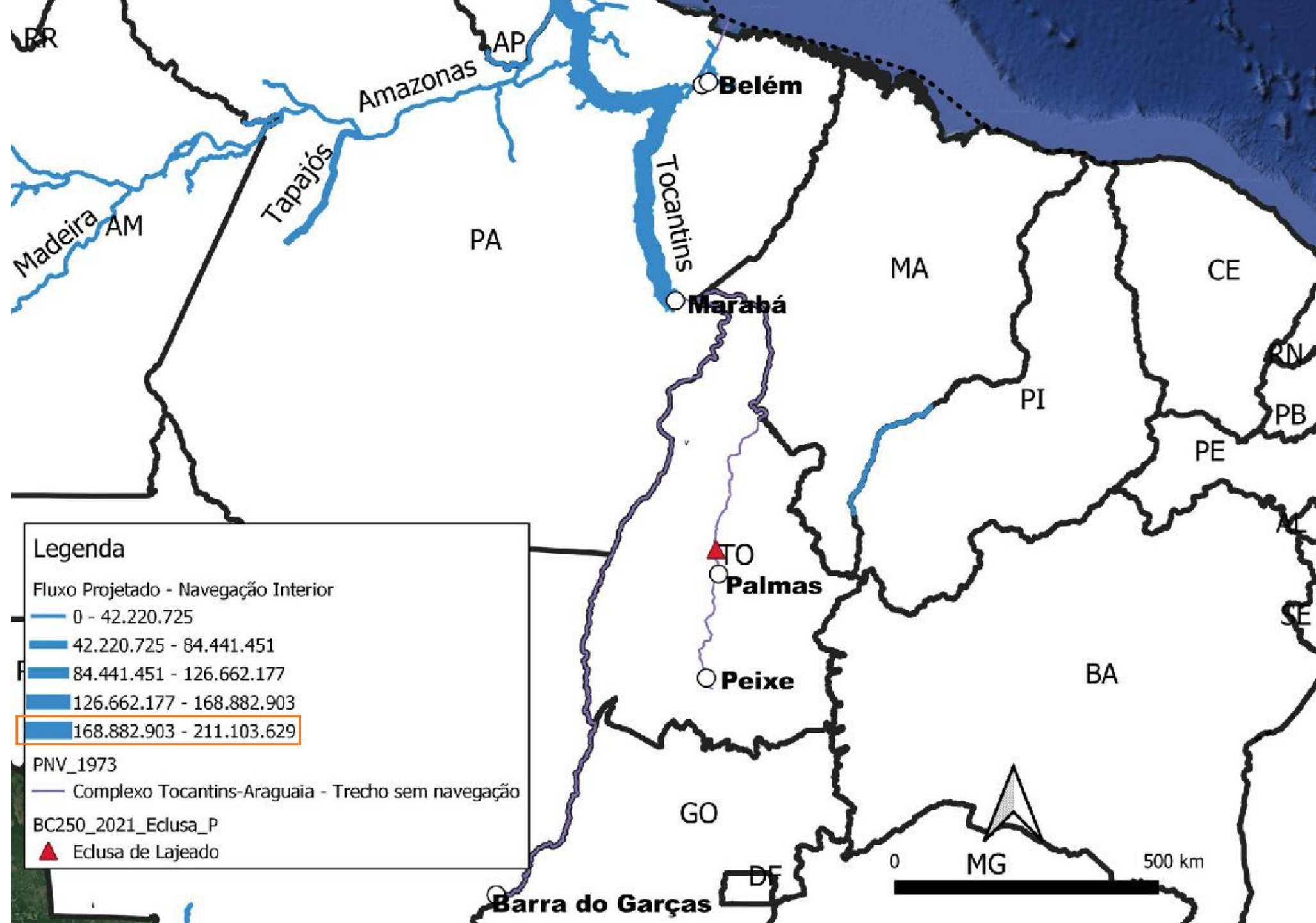
Em estudo



OPEX:

Em estudo

Hidrovia Tocantins



HIDROVIA DO TAPAJÓS

Pará – Amazonas – Mato Grosso

→ HIDROVIAS



A hidrovia atravessa os estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso, conectando grandes centros produtores agrícolas do Centro-Oeste ao Rio Amazonas e, por conseguinte, ao Oceano Atlântico.

O baixo Tapajós, de Itaituba/MT até a foz no Rio Amazonas, é navegável durante todo o ano e foi responsável pelo transporte de mais de 15 milhões de toneladas em 2024.



Extensão navegável:

815 km da foz até a confluência dos Rios Juruena e Teles Pires. A ser estudada: 280 km de Itaituba/MT até a foz do Rio Amazonas



Integração:

BR-163 e Portos de Santarém e os TUPs de Miritituba



Prazo:

10 a 20 anos



CAPEX:
Em estudo

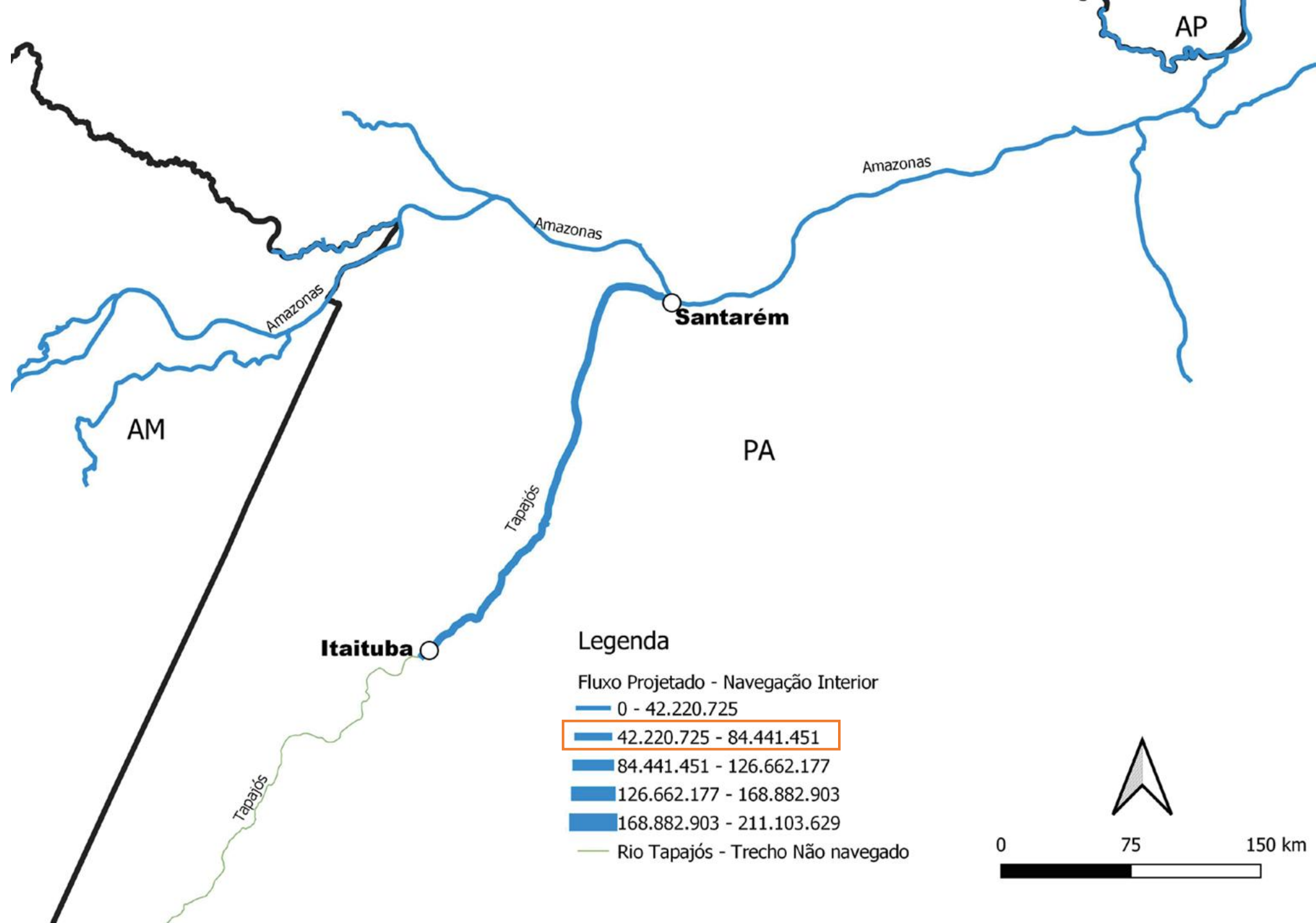
Estudo
(EVTEA)



OPEX:
Em estudo

em
elaboração

Hidrovia Tapajós



ANTAQ e BNDES assinam contrato para dar início aos estudos da concessão das hidrovias dos rios Tocantins e Tapajós

Acordo de Cooperação Técnico de estruturação do projeto foi assinado em julho do ano passado



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CONTRATO

CONT-SAF-ANTAQ Nº 03/2025
PROCESSO Nº 50300.011175/2024-11

CONTRATO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETO Nº 25.2.0009.1 (BNDES) E CONT-SAF-ANTAQ Nº 03/2025 (ANTAQ) QUE ENTRE SI FAZEM A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ) E O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES, NA FORMA ABAIXO:



Publicado em 17/02/2025 15h58 Atualizado em 19/02/2025 12h09

Compartilhe: [f](#) [in](#) [whatsapp](#)

A **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)**, autarquia federal instituída pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, com sede na SEPN, Quadra 514, Conjunto E, Edifício ANTAQ, Brasília/DF, inscrito no CNPJ sob o nº 04.903.587/0001-08, doravante denominado **CLIENTE**, neste ato representado por seus representantes legais; e

O **BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES**, empresa pública federal, com sede em Brasília, Distrito Federal, e serviços nesta Cidade do Rio de Janeiro – RJ, na Av. República do Chile, nº 100, inscrito no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas sob o nº 33.657.248/0001-89, doravante denominado simplesmente **BNDES**, neste ato representado na forma do seu Estatuto Social;

Considerando que:

1 - O **CLIENTE** pretende realizar a **estruturação e modelagem de projeto de desestatização de transporte hidroviário no Rio Tocantins e no Rio Tapajós;**

2. PRODUTOS BNDES A SEREM ENTREGUES NO ÂMBITO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS DO BNDES

2.1. O **BNDES** deverá apresentar Relatório de Proposta de Modelagem do Projeto, contemplando a proposta de um ou mais **MODELO DE NEGÓCIOS** abrangendo os seguintes aspectos:

a) O **Estudo de Campo e de Diagnóstico Socioambiental**, visando reunir os dados necessários para o planejamento de solução ou de mitigação de riscos e impactos socioambientais, por trecho, inclusive daqueles ainda não implementados (*greenfield*), para o atendimento aos padrões das normas técnicas, regulatórias e da legislação vigente bem como o **mapeamento dos passivos ambientais e sociais existentes**.

b) O **Estudo de Mercado**, com apresentação de bases de dados com vistas à fundamentação do dimensionamento e dos investimentos a serem previstos no **Modelo Operacional e de Engenharia**, a proposição do **Modelo Institucional e Regulatório** e a **Avaliação Econômico-Financeira** das hidrovias, abrangendo: evolução anual da demanda por trecho homogêneo das hidrovias, por tipo de carga, projeção de frota de navios tipo e comboios tipo compatíveis com a demanda por tipo de carga e o mercado de fretes e navegação interior, o sistema de transportes e rede georreferenciada, contendo as principais informações sobre o sistema de transportes na área de influência das hidrovias, destacando ligações internacionais, inter-regionais, interestaduais e intermunicipais de interesse; existência ou previsão de sistemas de transportes concorrentes ou complementares e de rotas alternativas, análise de concorrência e da dependência intermodal, de forma a verificar as vantagens e desvantagens concorrenciais das hidrovias, bem como análise da capacidade de atendimento da demanda estimada no período projetado, acompanhada de metodologia para definição do nível de serviço das hidrovias e da identificação de fatores de sazonalidade.

c) O **Modelo Operacional e de Engenharia**, contendo o Cadastro Geral do sistema hidroviário – incluindo o levantamento topográfico das margens, o levantamento hidrográfico do canal de navegação (com o uso de dados primários obtidos no **Estudo de Campo**, secundários fornecidos pela ANTAQ ou inferidos, conforme especificado para cada trecho), identificação das características morfológicas básicas das hidrovias e das condições hidrológicas e

e) O **Mapeamento de Potenciais Investidores**, com a identificação e avaliação dos potenciais investidores nacionais e estrangeiros acerca da atratividade das diferentes modalidades de negócios identificadas.

f) A **Avaliação Econômico-Financeira**, acompanhada das planilhas de projeções desbloqueadas para simulações, com base no Método do Fluxo de Caixa Descontado deve considerar o custo médio ponderado de capital (WACC), as receitas, investimentos, despesas operacionais projetadas e seus respectivos cronogramas, identificando os pontos críticos da modelagem e as principais premissas adotadas, bem como deve fornecer os seguintes dados mínimos: Valor Presente Líquido (VPL); Taxa Interna de Retorno (TIR); o valor das tarifas que permitam que a Taxa Interna de Retorno (TIR) iguale o custo médio ponderado de capital do outorgado; o prazo que permita que a Taxa Interna de Retorno (TIR) iguale o custo médio ponderado de capital do outorgado, para determinados valores de tarifas; o valor eventual da outorga; os Indicadores de Rentabilidade (como por exemplo: Margem EBITDA, Rentabilidade do Patrimônio Líquido, Rentabilidade do Capital Investido); os indicadores de endividamento do outorgado (Índice de Cobertura de Serviços da Dívida – ICSD, Patrimônio Líquido/Ativo; EBITDA/Dívida Líquida); as projeções de Demonstrativo de Resultado do Exercício - DRE, Balanço Patrimonial e Fluxo de Caixa do PROJETO.

g) A identificação de aspectos essenciais para a recomendação do **MODELO DE NEGÓCIOS**, tais como: exequibilidade jurídica dos modelos propostos; os investimentos e custos operacionais previstos para o PROJETO, critérios qualitativos para as possíveis propostas de divisão do sistema hidroviário em **LOTE(S)**, como, por exemplo, riscos e responsabilidades socioambientais; ganhos de escala ou outras sinergias esperadas, além da necessidade de alterações regulatórias e legislativas decorrentes.

O **BNDES** deverá apresentar também a **Minuta(s) de Edital(is)** para licitação dos ativos e **Minuta(s) do(s) Contrato(s) de Concessão ou PPP**, conforme o



DECRETO 12.600/2025 – 28/08/2025



Presidência da República
Casa Civil
Secretaria Especial para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 12.600, DE 28 DE AGOSTO DE 2025

Dispõe sobre a inclusão de empreendimentos públicos federais do setor hidroviário no Programa Nacional de Desestatização.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, *caput*, inciso VI, alínea “a”, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 6º, *caput*, inciso I, da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e no art. 7º, *caput*, inciso V, alínea “c”, da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, e na Resolução nº 338, de 25 de março de 2025, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República,

DECRETA:

Art. 1º Ficam incluídos no Programa Nacional de Desestatização – PND os seguintes empreendimentos públicos federais do setor hidroviário:

I - Hidrovia do Rio Madeira, considerada a navegação do Município de Porto Velho, Estado de Rondônia, até a foz com o Rio Amazonas, no Município de Itacoatiara, Estado do Amazonas, em um trecho de aproximadamente mil e setenta e cinco quilômetros;

II - Hidrovia do Rio Tocantins, considerada a navegação entre o Município de Belém, Estado do Pará, e o Município de Peixe, Estado do Tocantins, em um trecho de aproximadamente mil setecentos e trinta e um quilômetros; e

III - Hidrovia do Rio Tapajós, considerada a navegação entre o Município de Itaituba, Estado do Pará, até sua a foz com rio Amazonas, no Município de Santarém, Estado do Pará, em um trecho de aproximadamente duzentos e cinquenta quilômetros.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 28 de agosto de 2025; 204º da Independência e 137º da República.

Revisando pontos importantes:

- Revogação do decreto não impede a dragagem
- Importante pauta Anulação da dragagem
- Dragagem pelo DNIT pode retornar a qualquer momento e estudos ambientais para a licença podem avançar → reivindicar licenciamento para IBAMA
- Em comparação com ano passado na SEDUC, agora a luta é mais ampla contra a relação agronegócio, grandes empresas e ministérios que não costumam dialogar (Ministério de Transportes e Ministério dos Portos e Aeroportos), por isso também é importante buscar diálogo com outros órgãos que podem ajudar:
 - TCU – Tribunal de contas da União
 - Está avaliando política de hidrovias e tem críticas importantes que podem ajudar
 - CGU - Controladoria Geral da União
 - Através da Parceria para Governo Aberto, pode ajudar a realizar seminários e audiências
 - Além do MPF claro

DÚVIDAS? IDEIAS? COMENTÁRIOS?

AGRADECEMOS!

ESTAMOS JUNTOS E JUNTAS
NA LUTA!

gt. INFRAESTRUTURA
E JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL
infra
gt-infra.org.br