


Licitações de hidrovias começam em 2025

 valor.globo.com/publicacoes/especiais/revista-logistica/noticia/2025/04/14/licitacoes-de-hidrovias-comecam-em-2025.ghtml

14 de abril de 2025



[Copiar link](#)

O plano de aumentar o potencial hidroviário do Brasil, com perspectiva de baratear o custo logístico, sairá do papel em 2025. Nota técnica da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (**Antaq**), de 2024, indica que, para o transporte de commodities, o frete hidroviário unitário (por tonelada) é cerca de metade do valor do modal ferroviário e 25% do rodoviário. A primeira hidrovia a ser licitada, dentro do **Programa Geral de Outorgas (PGO)**, de 2023, do governo federal, será a do rio Paraguai – o tramo sul, com 600 quilômetros de Corumbá (MS) à foz do rio Apa (no município de Porto Murtinho) –, cujo edital está previsto para o segundo semestre deste ano.

De acordo com o **Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor)**, o investimento nessa concessão, nos primeiros cinco anos, é estimado em R\$ 63,8 milhões, com expectativa de elevar a movimentação de cargas de 8 milhões para 15 milhões de toneladas até 2030. O concessionário tem obrigações como dragagem, derrocagem, sinalização, monitoramento, entre outras, para tornar rios navegáveis em hidrovias de fato e de forma mais permanente.

A previsão de leiloar a segunda hidrovía, a do rio Madeira, é 2026. A extensão de 1.075 quilômetros entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM) envolve investimentos de R\$ 109 milhões até o quarto ano do contrato e a projeção é transportar 13 milhões de toneladas no início da operação, com perspectiva de chegar a 21 milhões.

Antes desse leilão, o governo fará investimentos de R\$ 561,3 milhões para reforçar a infraestrutura e garantir a viabilidade do projeto. Além das hidrovias dos rios Paraguai e Madeira, outras quatro estão na lista de prioridades do PGO: Tapajós e Tocantins, cujo modelo está a cargo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (**BNDES**), Barra Norte (Amazonas) e Lagoa Mirim (Rio Grande do Sul). Espera-se que todas sejam leiloadas até o fim de 2026.

O superintendente de área de soluções em infraestrutura do BNDES, **Ian Guerriero**, diz que há uma lógica comum para as concessões hidroviárias, mas por conta de necessidades específicas de investimento, cada uma terá uma equação própria para definir sua tarifa. “Esse valor precisa ser suficiente para viabilizar investimentos, mas sem comprometer a competitividade”, observa Guerriero. O BNDES, ressalta o executivo, vai financiar interessados em investir nas hidrovias a serem licitadas.

No caso da hidrovía do rio Paraguai, por exemplo, a tarifa, que pode ser um critério para o certame, está em R\$ 1,27 por tonelada. Mas isso pode mudar, assim como o critério para o leilão. Em abril, haverá outra audiência pública sobre essa concessão. Embarcações de pequeno porte, pesqueiras e de passageiros não pagarão tarifa.

O presidente da **Federação Nacional das Empresas de Navegação (Fenavega)**, **Raimundo Holanda Cavalcante Filho**, vê as empresas que atuam em navegação fluvial como potenciais candidatas a adquirir concessões hidroviárias, uma vez que sofrem diretamente os impactos das condições de navegabilidade e infraestrutura. “Mas o interesse se estende a operadores de outros modais, pois o aprimoramento do transporte fluvial fortalece toda a cadeia logística”, avalia.

O modelo de concessão, ressalta **Pedro Souza**, sócio da **Bip Consultoria**, será determinante para definir quais grupos terão maior vantagem competitiva e como será a concorrência entre os diferentes perfis de investidores. “O interesse dependerá essencialmente da modelagem, das condições regulatórias e da atratividade do risco-retorno”, diz. Nos últimos anos, acrescenta, o Brasil tem sido atraente para investimentos privados em ferrovias e portos, “o que indica um potencial elevado de adesão também ao modal hidroviário”.

A **Hidrovias do Brasil**, empresa de transporte fluvial, já opera em dois rios incluídos no PGO: Tapajós, no Corredor Norte, e na hidrovía Paraguai-Paraná. As concessões hidroviárias, aponta **Fábio Schettino**, CEO da companhia, são uma grande oportunidade para garantir a navegabilidade dos rios brasileiros. “A cobrança de uma tarifa que seja competitiva e permita a realização dos investimentos necessários para tornar as hidrovias mais previsíveis, eficientes, seguras e de baixo custo terá nosso apoio”, afirma.



As concessões hidroviárias, aponta Fábio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, são uma grande oportunidade para garantir a navegabilidade dos rios brasileiros — Foto: GLADSTONE CAMPOS/Divulgação

No ano passado, os problemas climáticos afetaram as operações da empresa. A movimentação de carga no Corredor Norte foi de 6,6 milhões de toneladas, entre grãos e fertilizantes, um volume 11% menor do que em 2023. Já no Corredor Sul, a queda foi de 33%, com o volume de 2024 chegando a quatro milhões de toneladas de minério de ferro, grãos e fertilizantes.

A eficiência do transporte aquaviário para o transporte de grandes quantidades de mercadorias, especialmente produtos de baixo valor agregado, pode beneficiar diretamente produtores e tradings com a redução do custo logístico, destaca **Marina Anselmo Schneider**, advogada especializada em infraestrutura e sócia do escritório **Mattos Filho**. “Os riscos mais relevantes no Brasil são os hidrológicos, que podem afetar de forma relevante a capacidade da hidrovia, e a regulação, que é nova e pouco testada”, diz ela.

A seca na **Amazônia** em 2024, por exemplo, aumentou o custo logístico na região e levou o governo a contratar obras de dragagem e manutenção nos rios Amazonas e Solimões, além de fazer intervenções no rio Madeira. “Essa infraestrutura é essencial tanto para o transporte de passageiros quanto para o escoamento de grãos, como soja e milho, além do transporte de combustíveis”, informa o Ministério de Portos e Aeroportos.