



MANIFESTAÇÃO DO SETOR PRODUTIVO DE RONDÔNIA

SOBRE A CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA

O setor produtivo de Rondônia, reunido para análise técnica e institucional do projeto de concessão dos serviços hidroviários do Rio Madeira, vêm a público apresentar sua posição conjunta sobre o tema, reconhecendo sua importância estratégica, seus potenciais benefícios e seus riscos estruturais, que precisam ser devidamente equacionados para que a concessão se converta em um avanço efetivo para toda a região.

A Hidrovia do Madeira é eixo vital de escoamento da produção de soja e milho de Rondônia e Mato Grosso, bem como rota essencial para o abastecimento de combustíveis e insumos. A estiagem extrema de 2024, a maior já registrada na medição desde 1967 – e o risco concreto de repetição em 2025 – deixou evidente que a falta de previsibilidade operacional não pode continuar. Nesse sentido, o setor produtivo reconhece que a concessão pode representar uma oportunidade de aprimorar a gestão, ampliar a continuidade das operações, melhorar a comunicação hidrológica e garantir mais segurança e eficiência à navegação.

Entretanto, os debates também deixaram claro que se trata de um tema complexo e controverso, que exige equilíbrio e rigor técnico. Há preocupações legítimas com tarifas, custos de operação, segurança da navegação, profundidade dos canais, volatilidade sazonal e a crescente necessidade de escoltas armadas, que já oneram significativamente o transporte fluvial. Por isso, qualquer modelo de concessão deve partir do princípio de que ganhos operacionais precisam ser assegurados antes de qualquer repasse de custos aos usuários e à cadeia produtiva.

A tarifa proposta, embora pequena no papel – R\$ 0,81 por tonelada, representando menos de 1% do frete médio –, pode gerar impactos expressivos quando combinada com custos adicionais decorrentes da seca, necessidade de comboios menores, riscos operacionais, logística reversa de insumos e despesas de segurança. Para os produtores rurais, qualquer ambiguidade tarifária significa imprevisibilidade e risco de repasse desproporcional. Assim, é imprescindível que o contrato defina com clareza quem será o responsável pelo pagamento, se o embarcador, o proprietário da carga ou a empresa de navegação, evitando distorções semelhantes às já enfrentadas no modal rodoviário.

Além disso, para que a concessão seja efetivamente um instrumento de melhoria, os setores produtivos de Rondônia propõem – e consensualmente aprovam – os seguintes requisitos mínimos e inegociáveis, a serem incorporados ao projeto:

1. Garantia de calado mínimo de 3,5 metros ao longo de todo o ano, assegurando navegabilidade contínua, segurança na passagem de comboios e previsibilidade operacional para a cadeia logística.

2. Disponibilização de carta eletrônica em tempo real, com monitoramento atualizado e público, permitindo maior precisão e segurança à navegação comercial, de passageiros e de insumos essenciais.

3. Dragagens realizadas exclusivamente para aprofundar os canais existentes, evitando a abertura de canais alternativos que possam gerar impactos ambientais e geomorfológicos, aumentar riscos hidrodinâmicos ou criar rotas de navegação paralelas sem validação científica.

4. Isenção total de pedágio para o transporte de passageiros, pequenas embarcações e pescadores locais, garantindo a continuidade da integração social e logística dos municípios ribeirinhos e preservando o caráter público essencial da hidrovia para a população que dela depende.

5. Início da cobrança tarifária apenas após a comprovação efetiva de melhoria nos canais de navegação, especialmente após a realização do derrocamento dos pedrais críticos e da entrega das intervenções que assegurem o calado mínimo acordado.

6. Criação de uma comissão fiscalizadora tripartite, formada pelo setor produtivo, governo e concessionária, comissão esta com o atributo de fiscalizar e sancionar as melhorias executadas.

Essas condições representam o ponto de equilíbrio defendido pelo setor produtivo. Não somos contra a concessão. Pelo contrário: reconhecemos que ela pode resolver problemas históricos e garantir a continuidade da hidrovia diante de eventos climáticos cada vez mais severos. O que defendemos é um modelo que seja economicamente viável para toda a cadeia, que ofereça segurança jurídica e operacional, que estabeleça metas objetivas e verificáveis, e que inclua governança participativa dos usuários diretos e dos estados envolvidos.

A melhoria da navegabilidade é urgente para Rondônia. Mas ela só será sustentável se construída com responsabilidade, transparência e base científica. A concessão pode ser um avanço decisivo para a logística do Arco Norte — desde que estruturada para entregar resultados reais antes de impor custos adicionais aos setores produtivos e à população.

É nesta direção que declaramos nosso compromisso e nossa disposição para continuar contribuindo de forma técnica e colaborativa, sempre em defesa do desenvolvimento econômico, social e logístico de Rondônia e da Amazônia.

Rondônia, 27 de novembro de 2025.

Assinam este manifesto:

APROSOJA-RO – Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Rondônia

FAPERON – Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Rondônia

APRON – Associação dos Pecuaristas de Rondônia

Sistema OCB/RO – Organização das Cooperativas Brasileiras no Estado de Rondônia

FECOMÉRCIO-RO – Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Rondônia

FACER – Federação das Associações Comerciais e Empresariais de Rondônia

CREA-RO – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia

SINDIPETRO - Sindicato dos Revendedores Varejistas de Combustíveis

PORTO SOPH - Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia