

Revogação de decreto sobre desestatização de hidrovias surpreendeu empresários da navegação interior

O presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), José Rebelo III, disse nesta terça-feira (24) que foi surpreendido com o anúncio feito no dia anterior pelo secretário-geral da Presidência da República, Guilherme Boulos, de que o governo federal decidira revogar o Decreto 12.600. Editado no ano passado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o decreto autorizava a inclusão das hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização e previa a dragagem de rios da Região Amazônica e privatização das vias.

Segundo Rebelo, estudos mostraram que a concessão da gestão hidroviária à iniciativa privada permitiria a realização de serviços para perenizar a navegação, garantir o direito de ir e vir, mesmo em períodos de seca, e reverter em benefícios para a segurança da navegação e o controle ambiental. Além disso, explicou que o uso das hidrovias tornaria o transporte mais competitivo e com até 80% menos emissões de gases de efeito estufa por tonelada transportada do que em outros modais.

Na avaliação do presidente da Abani, a revogação não altera as operações atuais, mas cria obstáculos a investimentos no setor e afeta a credibilidade do país por ser “mais um fato gerador de insegurança jurídica”. Ele explicou, no entanto, que a Associação reafirma que as concessões serão a melhor solução para o correto uso dos rios em longo prazo.

“Seguiremos apoiando os estudos conduzidos pelo governo federal, realizando pesquisas complementares e buscando referências internacionais que sustentem a viabilidade técnica e ambiental do Programa de Concessões”, afirmou.

A advogada Ana Claudia Melo, especialista em direito ambiental e sócia do Toledo Marchetti, avaliou que a revogação do Decreto 12.600/2025 mostrou que houve falhas no processo de definição de suas diretrizes, já que as comunidades envolvidas não foram ouvidas e consideradas. “Esse episódio reforça que grandes projetos de infraestrutura precisam integrar mecanismos efetivos de diálogo e participação com as comunidades impactadas”, disse ela. De acordo com a especialista, o país tem compromissos legais e decorrentes de Convenções Internacionais, como a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que garantem a consulta livre, prévia e informada de todos os que podem ser afetados pelos projetos.

De acordo com ela, a falta de diálogo pode amplificar riscos sociais e ambientais, além de gerar conflitos e insegurança jurídica para o próprio projeto e, no caso, impasse com o setor logístico e agroexportador, que depende da dragagem e da navegabilidade dos rios. Ana Claudia Melo considera que a revogação do decreto pelo governo federal, em resposta à forte reação de povos indígenas e comunidades tradicionais da Região Amazônica, demonstra que a licença social, entendida como o consentimento das comunidades afetadas pelos empreendimentos, não foi considerada. “Esse é um componente crítico em políticas de infraestrutura que cruzam territórios sensíveis e têm repercussões socioambientais relevantes”, ressaltou.