



Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Gerência de Estudos Hidroviários - GEH/SEPH

RELATÓRIO TÉCNICO N° 4/2025/GEH/SEPH

Assunto: Modelagem da concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Paraguai no Tramo Sul (trecho Corumbá/MS a foz do Rio Apa) - Análise das contribuições da Consulta e Audiência Pública nº 18/2024-ANTAQ.

INTRODUÇÃO

1. Em atendimento à Deliberação DG 117-2025 (SEI nº 2467670) e ao Acórdão 58-2025-ANTAQ (SEI nº 2465105), o presente Relatório Técnico traz a análise das sugestões, após Audiência Pública, para aprimorar os documentos técnicos e jurídicos da concessão da Hidrovia do Paraguai, conferindo transparência e publicidade ao projeto.

2. O Aviso de Audiência Pública nº 18/2024 (SEI nº 2454434), aprovado pelo Acórdão nº 58-2025-ANTAQ (SEI nº 2465105) e publicado no DOU em 6 de fevereiro de 2025, aprovou a submissão da modelagem da concessão hidroviária para Consulta e Audiência Pública. O procedimento para envio das contribuições da Consulta e Audiência Pública iniciou no dia 26/12/2024 a 23/02/2025, e foi prorrogado até o dia 10/03/2025.

3. Foram realizadas duas sessões de Audiências Públicas acerca do tema, sendo que, em 6 de fevereiro de 2025, ocorreu a 1ª Audiência Pública híbrida (presencial e virtual), nos termos da Deliberação-DG nº 6/2025-ANTAQ (SEI nº 2454862), e, em 10 de abril de 2025, ocorreu a 2ª Audiência Pública híbrida (presencial e virtual), nos termos da Deliberação-DG nº 22/2025-ANTAQ (SEI nº 2501477).

4. Após a comunicação e participação social do usuários, agentes do setor aquaviário nacional e dos demais interessados em geral, serão tratadas, individualmente, as contribuições recebidas. Acompanhada da análise foram trazidas ainda justificativas ao posicionamento escolhido, bem como o dispositivo ajustado, conforme o caso.

ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

Consulta Pública

5. Pelo Sistema de Audiências Públicas (SISAP), foram recebidas 110 (cento e dez) contribuições, analisadas por esta Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH). As considerações acerca das contribuições recebidas pela SISAP foram compiladas na tabela a seguir:

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
1	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	Sumário	Teste	NÃO VALIDADA
2	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 2: Tarifas e Preços	1.1.1.1. Tarifas que poderão ser cobradas pela Concessionária;	A principal receita do projeto é a remuneração pelo uso da infraestrutura. A forma de cobrança é a taxa por tonelada movimentada, sem considerar o valor agregado da carga. Na Nota Técnica nº 19, que analisou a elaboração do EVTEA, restou consignado que a cobrança por tonelada movimentada - e não sobre a embarcação - fomenta a navegação para o transporte de produtos que majoritariamente são movimentados em um único sentido, não onerando, assim, as viagens de retorno. Ora, se o intuito da concessão, além de melhorar as condições de navegabilidade e manter a hidrovia, é também desenvolver o transporte hidroviário brasileiro, atrair novos usuários, a cobrança de taxa por tonelada, sem considerar o valor agregado da carga e apenas no caminho de ida, claramente não incentivará que outras cargas utilizem a hidrovia. Hoje, o trecho para a Bolívia é pouco explorado porque não possui estrutura. A ideia da concessão é justamente atrair usabilidade para a hidrovia e possibilitar melhor na circulação de mercadorias. Deve-se levar em conta que se uma empresa não tem custo para retornar com a embarcação vazia, que incentivo teria para negociar o transporte de outro tipo de carga no retorno? Por fim, é preciso considerar o impacto socioambiental que a simples circulação de embarcações	Agradecemos a contribuição. Informamos que a forma de cobrança definida no Anexo 3 e na Minuta de Contrato tem como objetivo não onerar o transporte de cargas no corredor logístico do Rio Paraguai. Dessa maneira, a cobrança de tarifas de embarcações vazias onera as exportações brasileiras, que representam mais

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>pode gerar no Rio Paraguai. No item 6 da Seção F do EVTEA, há uma lista com os quinze principais impactos ambientais relacionados ao escopo de execução. Destes quinze, muitos são causados pela simples circulação de embarcações. São eles: Alteração na Morfologia do Fundo do Canal, Alteração na Hidrodinâmica Fluvial, Alteração na Qualidade da Água, Intensificação de Processos de Erosão e Assoreamento, Poluição Sonora, Poluição Atmosféricas, Geração de Resíduos Sólidos, Geração de Efluentes Líquidos, Contaminação do Solo, Interferência na biota aquática etc. Não faz sentido, portanto, que as embarcações que façam transporte de cargas sejam isentas do pagamento de tarifa no retorno. A política de isenção da concessão da Hidrovia do Rio Paraguai tem objetivo social claro. Estão isentos dos pagamentos: embarcações de passageiros, embarcações de transporte misto, embarcações recreativas de pequeno porte e embarcações pesqueiras de pequeno porte. O motivo das isenções é o de não onerar o transporte de pessoas, o turismo e a pesca artesanal, que são atividades importantes para as comunidades locais e para a economia regional. Por outro lado, a isenção de tarifa das embarcações comerciais no seu retorno não tem qualquer justificativa plausível que não seja beneficiar as mineradoras. Assim, faz-se necessário que a ANTAQ inclua a previsão de cobrança de taxa de retorno das embarcações de movimentação de cargas, mesmo que vazias, de modo a incentivar a utilização da Hidrovia no sentido contrário e atrair outros tipos de cargas.</p>	<p>de 90% da demanda prevista no estudo. Ainda, não procede o argumento de que a não cobrança de cargas de retorno tenha como objetivo privilegiar determinado setor ou empresa. O objetivo, como apontado, é o de não se onerar a movimentação em ambos os sentidos, uma vez que, no sentido da exportação sem uma respectiva importação, o custo logístico da exportação também seria onerado no caso de não haver carga de retorno. Além disso, cabe salientar que além da movimentação de cargas brasileiras, a Hidrovia do Paraguai é de suma importância para o abastecimento da Bolívia, especialmente de combustíveis e alimentos. No caso de cobrança de tarifas na navegação de importação de combustíveis pela Bolívia, por exemplo, espere-se um incremento nos custos logísticos para esse tipo de operação, uma vez que não há movimentação no sentido da exportação de granéis líquidos combustíveis por aquele país. Dessa forma, entende-se que função do fomento da navegação na Hidrovia se dá, justamente, em não onerar operações que não tenham</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					cargas de retorno definidas e que, na hipótese de cobrança de tarifas fixas por comboio, por exemplo, possam inviabilizar um dos sentidos da navegação (exportação ou importação), pela simples inexistência de uma carga de retorno no outro sentido.
3	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 2: Tarifas e Preços	1.1.1.1. Tarifas que poderão ser cobradas pela Concessionária;	O Programa de Outorga Específico (POE) da Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai entendeu que o art. 28, inciso II, alínea b da Lei 10.233/2001 impõe a utilização no empreendimento da política tarifária de price cap. Partindo dessa premissa, indicou que havia dois caminhos regulatórios para o controle tarifário: I - um modelo que regula pelo custo dos serviços: com tarifa-teto no início do contrato e revisões periódicas realizadas pela ANTAQ considerando as projeções de demanda, investimentos e custos, com aplicação de fator de incentivo à eficiência (Fator X) e fator de incentivo à qualidade (Fator Q); e II - um modelo que adota sistema de price cap: com tarifa-teto estabelecida no início do contrato e reajustes periódicos realizados pela ANTAQ, com revisão periódica dos parâmetros da concessão (Fatores X e Q). Para o projeto da Hidrovia Paraguai, a ANTAQ compreendeu que a segunda opção, qual seja, o sistema price cap, possibilitaria o sistema de regulação ex ante e limitaria a possibilidade de abusos de posição dominante ou prática de atos anticoncorrenciais. Para sustentar a escolha, indicou que (i) o projeto foi pensado para ter a menor tarifa para o usuário; (ii) trata-se a concessão da hidrovia de um serviço que será prestado em regime de monopólio; e (iii) os usuários envolvidos foram considerados hipossuficientes. No entanto, entende-se que a escolha pela imposição de price cap, além de baseada em equivocada interpretação legal, não se mostra a mais adequada e pode ocasionar a pouca atratividade da concessão, direcionando o certame aos players que possuem a possibilidade de integrar a operação da Hidrovia em suas atividades comerciais. Primeiro, é preciso reconhecer a aplicação da Lei 12.815/2013 (Lei dos Portos) à Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai. A Nota Técnica nº 20/2024, na qual a Infra S.A analisou os documentos jurídicos, justificou o afastamento da Lei dos Portos por entender que as hipóteses de arrendamento e concessão portuária não se aplicam ao caso. O mesmo documento reconhece que não há um regime jurídico próprio que estabeleça regras específicas para exploração de hidrovia por parceiro privado. Diante dessa lacuna, optou por utilizar a Lei 10.233/01 e a Lei 8.987/95 (Lei Geral das Concessões). Ocorre que a opção levada a cabo pela Infra S.A não é a mais adequada. Note-se que as leis escolhidas para balizar o procedimento de concessão são antigas e não refletem a modernidade que as novas concessões brasileiras exigem. Não há justificativa jurídica plausível para que a aplicação da Lei 12.815/2013 (marco regulatório dos Portos) seja afastada do empreendimento. Trata-se de uma lei mais nova e que trouxe alterações importantes para modernização das modelagens de concessões. Cumpre registrar, por oportuno, que a Lei dos Portos está intimamente ligada à Lei 10.233/2001, trazendo modificações importantes e modernas a este diploma. De modo que uma complementa a outra. Ademais, apesar de afastar a Lei dos Portos, toda a modelagem da concessão da hidrovia do Rio Paraguai foi baseada em exemplos de explorações portuárias. Alguns exemplos: a) A alocação de risco, em linhas gerais, seguiu os modelos propostos em	Agradecemos a contribuição. Com relação do uso da Lei nº 12.815/2013 no projeto de concessão de serviços em hidrovia, é necessário lembrar que a hermenêutica legal é uma disciplina que se dedica à interpretação dos textos jurídicos, permitindo que as normas sejam aplicadas de forma a alcançar a justiça de maneira coerente e adaptada aos casos concretos. Essa abordagem vai além da simples leitura literal das leis, incorporando uma análise que leva em conta o contexto histórico, social e principalmente os objetivos que levaram à criação da norma. O estudo da hermenêutica legal enfatiza a importância de se compreender não apenas o significado das palavras, mas também o espírito da lei. Nessa toada, não é possível verificar qualquer relação

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>concessões portuárias (conforme consta da Nota Técnica 20/2024). b) A Minuta de Contrato de concessão também foi baseada em outras concessões do setor de portos (conforme consta da Nota Técnica 7/2024/SEPH) Não resta dúvida, portanto, da necessidade de utilização da Lei 12.815/2013 para complementar a modelagem da Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai.</p>	<p>do espírito da Lei nº 12.815/2013 e suas posteriores alterações com as concessões hidroviárias. Vejamos excerto da Exposição de Motivo da MP 595/2012 que depois foi convertida na Lei dos Portos:</p> <p>“...</p> <p>Propomos a adoção do conceito de concessão de uso de bem público para as instalações portuárias dentro do porto organizado, formalizado em contratos de concessão e de arrendamento... O regime de exploração dentro do porto organizado terá como condição de exploração – tanto para concessão quanto para o arrendamento – a participação em processo de licitação, no qual poderá ser adotada a modalidade leilão...”</p> <p>Percebe-se que a Exposição de Motivos, bem como a Lei sempre remetem a concessão de instalações portuárias não se referindo a concessões hidroviárias.</p> <p>Expandir o entendimento da Lei, pode levar a desafios significativos relacionados à segurança jurídica e à separação dos poderes. Quando o intérprete amplia o alcance do texto normativo, além do que o legislador</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					inicialmente estabeleceu, corre-se o risco de que decisões se afastem da vontade expressa do legislador, abrindo espaço para interpretações que possam conflitar com a própria estrutura e os limites do ordenamento jurídico. Portanto, embora a interpretação dinâmica seja fundamental para a evolução do direito e para a adaptação às mudanças sociais, a expansão excessiva do entendimento da Lei dos Portos, como se pretende, pode comprometer a coerência e a estabilidade do sistema jurídico, gerando interpretações que extrapolam a intenção original do legislador e enfraquecem a própria confiança na aplicação das normas.
4	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 2: Tarifas e Preços	1.1.1.3. Metodologia para a determinação dos valores das Tarifas sujeitas ao mecanismo de Teto Tarifário; e	Segundo, há um equívoco na interpretação de que o art. 28 da Lei 10.233/2001 impõe a utilização de tarifa-teto. Conforme se extrai do Voto do Relator do Acórdão 1077/2015 - TCU - Plenário (paradigma para análise de regulação tarifária no TCU), a intenção do referido artigo não é exigir o limite máximo tarifário, se assim fosse, esvaziaria as modelagens que vieram no art. 6º da Lei 12.815/2013. Confira-se o trecho: A exegese do art. 28 da Lei 10.233/2001 não pode ser forçada para levar à exigência de limites máximos tarifários. Ora, interpretar desta forma seria esvaziar as modelagens postas no art. 6º da Lei 12.815/2013 Além disso, o Voto Revisor do Ministro Vital do Rêgo, que foi integralmente incorporado ao Voto do Relator, reconheceu que os critérios de julgamento de propostas na licitação não se confundem com as regras utilizadas para fins de regulação tarifária, ficando a cargo do Poder Concedente promover a devida regulação de tarifas, cuja fundamentação e necessidade independem do critério utilizado para julgamento no processo licitatório . Ao final, o Acórdão retirou a exigência de utilização da regulação por tarifa-teto. Confira-se o dispositivo: 9.1.1. retirar a exigência de utilização da regulação por tarifa-teto, porquanto esta se mostra como uma dentre as opções de metodologias de regulação tarifária aplicáveis à modelagem dos arrendamentos a serem leiloados, sendo da competência do poder concedente a escolha da metodologia a ser utilizada; Assim, o Poder Concedente não está restrito à tarifa-teto como única forma de regular a tarifa. Pelo contrário, deve escolher a política tarifária	Agradecemos a contribuição. A Lei nº 10.233, de 05 de juhno de 2001, foi a base legal para a escolha da ANTAQ de adotar o modelo tarifário de price cap com controle ex-ante. Esse modelo foi escolhido considerando o fato de que o concessionário, responsável pela gestão do tráfego da futura hidrovia, possui uma posição monopolista. Em função disso, sem a devida regulação, haveria o risco de

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>que se mostre mais atrativa ao procedimento licitatório, de modo a garantir que concorram as melhores propostas e seja implementado o melhor projeto. Lado outro, ao mirar a tarifa-teto como forma de garantir a modicidade tarifária, o poder concedente corre o risco de tornar o certame menos atrativo e escolher um projeto que não seja o melhor disponível no mercado. Retomo o Acórdão paradigmático (Acórdão nº 1077/2015 - TCU - Plenário) para reforçar esse ponto. Naquela ocasião, o Voto condutor salientou que o price cap é um mecanismo de ortodoxia de controle de tarifas portuárias, que desprestigia as outras opções de política tarifária. Confira-se: Posso averbar que o price cap, isoladamente, configura-se como mecanismo de ortodoxia de controle de tarifas portuárias. Ortodoxo pois, na forma como foi proposto nestes autos, coloca confiança excessiva nesta técnica e desprestigia as demais. Note-se, assim, que, ainda que se trate a concessão de Hidrovia do Rio Paraguai de um serviço que será prestado sob regime de monopólio, há outros mecanismos para se regular a tarifa de forma a evitar a abusividade da cobrança, manter a eficiência e qualidade do serviço prestado, bem como a modicidade tarifária. Não há dúvida que a modernização da legislação, com o advento da Lei 12.815/2013, prestigiou a liberdade de negociação entre concessionário e usuário, sempre sob a regulação da ANTAQ. Confira-se, mais uma vez, trecho do Acórdão nº 1077/2015 - TCU - Plenário: Sabe-se que a atual realidade dos arrendamentos portuários, nascidos sob a égide do marco legal anterior à Lei 12.815/2013, é a de liberdade tarifária. Entretanto, o marco legal do setor portuário, a meu ver, ao ser recentemente alterado, não tratou de forma cristalina esse tema, dando azo a uma interpretação com viés ora mais intervencionista, ora mais liberalizante (...) Nesse sentido, ainda que reconheça a possibilidade de interpretação distinta, alinho-me ao entendimento da Serur, que, ao fazer uma análise sistemática da legislação regente, inclusive com fundamento na Resolução Antaq 2.240/2011, ainda vigente, defendeu a convivência entre as possibilidades de liberdade tarifária (regime de preços) e a sua regulação, a depender dos motivos determinantes.</p>	<p>aumentos tarifários descontrolados, já que o transporte hidroviário é notoriamente mais econômico e eficiente, tornando a demanda menos sensível às variações de preço.</p>
5	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 2: Tarifas e Preços	1.1.1.3. Metodologia para a determinação dos valores das Tarifas sujeitas ao mecanismo de Teto Tarifário; e	<p>Terceiro, os usuários da hidrovia que efetivamente pagarão tarifas para utilizá-la não são hipossuficientes. Muito pelo contrário. Cumpre rememorar que já estão isentos do pagamento de tarifas as embarcações de passageiros, de transporte misto, recreativas de pequeno porte e embarcações pesqueiras de pequeno porte. Os usuários que deverão pagar a tarifa dos serviços são aqueles que transportam carga. Rememore-se que 75% da movimentação de carga da hidrovia é de minério de ferro. Sem dúvida, trata-se de carga com elevado valor agregado. Portanto, o argumento utilizado no EVTEA de que os usuários seriam hipossuficientes não prospera. A bem da verdade, as empresas que utilizarão o modal hidroviário como meio de escoamento de produção possuem não só poder econômico elevado, como poder de mercado, tendo plena condição de impugnar eventual abusividade na cobrança.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, foi a base legal para a escolha da ANTAQ de adotar o modelo tarifário de price cap com controle ex-ante. Esse modelo foi escolhido considerando o fato de que o concessionário, responsável pela gestão do tráfego da futura hidrovia, possui uma posição monopolista. Em função disso, sem a devida regulação, haveria o risco de aumentos tarifários descontrolados, já que o transporte hidroviário é notoriamente</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					mais econômico e eficiente, tornando a demanda menos sensível às variações de preço. Além disso, com base no Simulador de Fretes da Infra S.A. vemos que, no caso da hidrovia do Paraguai – cuja navegação é classificada como de “média restrição” – a redução do custo de frete pode chegar a 324% por tonelada para a mesma distância percorrida em relação ao modelo rodoviário. Esse dado evidencia que, sem os mecanismos de controle tarifário, o concessionário poderia reajustar os preços para níveis muito superiores aos aumentos de 5% a 10% considerados pela doutrina como moderados, porém significativos.
6	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 2: Tarifas e Preços	1.1.1.3. Metodologia para a determinação dos valores das Tarifas sujeitas ao mecanismo de Teto Tarifário; e	Quarto, o price cap não é capaz de distinguir o tipo de produto, favorecendo os players que movimentam cargas de alto valor agregado e prejudicando os potenciais players que movimentam cargas menos valiosas. Essa situação, inclusive, desestimula que outras empresas integrem à sua logística o modal hidroviário pelo Rio Paraguai, indo de encontro ao objetivo principal da concessão que é o de desenvolver o transporte hidroviário e integrá-lo aos outros modais.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que o price cap, como mecanismo de teto tarifário, é capaz de trazer flexibilidade para a gestão da receita da concessão, uma vez que são permitidos descontos de tarifa a fim de viabilizar a operação de cargas de menor valor agregado. Nesse sentido, não existe impedimento para que cargas com menor valor agregado utilizem a hidrovia em função de algum tipo de barreira tarifária

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					decorrente das regras contratuais. Além disso, a contribuição não trouxe exemplos de cargas, nem métricas para a definição das "cargas menos valiosas". Ao mesmo passo, uma definição de tarifas maiores para cargas de maior valor agregado, subsidiando a operação de cargas de menor valor agregado, podem acarretar em perda de competitividade logística, de tal forma de que a assunção, de partida, de subsídios cruzados entre cargas deve ser adotada com cautela. Nesse ponto, não existe evidência de que cargas de menor valor agregado serão desestimuladas pelo mecanismo contratual do price cap.
7	EVTEA	Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, Atendendo ao chamamento da ANTAQ, seguem algumas considerações e contribuições para o aprimoramento dos documentos e da modelagem proposta para a Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, com vistas ao aumento de competitividade e benefícios de longo prazo para o desenvolvimento regional. Conforme se extrai do edital, ganhará a proposta que apresentar o maior desconto sobre a tarifa referência pré-leilão. Para apresentar uma proposta, o licitante precisará fazer cenários possíveis de movimentação de carga. Nesse cenário, a assimetria de informação entre os licitantes que não operam na área da concessão e os licitantes que são os donos das cargas, favorece de forma desigual estes últimos, pois os donos das cargas possuem muito mais informação e condição de levar o referido desconto ao limite e garantir a assunção da concessão. Na Seção B do EVTEA apresentado, especificamente no tópico 6 do documento, que trata sobre os aspectos concorrenciais na estruturação da Hidrovia do Rio Paraguai, consta que não foram analisados especificamente a possibilidade de assunção da concessão da Hidrovia do Paraguai por uma empresa de navegação, um dono de carga ou de terminal localizado às margens do Rio Paraguai . Para garantir esta premissa, bem como a isonomia de informações e a competitividade do certame, entendemos que o Grupo J&F, dono da LHG Mining, que detém mais de 70% do mercado de mineração, que responde por 75% da carga a ser movimentada na Hidrovia, deve ser impedido de participar desta oferta, pois apenas as informações sobre produção e previsão de demanda futura desta mineradora são suficientes para permitir que este grupo leve o desconto da tarifa ao extremo. A verticalização da	Agradecemos a contribuição. Em atendimento ao Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, será necessário incluir as novas vedações concorrenciais.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>operação da LHG, com a eventual integração da movimentação na Hidrovia na sua cadeia produtiva, causaria problemas de ordem concorrencial, no desenvolvimento do modal hidroviário previsto no PGO, na transparência da operação, na eficiência e, principalmente, na isonomia do tratamento entre os usuários, tendo como resultado o prejuízo direto à concorrência, ineficiência e limitação ao desenvolvimento de movimentação de outras cargas com os potenciais usuários da hidrovia. É preciso também trazer à baila uma informação pública, mas que não foi mencionada (ou considerada) em nenhum dos documentos que tratam da Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai. Conforme se extrai da Seção A do EVTEA do empreendimento, a ANTAQ publicou o Chamamento Público nº 01/2024 para obter os estudos necessários para a estruturação da Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai. O período para que as empresas enviassem as contribuições foi de 26/10/23 a 26/01/24. Ainda na apresentação do EVTEA, foi informado que a Agência recebeu os estudos preparados pela empresa Modal Consult, em março de 2024 - portanto, fora do prazo -, e foi com base nele que a Infra S.A elaborou a modelagem da concessão. Ao consultar o processo administrativo em que tramitou o referido Chamamento (Processo SEI nº 50300.014003/2023-19), é possível identificar outros dois processos apensados. Em um deles, autuado sob o nº 50300.022725/2023-47, consta um e-mail da Modal Consult solicitando as informações necessárias para elaboração do estudo. Na mesma peça, a empresa de consultoria afirma que foi contratada pela empresa MCR, denominação anterior da LHG mining, pertencente ao Grupo J&F. Confira-se: 5. CONSIDERANDO que a MODAL CONSULT foi contratada pela Empresa MCR do Grupo J&F Mineração, com o objetivo de realizar os estudos demandados pela ANTAQ para viabilizar a concessão da Hidrovia do Paraguai através do edital de chamamento público N° 01/2023 e que o referido estudo será doado junto com o EVTEA ao governo federal para promover a atração de novos investimentos e a melhoria na oferta de infraestrutura pública; Em que pese ter constado da petição apresentada pela Modal Consult a informação de que a empresa teria sido contratada pelo Grupo J&F, não há qualquer menção a este fato - extremamente relevante - em nenhum documento referente à concessão. Principalmente: não há informação de que a análise do estudo tenha sido empreendida com o fito de contestar possíveis favorecimentos implícitos à empresa no caso de futura assunção da concessão. Tal fato corrobora a argumentação inicial deste documento e sugere que, para evitar contestações jurídicas que atrasem ou mesmo impeçam o prosseguimento desta importante concessão, o Grupo J&F seja impedido de participar da oferta, garantindo assim uma saudável competição com tratamento isonômico de informações aos demais participantes.</p>	
8	EVTEA	Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>De acordo com a Seção C do EVTEA, o Concessionário deverá, no ano 1 da Concessão, levantar os dados para diagnóstico da situação dos pedrais e melhoria da navegação por meio de derrocamento no Farol do Balduíno. O valor previsto para elaboração do projeto de derrocamento é de R\$ 481.717,63 (data-base abril/24). A execução da obra de derrocamento está prevista para o 4º ano e, de acordo com o EVTEA, deverá custar R\$ 6.663.137,87. Na alocação dos riscos, descritos no item 15 do contrato, há previsão de que, caso haja variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das atividades de projeto e execução das obras de derrocamento, a concessionária e o Poder Concedente dividirão os riscos na proporção 30/70, da seguinte forma: caso o valor seja maior que o previsto, a concessionária acará com 30%, caso o valor seja menor, a concessionária arcará com 70%. No entanto, considerando que não há nenhum estudo geológico contundente que aponte a real situação do local, alocar parte do risco do aumento do investimento para o concessionário acabaria diminuindo (ou até mesmo zerando) a atratividade do empreendimento. A situação se torna ainda mais grave se considerarmos que, inicialmente, a modelagem prevê uma política de controle tarifário de price cap,</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Em atendimento ao Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ. Embora a ANTAQ tenha excluído o derrocamento das obrigações contratuais, por força do referido acórdão, a União arcará com 100% dos risco do serviço, caso ocorram.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>a qual impossibilitará que a concessionária compense as perdas que porventura venha a ter com variação no valor previsto no investimento. Note-se que, só o fato de ter alocação de risco específica para o item em questão, é uma demonstração de que há relevante desconfiança de que as previsões nos valores do investimento estão defasadas ou fora da realidade. Que empresa apresentaria proposta para uma concessão cujo investimento não foi baseado em estudos e, caso haja variação no custo, terá de arcar com parte do risco sem poder compensá-lo na receita? Somado a isso, não há previsão de serviço de derrocamento no Opex. A previsão é apenas de dragagem de manutenção para melhorar e manter as condições de navegabilidade. No entanto, diante da ausência de estudos específicos, não é possível garantir que apenas a dragagem dará plena navegabilidade pelo Rio Paraguai. Neste ponto, há ainda uma pequena confusão na Seção D do EVTEA, que trata do Operacional da Concessão. Nota-se que, na definição de dragagem, o estudo traz exatamente o que diz a Lei 12.815/2013, a qual inclui o derrocamento como parte integrante daquele serviço (item 2.1.1 da Seção D do EVTEA). Todavia, frise-se, nos custos operacionais previstos não tem a menção ao serviço de derrocamento. Para piorar, na alocação de riscos do contrato, a variação de custos relacionados à dragagem de manutenção é integralmente da concessionária. Salvo a exceção do item 15.2.20 (do contrato de concessão), o qual prevê que Se o nível do Rio Paraguai estiver abaixo de -0,12m (doze centímetros negativos), medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), nos termos do Anexo 1, e o Poder Concedente tiver solicitado ou autorizado expressamente a manutenção de determinado calado, a Concessionária deverá realizar as obras, serviços, e todos os demais investimentos e ações adicionais para assegurar a navegação eficiente, segura e sustentável, situação em que os custos adicionais serão objeto de procedimento de Revisão Extraordinária Em suma: (i) O valor da obra de derrocamento incluída no capex do projeto não foi baseado em estudos; (ii) A concessionária terá de, no primeiro ano de concessão, preparar os estudos para execução da obra; (iii) Caso haja variação dos custos previstos no contrato de concessão, terá de dividir os riscos com o Poder Concedente, sem que isso possa ser compensado na receita, uma vez que a política tarifária escolhida para o empreendimento foi a de price cap; (iv) Paralelo a isso, não há previsão de custo para serviço de derrocamento no Opex, apesar de o principal serviço de manutenção de navegabilidade ser a dragagem; (v) Considerando que a Lei 12.815/ 2013 reconhece o derrocamento como parte da dragagem, a ausência de menção expressa a tal serviço no opex poderá causar prejuízo ao concessionário caso seja necessário para manutenção da navegabilidade. Principalmente porque, neste caso, a variação de custo no serviço de dragagem é risco integralmente da concessionária (com exceção da cláusula 10.2.6.1 do contrato). Nesse cenário, é preciso que a ANTAQ assuma o risco total pela variação do valor do derrocamento previsto no Capex, bem como inclua previsão de derrocamento no Opex, deixando claro que tal serviço não está incluído no serviço de dragagem.</p>	
9	EVTEA	Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Em que pese estar previsto no capex os investimentos em monitoramento hidrológico (item 5.1.2), levantamentos hidrográficos (item 5.1.2), gestão de tráfego aquaviário e inteligência fluvial (item 5.1.5), não há previsão de investimento em uma central física que concentre todas as informações e coordene a publicização dos dados captados pelas estações de monitoramento, que entendemos ser de fundamental importância e que deverá ser incluída no escopo do edital.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Para fins de modelagem, a coordenação e disponibilização dos dados captados pelas estações de monitoramento integram a estrutura dos serviços relativos à Gestão do Tráfego e Inteligência</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					Fluvial, que tem a finalidade de monitorar e ordenar o tráfego hidroviário e de gerenciar o fluxo de informações. Nesse sentido, estão contemplados nos investimentos para a execução desses serviços a implantação de centros de monitoramento, sendo o principal, situado em Ladário e outro secundário em Porto Murtinho, além de uma base móvel, conforme apresentado no item 5.1.5 da Seção C - Engenharia.
10	EVTEA	Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Ausência de proteção aos pilares das pontes existentes no CAPEX: O trecho de concessão da hidrovia contém três pontes: Ponte Rodoviária Nossa Senhora do Pantanal (BR-262), Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra e Ponte de Captação de Água da SANESUL (Corumbá/MS). Além da Ponte Marechal Rondon (Cáceres/MT) que fica na área de influência da concessão. A Ponte Rodoviária Nossa Senhora do Pantanal liga Campo Grande/MS a Corumbá/MS e tem uma extensão de aproximadamente 1,8 km, com uma largura de 110 m e altura de 16 m no vão central. De acordo com a Seção C do EVTEA, a passagem de comboios sob esta ponte exige desmembramento, e o canal de navegação está situado entre os pilares P5A e P5B. A estrutura de proteção dos pilares já foi danificada por colisões de comboios no passado, o que resultou em um contrato para reparos. A Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra, localizada a cerca de 16 km a jusante da Ponte Rodoviária Nossa Senhora do Pantanal (BR-262), possui aproximadamente 2 km de comprimento e conecta o estado de São Paulo à Bolívia por ferrovia. Também é necessário o desmembramento de comboios para sob esta ponte. Registre-se que ela foi tombada como Patrimônio Histórico Brasileiro em 2011 (Seção A do EVTEA). A Ponte de Captação de Água da SANESUL (Corumbá/MT) está localizada em frente à entrada do Canal do Tamengo e dificulta o tráfego de comboios que se destinam aos terminais bolivianos. O projeto da concessão prevê melhorias nas travessias e pontos de desmembramento, com instalação de estruturas de amarração para facilitar a operação de comboios, além de sinalização náutica. No entanto, o Capex deixou de prever a proteção dos pilares das pontes, estruturas essenciais para garantir a manutenção das estruturas. Considerando que há registros de avarias nos pilares das pontes existentes, ocasionadas por colisões de embarcações, é imprescindível que seja incluído no capex do empreendimento a construção de proteção aos pilares.	Agradecemos a contribuição. Não foram considerados investimentos em estruturas de proteção de pilares "dolphins", tanto na ponte rodoviária (BR-262/MS) quanto na ponte ferroviária Eurico Gaspar Dutra, por conta da atual condição dessas estruturas, que é considerada satisfatória. Nesse sentido, menciona-se que o DNIT celebrou o Contrato nº 801/2017, no valor de R\$ 3.189.998,57 com o objeto de elaborar o Projeto Básico e Executivo e executar as obras para a entrega final do dolphin na proteção contrachoque de embarcações no pilar P5A da Ponte Rodoviária (BR-262/MS). Segundo informações constantes no Atlas Hidroviário

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					DAQ/DNIT a obra foi concluída e as estruturas de proteção foram restabelecidas. A proteção dos pilares da Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra é feita com enrocamento. No caso da Ponte de Captação de Água da SENESUL, foi previsto no CAPEX do projeto a realização de estudo de manobrabilidade para fins de entendimento das condições de navegabilidade e do tráfego na passagem por essa estrutura.
11	EVTEA	Seção D - Operacional	Todo o documento.	<p>Na seção D do EVTEA, referente ao opex, há previsão de que o concessionário deve oferecer serviços de inteligência fluvial. De acordo com o documento: Com os serviços de inteligência fluvial, o futuro concessionário deverá criar uma infraestrutura logística e digital que facilite e potencialize as ações de diversos órgãos públicos de âmbito Federal, Estadual e Municipal, como Comando do 6º Distrito Naval e a Capitania Fluvial do Pantanal e suas diversas Organizações Militares subordinadas, Polícia Federal, IBAMA, ICMBio, Ministério Público, Polícia Militar, Defesa Civil e etc, relacionados à segurança e fiscalização do uso da hidrovia em seu amplo espectro, permitindo que usuários da Hidrovia e as localidades ao longo de suas margens usufruam de um ambiente de desenvolvimento sustentável. Todavia, não há menção expressa da necessidade de o concessionário trabalhar em colaboração com o poder público para o combate ao narcotráfico na região. A Hidrovia do Paraguai é descrita por especialistas como uma rota estratégica para o narcotráfico. Em dezembro de 2024, o jornal norte-americano The Washington Post noticiou que os narcotraficantes estão utilizando a hidrovia para enviar drogas, principalmente cocaína, para a Europa. Chegou a denominar a hidrovia de superhighway (https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2024/south-america-cocaine-route-europe/). Nesse cenário, é imprescindível que haja previsão de colaboração entre o concessionário e os órgãos públicos para combate ao narcotráfico entre as obrigações e serviços a serem prestados.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A colaboração do concessionário junto aos órgãos de segurança pública será por meio do compartilhamento de dados do sistema de inteligência fluvial com as autoridades de segurança pública nos termos do item 132 do Anexo 1 do Contrato. Não há como atribuir ao concessionário qualquer poder de polícia ou coordenação para combate a ilícitos.</p>
12	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	10.4.4. Elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE);	<p>Trecho do Parecer SEI nº 618/2025/MF, encaminhado por meio do Ofício SEI nº 9372/2025/MF enviado ao e-mail anexo_audiencia182024@antaq.gov.br: 2.4.5 Outros aspectos relevantes 2.4.5.2 Programa Carbono Sustentável (â€¢) A determinação de que o inventário de emissões abarque não só as atividades típicas da concessão, cuja responsabilidade é atribuída à concessionária por força de contrato, mas também outras atividades desenvolvidas na área de concessão, tais como o tráfego de embarcações, pode gerar uma onerosidade regulatória, visto que a concessionária da hidrovia não possui qualquer tipo de ingerência sobre essas atividades. Nesses casos, para realizar o inventário de emissões, a concessionária dependerá da disponibilização das informações pelos usuários, caso existente. Nesse sentido, nossa preocupação é de que haja descumprimento de cláusula contratual por motivos alheios às capacidades e competências do contratado. Além disso, esse tipo de exigência não é usual em contratos de concessão no setor de transportes.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Quanto ao Programa Carbono Sustentável, informamos que a realização do inventário de emissões de gases de efeito estufa (GEE), abrangendo os escopos 1, 2 e 3, visou mapear a complexidade relacionada as operações da</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>Como exemplo, trazemos o Programa Carbono Zero, aplicado às concessões rodoviárias e ferroviárias geridas pela ANTT, cujo inventário de emissões limita-se às atividades da operação da concessão, tais como (no caso de rodovias): operação das praças de pedágio, inspeção de tráfego, ambulâncias, serviços de guincho e atendimento mecânico e atendimento de incidentes. Outro ponto que merece destaque é o fato de que o inventário de emissões está atrelado a um plano de mitigação (linha de ação nº 1 e subcláusula 10.4.4.3 da Minuta de Contrato), mas não de compensação de emissões, além da geração de informações sobre a pegada de carbono no setor hidroviário. Nesse sentido, questionamos a agência reguladora se há a intenção de realizar compensação de emissões nas hidrovias e, em caso afirmativo, reforçamos a necessidade de que essa compensação se restrinja às emissões provocadas pelas atividades sob responsabilidade da concessionária. Tendo em vista a publicação da Lei nº 15.042, de 11 de dezembro de 2024, que instituiu o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), recomendamos uma atualização do PCS a fim de incorporar as regras e os mecanismos da nova lei. [Na seção 2.4.5.2 do Parecer SEI nº 618/2025/MF] destacamos alguns pontos de atenção que julgamos relevantes para este momento, porém, eles não excluem uma revisão mais completa do programa sob a égide da lei. (â€œ;) 3 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES (â€œ;) Assim, apresentamos sugestões de aprimoramento nesses documentos de modo a reduzir o impacto identificado, tal como segue: (â€œ;) II - Revisar o Programa Carbono Sustentável a fim de incorporar as regras e os mecanismos de compensação de emissões trazidos pela Lei nº 15.042, de 11 de dezembro de 2024, que instituiu o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), considerando os elementos apontados neste parecer; e (â€œ;) Solicitamos ainda alguns esclarecimentos quanto aos seguintes pontos: I - O inventário de emissões previsto no Programa Carbono Sustentável possui as finalidades exclusivas de: (i) induzir a implementação de um plano de mitigação de emissões de GEE; e (ii) produzir informações sobre a pegada de carbono no setor hidroviário, ou há intenção de solicitar a compensação das emissões inventariadas? II - Qual o objetivo de incluir, no escopo do inventário de emissões, todas as atividades que sejam executadas na área da concessão por terceiros (subcláusula 10.4.4.2. da Minuta de Contrato)? (â€œ;)</p>	Hidrovia, de forma global, propiciando a definição de ações a serem tomadas visando a execução de ações voltadas para a redução de emissões. Além disso, ressalta-se que as ações propostas para a concessionária mediante a execução do Programa Carbono Sustentável estão alinhadas com as determinações contidas na Lei nº 15.042, de 11 de dezembro de 2024. A concessionária deverá adotar todas as ações relativas ao cumprimento do referido marco legal, pertinentes a operadora da hidrovia, incluindo a obrigação de compensação, dentro do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões (SBCE), no caso de ser ultrapassado o limite de emissões de GEE.
13	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	10.8.5.2. Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes da implantação das obras e a quaisquer outros estabelecidos no Contrato e em seus Anexos, cobrindo a Concessionária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros	<p>Trecho do Parecer SEI nº 618/2025/MF, encaminhado por meio do Ofício SEI nº 9372/2025/MF enviado ao e-mail anexo_audiencia182024@antaq.gov.br: 2.4.5 Outros aspectos relevantes 2.4.5.3 Seguros (â€œ;) A cláusula 10.8 da Minuta de Contrato especifica as obrigações da concessionária com relação à contratação de seguros no âmbito da concessão. As subcláusulas 10.8.5.2 e 10.8.6.2 estabelecem os seguros de responsabilidade civil geral que devem ser contratados pela concessionária. Sugermos que seja avaliada a possibilidade de inclusão nestas subcláusulas de seguros para cobertura de danos ambientais que possam ser causados por eventos ordinários ou extraordinários. Trata-se de instrumento adicional de proteção do contrato e da própria concessão, tendo em vista que durante as obras e atividades previstas no PEH, invariavelmente, podem ocorrer acidentes ou não conformidades ambientais que impliquem em dano ambiental, ainda que não intencional, mas que deverão ser reparados pela concessionária em razão da responsabilidade civil objetiva prevista na legislação ambiental brasileira (art. 14, § 1º da Lei nº 6.938/1981 - Política Nacional do Meio Ambiente). Ou seja, não é necessário haver dolo ou culpa para que seja imputada a responsabilidade civil de reparar o dano ambiental causado, basta que seja comprovada relação de causalidade entre o dano ambiental e a atividade ou o empreendimento. Nesse sentido, danos ambientais constituem um passivo adicional, cujo risco pode ser coberto pelo instrumento do seguro. Entendemos que a previsão de contratação de seguros contra poluição súbita,</p>	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 10.8.5.2 da Minuta de Contrato será alterada, visando a inclusão de cobertura para danos ambientais, conforme a seguinte redação: "10.8.5.2. Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes da implantação das obras e a quaisquer outros estabelecidos no Contrato e em seus Anexos, cobrindo a

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			cessantes), pessoais, morais, decorrentes das Atividades de execução das obras, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente, inclusive para os danos decorrentes dos trabalhos de sondagem de terreno, rebaixamento de lençol freático, escavações, abertura de galerias, estaqueamento, serviços correlatos (fundações) e dano moral (com cobertura de no mínimo 20% da importância segurada).	previsto nas subcláusulas 10.8.5.2.1 e 10.8.5.2.1.3, não cobre adequadamente todos os tipos de danos ambientais que podem ser causados no curso normal da concessão. Ainda na seara dos seguros ambientais, sugerimos que seja feita uma reflexão sobre a possibilidade de contratação de seguros contra catástrofes climáticas, desde que exista no mercado brasileiro seguro contra eventos climáticos passível de ser contratado. Os desafios climáticos impostos à sociedade têm ampliado a necessidade de discutir o papel dos instrumentos de mercado que podem ser utilizados na proteção dos ativos e contratos de concessão de serviços públicos. Os riscos de eventos climáticos extremos têm se tornado cada vez mais relevantes e desafiadores, sobretudo para a gestão de contratos de longo prazo, como é o caso das concessões. Nestes horizontes temporais, há uma chance maior de materialização desses riscos, com impactos significativos sobre os custos e as receitas. É nesse sentido que trazemos a discussão sobre a possibilidade de explicitar nos contratos e termos aditivos a contratação de seguros contra eventos climáticos extremos. Desta forma, permite-se que a concessionária se assegure contra ocorrências de caso fortuito ou força maior de natureza climática capazes de impactar sobremaneira a concessão aqui analisada. Naturalmente, é necessário avaliar a disponibilidade desses seguros no mercado brasileiro, bem como seus custos, de modo a fazer constá-los na modelagem econômico-financeira, se for o caso. 3 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES (â€¡) Assim, apresentamos sugestões de aprimoramento nesses documentos de modo a reduzir o impacto identificado, tal como segue: (â€¡) III - Avaliar a possibilidade de inclusão, na cláusula 10.8 da Minuta de Contrato, de seguros para cobertura de risco de danos ambientais que possam ser causados por eventos ordinários ou extraordinários, acidentes e não conformidades ambientais durante as obras, tendo em vista a responsabilidade civil objetiva prevista na legislação brasileira, considerando a disponibilidade deste tipo de seguro no mercado nacional e eventuais ajustes na MEF em função de seus custos. (â€¡)	Concessionária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), danos ambientais, pessoais, morais, decorrentes das Atividades de execução das obras, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente, inclusive para os danos decorrentes dos trabalhos de sondagem de terreno, rebaixamento de lençol freático, escavações, abertura de galerias, estaqueamento, serviços correlatos (fundações) e dano moral (com cobertura de no mínimo 20% da importância segurada)."
14	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	10.8.6.2. Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Concessionária e o Poder Concedente, bem como seus administradores,	Trecho do Parecer SEI nº 618/2025/MF, encaminhado por meio do Ofício SEI nº 9372/2025/MF enviado ao e-mail anexo_audiencia182024@antaq.gov.br: 2.4.5 Outros aspectos relevantes 2.4.5.3 Seguros (â€¡) A cláusula 10.8 da Minuta de Contrato especifica as obrigações da concessionária com relação à contratação de seguros no âmbito da concessão. A subcláusulas 10.8.5.2 e 10.8.6.2 estabelecem os seguros de responsabilidade civil geral que devem ser contratados pela concessionária. Sugerimos que seja avaliada a possibilidade de inclusão nestas subcláusulas de seguros para cobertura de danos ambientais que possam ser causados por eventos ordinários ou extraordinários. Trata-se de instrumento adicional de proteção do contrato e da própria concessão, tendo em vista que durante as obras e	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 10.8.6.2 da Minuta de Contrato será alterada, visando a inclusão de cobertura para danos ambientais, conforme a seguinte redação: "10.8.6.2.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente;	atividades previstas no PEH, invariavelmente, podem ocorrer acidentes ou não conformidades ambientais que impliquem em dano ambiental, ainda que não intencional, mas que deverão ser reparados pela concessionária em razão da responsabilidade civil objetiva prevista na legislação ambiental brasileira (art. 14, § 1º da Lei nº 6.938/1981 - Política Nacional do Meio Ambiente). Ou seja, não é necessário haver dolo ou culpa para que seja imputada a responsabilidade civil de reparar o dano ambiental causado, basta que seja comprovada relação de causalidade entre o dano ambiental e a atividade ou o empreendimento. Nesse sentido, danos ambientais constituem um passivo adicional, cujo risco pode ser coberto pelo instrumento do seguro. Entendemos que a previsão de contratação de seguros contra poluição súbita, previsto nas subcláusulas 10.8.5.2.1 e 10.8.5.2.1.3, não cobre adequadamente todos os tipos de danos ambientais que podem ser causados no curso normal da concessão. Ainda na seara dos seguros ambientais, sugerimos que seja feita uma reflexão sobre a possibilidade de contratação de seguros contra catástrofes climáticas, desde que exista no mercado brasileiro seguro contra eventos climáticos passível de ser contratado. Os desafios climáticos impostos à sociedade têm ampliado a necessidade de discutir o papel dos instrumentos de mercado que podem ser utilizados na proteção dos ativos e contratos de concessão de serviços públicos. Os riscos de eventos climáticos extremos têm se tornado cada vez mais relevantes e desafiadores, sobretudo para a gestão de contratos de longo prazo, como é o caso das concessões. Nestes horizontes temporais, há uma chance maior de materialização desses riscos, com impactos significativos sobre os custos e as receitas. É nesse sentido que trazemos a discussão sobre a possibilidade de explicitar nos contratos e termos aditivos a contratação de seguros contra eventos climáticos extremos. Desta forma, permite-se que a concessionária se assegure contra ocorrências de caso fortuito ou força maior de natureza climática capazes de impactar sobremaneira a concessão aqui analisada. Naturalmente, é necessário avaliar a disponibilidade desses seguros no mercado brasileiro, bem como seus custos, de modo a fazer constá-los na modelagem econômico-financeira, se for o caso. 3 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES (â€œ!) Assim, apresentamos sugestões de aprimoramento nesses documentos de modo a reduzir o impacto identificado, tal como segue: (â€œ!) III - Avaliar a possibilidade de inclusão, na cláusula 10.8 da Minuta de Contrato, de seguros para cobertura de risco de danos ambientais que possam ser causados por eventos ordinários ou extraordinários, acidentes e não conformidades ambientais durante as obras, tendo em vista a responsabilidade civil objetiva prevista na legislação brasileira, considerando a disponibilidade deste tipo de seguro no mercado nacional e eventuais ajustes na MEF em função de seus custos. (â€œ!)	Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Concessionária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), danos ambientais; pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente"
15	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovía (PEH)	VIII. Síntese das Obrigações Contratuais	Trecho do Parecer SEI nº 618/2025/MF, encaminhado por meio do Ofício SEI nº 9372/2025/MF enviado ao e-mail anexo_audiencia182024@antaq.gov.br: 2.4.5 Outros aspectos relevantes 2.4.5.1 Licenciamento ambiental (â€œ!) Esses prazos desconsideram eventuais atrasos; pedidos de complementação de estudos e demais documentos (que são relativamente comuns em processos de licenciamento); emergência de conflitos com a população afetada pelo projeto; imprevistos e particularidades que, muitas vezes, só são reveladas durante o processo de licenciamento; alterações de prioridades impostas pelo governo para o licenciamento ambiental; e limitações institucionais diversas que dificultam ou mesmo impedem que os órgãos envolvidos (licenciador e intervenientes) cumpram devidamente os prazos previstos na Tabela 1. Essas são apenas algumas causas comuns para os entraves ao processo de licenciamento ambiental, e que fogem totalmente ao controle dos atores envolvidos no processo licitatório. Além disso, note que não foram considerados os prazos para obtenção das autorizações acessórias, tais como a Autorização de Supressão de Vegetação (ASV), que permite o desmatamento para início dos trabalhos, e as Autorizações de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (Abios), que	Agradecemos a contribuição. Informamos que os prazos para obtenção de licenças e autorizações, relativos ao licenciamento ambiental, foram definidos com base na legislação vigente, sendo de obrigação da concessionária a obtenção das referidas licenças. Contudo, conforme estabelecido no item 15.1.18.1 da

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>permitem a coleta de dados durante a elaboração dos estudos e a execução dos programas ambientais. É comum ocorrer um descompasso entre a emissão dessas autorizações e das licenças ambientais e o cronograma de obras. A Minuta de Contrato (subcláusula 10.2.11.1) e o cronograma de intervenções do PEH parecem admitir que haverá somente uma transferência de titularidade da licença ambiental vigente e emitida em favor do DNIT para a concessionária, o que, como demonstrado no EVTEA Seção F - Ambiental, não é o caso. O Ibama foi claro na sua manifestação de que será necessário abrir um novo processo de licenciamento, no qual deverá ser apresentado EIA/Rima. Isso implica na consideração dos prazos mínimos demonstrados na Tabela 1, acrescidos de uma certa margem de segurança capaz de acomodar os fatores supramencionados. Assim, no atual contexto, o cumprimento do cronograma de atividades previsto no PEH e do contrato se torna desafiador. Quanto a isso, destacamos dois pontos. Primeiramente, eventual descumprimento do cronograma de atividades da 2ª fase de implantação em função da não obtenção das licenças ambientais na 1ª fase, como previsto, poderá prejudicar a concessionária, tendo em vista que a cobrança de tarifa está condicionada à comprovação do alcance dos investimentos mínimos obrigatórios por metas de dimensionamento da 2ª fase. Isso pode resultar em um quadro de onerosidade regulatória devido a expectativas e previsões difíceis de se materializar na prática. No limite, dada a cláusula 15.1.18.1 da Minuta de Contrato, abaixo transcrita, a concessão perderá eficiência em função de adiamento de investimentos que, nos termos aqui discutidos, possuem chances significativas de ocorrer. Em segundo lugar, destacamos o risco de acionamento regular da matriz de alocação de riscos para reequilíbrio contratual nos termos das cláusulas 15.1.18 e 15.2.7, in verbis: (â€œ!) Desta forma, sugerimos que os prazos para obtenção das licenças ambientais sejam mais bem discutidos, bem como a sua relação com o cronograma de intervenções obrigatórias na hidrovia, preferencialmente, a partir de uma articulação institucional com o Ibama e todos os órgãos do Poder Executivo federal envolvidos na estruturação e modelagem do projeto (MPOR, ANTAQ, PPI, Infra S.A.). (â€œ!) 3 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES (â€œ!) Assim, apresentamos sugestões de aprimoramento nesses documentos de modo a reduzir o impacto identificado, tal como segue: I - Rediscutir as previsões para obtenção das licenças ambientais necessárias à execução das atividades e investimentos previstos no PEH, preferencialmente, a partir de uma articulação institucional com o Ibama e todos os órgãos do Poder Executivo federal envolvidos na estruturação e modelagem do projeto (MPOR, ANTAQ, PPI, Infra S.A.); (â€œ!)</p>	<p>Minuta de Contrato, o Poder Concedente se responsabiliza pelo atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, caso sejam ultrapassados os prazos legais ou regulamentares máximos previstos para sua emissão pelas autoridades competentes, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso. A Matriz de Risco foi estruturada de forma a incentivar que a Concessionária execute as ações necessárias perante os órgães intervenientes para que sejam obtidas as licenças, autorizações etc, necessárias para o bom desenvolvimento das atividades.</p>
16	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	Subseção III - Habilitação Técnica	<p>inserção do seguinte inciso: 4.52.4 A autorização para a execução da atividade de dragagem será concedida pela Autoridade Marítima Brasileira, investida pela Capitania dos Portos, de acordo com os procedimentos preconizados na LESTA (Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências), em consonância com a NORMAM-303/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Obras e Atividades Afins em Águas sob Jurisdição Brasileira) e mediante obtenção da respectiva licença ambiental junto ao órgão ambiental brasileiro competente.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a previsão da disciplina da NORMAM-303/DPC e do licenciamento ambiental já estão postulados no Anexo 1 da Minuta de Contrato (Itens 44 e 180).</p>
17	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)	<p>sugere-se inserir: "De acordo com a LESTA (Lei nº9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências), em consonância com a NORMAM-303/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Obras e Atividades Afins em Águas sob Jurisdição Brasileira), a realização de obras localizadas sob, sobre e às margens da AJB, dependerá da emissão do Parecer de Obras emitido por meio das CP, suas DL e AG subordinadas e não eximirá o interessado das demais obrigações administrativas e legais perante outros Órgãos responsáveis pelo</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A necessária autorização para execução dos serviços de dragagem foi incluída no item 180 - Síntese das Obrigações</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				controle da atividade em questão, quando cabível, seja da esfera Federal, Estadual ou Municipal. As áreas interditadas para realização de obras, dragagens, aterros, pesquisas ou lavras de minerais serão divulgadas em Avisos-Rádio Náuticos e/ou Aviso aos Navegantes de acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Navegação e Cartas Náuticas (NORMAM-511/DHN), não sendo permitida a permanência e a nevagação de qualquer embarcação dentro de seus limites."	Contratuais do Anexo 1 da Minuta de Contrato.
18	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	10.2.6. Realizar as obras, serviços, e todos os demais investimentos e ações necessárias para viabilizar a navegação eficiente, segura e sustentável, ao longo de todo o Prazo da Concessão, de comboios-tipo com calado de:	inserção do subitem 10.2.6.2 com o seguinte texto: Aos comboios dotados do comprimento máximo de 290m e com boca maior que 50m e deverão ser cumpridos os procedimentos descritos na Portaria CFPN/ComOpNav/MB N° 8, de 24 de janeiro de 2025 e suas futuras atualizações .	Agradecemos a contribuição. Consideramos que este regramento é de responsabilidade da empresa de navegação. A Concessionária será responsável pela gestão da infraestrutura aquaviária.
19	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	10.15. A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada, após prévio contraditório em processo administrativo, em casos de descumprimento, pela Concessionária, de seus deveres e obrigações previstos no Contrato de Concessão, inclusive, mas não se limitando, nos seguintes casos:	inserção do subitem 10.16 com o seguinte texto: Obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato de Concessão, todas as licenças, permissões e autorizações necessárias de acordo com as Normas da Autoridade Marítima ao pleno exercício das Atividades objeto da Concessão .	Agradecemos a contribuição. Informamos que será incluído o item 10.16 com o seguinte texto: Obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato de Concessão, todas as licenças, permissões e autorizações necessárias de acordo com as normas da Autoridade Marítima ao pleno exercício das Atividades objeto da Concessão.
20	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	b) respeitadas as competências da Autoridade Marítima, realizar monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, necessários à apuração das condições de navegabilidade na Área da Concessão, respeitadas as de competência da Autoridade Marítima;	realizar monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, necessários à apuração das condições de navegabilidade na Área da Concessão, respeitadas as de competência da Autoridade Marítima;	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a redação proposta não altera o sentido da obrigação.
21	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	e) respeitadas as competências da Autoridade Marítima, implantar, manter e operar um sistema Local Port Service (LPS) e promover a gestão do tráfego hidroviário e os serviços de inteligência fluvial;	implantar, manter e operar um sistema Local Port Service (LPS) e promover a gestão do tráfego hidroviário e os serviços de inteligência fluvial;	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 7, alínea "e", do Anexo 01 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH) será ajustado com a seguinte redação: "e)

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			serviços de inteligência fluvial;		implantar, manter e operar um sistema Local Port Service (LPS) e promover a gestão do tráfego hidroviário e os serviços de inteligência fluvial;"
22	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	18. Os parâmetros operacionais vigentes, na Data de Assunção, estão discriminados nos seguintes documentos:	Subsídio para inclusão: incluir alínea f) com a Portaria CFPN/ComOpNav/MB nº 8 f) Portaria CFPN/ComOpNav/MB nº 8, de 24 de janeiro de 2025 e até a data da assinatura do contrato, suas futuras atualizações, que dispõe acerca das dimensões de comboios em trânsito por Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP).	Agradecemos a contribuição. Consideramos que este regramento é de responsabilidade da empresa de navegação. A Concessionária é responsável pela gestão da infraestrutura aquaviária.
23	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	19. A tabela abaixo apresenta todas as cartas náuticas divulgadas pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para o trecho da Área de Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, com o respectivo número e título, bem como a data de divulgação do arquivo (na Data de Assunção).	A tabela abaixo apresenta todas as cartas náuticas divulgadas pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para o trecho da Área de Concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, com o respectivo número e título.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que é necessária a inclusão da data dos arquivos das cartas náuticas para melhor compreensão dos usuários e para transparência contratual.
24	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	Tabela 2 - Matriz de responsabilidades distribuídas entre ANTAQ, Autoridade Marítima e Concessionária na gestão e exploração da Hidrovia do Rio Paraguai e Infraestruturas Relacionadas.	Tema 1: estabelecimento de profundidade e calado operacional da Hidrovia do Rio Paraguai artigo 1.1 - excluir todo o artigo; artigo 1.2 - Subsidiar a Autoridade Marítima no estabelecimento, como Calado Máximo Operacional (CMO) das embarcações que trafegarão na Área da Concessão. artigo 1.3 - onde se lê; Providenciar a atualização anual das cartas náuticas, junto à Autoridade Marítima, na Área da Concessão, e disponibilizá-las aos Usuários antes dos períodos críticos de estiagem. leia-se; Prover, quando avaliado necessário, as informações para atualização das cartas náuticas pela Autoridade Marítima, na Área da Concessão, e informar onde poderão ser adquiridas as cartas náuticas.	Agradecemos a contribuição. As proposições apresentadas serão integralmente incorporadas na Tabela 2 do Anexo 1 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH).
25	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	Tabela 2 - Matriz de responsabilidades distribuídas entre ANTAQ, Autoridade Marítima e Concessionária na gestão e exploração da Hidrovia do Rio Paraguai e Infraestruturas Relacionadas.	Tema 2: organização espacial da Área da Concessão artigo 2.4 - Subsidiar, na Área da Concessão, a Autoridade Marítima na delimitação de áreas destinadas a navios de guerra, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas; artigo 2.5 - Consultar e Subsidiar a Autoridade Marítima, em caso de necessidade de realização operações de remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação na Área da Concessão.	Agradecemos a contribuição. As proposições apresentadas serão integralmente incorporadas na Tabela 2 do Anexo 1 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH).
26	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da	Tabela 2 - Matriz de responsabilidades distribuídas entre ANTAQ, Autoridade Marítima e	Tema 3: gestão do tráfego de embarcações na Área da Concessão artigo 3.1 - Subsidiar a Autoridade Marítima na definição de regras de operação de embarcações na Área da Concessão, ouvidas as demais autoridades competentes. artigo 3.3 - Estabelecer e administrar, na Área da Concessão, mecanismo de comunicação	Contribuições aos itens 3.1, 3.3, 4.1 e 5.1 acatadas. As contribuições aos itens 5.2 e 6.3 não

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
		Hidrovia (PEH)	Concessionária na gestão e exploração da Hidrovia do Rio Paraguai e Infraestruturas Relacionadas.	<p>apropriado para recebimento de denúncias por descumprimento da programação de atracação de embarcações estabelecidas e das normas e procedimentos das capitaniias fluviais (NPCF). Enviar trimestralmente à Autoridade Marítima e à ANTAQ relatório contendo as informações obtidas pelo referido mecanismo. Tema 4: Monitoramento Hidrológico e levantamentos hidrográficos artigo 4.1 Analisar os dados resultantes dos levantamentos hidrográficos realizados por órgãos públicos da Administração Federal, Autarquias e Entidades Paraestatais Federais ou entidades executantes de levantamentos hidrográficos (FELH), conforme disposto na NORMAM-501/DHN, no que diz respeito ao aproveitamento dos dados especificamente para a construção e atualização de cartas e publicações náuticas. Tema 5: Auxílios à navegação (sinalização náutica) artigo 5.1 - Autorizar o estabelecimento, alteração ou cancelamento em caráter temporário ou permanente de auxílios à navegação. artigo 5.2 - estabelecer, manter e operar os auxílios à navegação na Área da Concessão respeitadas as de competência da Autoridade Marítima. Tema 6: Desobstrução da Vegetação e Melhorias em Pontos de Desmembramento artigo 6.3 - Respeitadas as competências da Autoridade Marítima, demarcar/sinalizar as áreas de amarração de embarcações para os desmembramentos, as áreas reservadas para fundeo e as áreas reservadas para carga, descarga e para atracação.</p>	foram incluídas por não alterarem a obrigação.
27	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	27. Estão incluídas entre as Atividades da Concessionária a realização de Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos, nos termos e condições expressas neste PEH, que contemplam:	<p>inserção no item 27 ii) c) a Concessionária deverá ser capaz de realizar rastreio dos Níveis de Referência e nivelamento geométrico das estações fluviométricas, durante a sua manutenção, a fim de manter o funcionamento das estações de acordo com a NORMAM 501/DHN.</p>	Agradecemos a contribuição. Informamos que será incluído no item 27 do Anexo 1 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH) o seguinte subitem: ii) Concessionária deverá ser capaz de realizar rastreio dos Níveis de Referência e nivelamento geométrico das estações fluviométricas, durante a sua manutenção, a fim de manter o funcionamento das estações de acordo com a NORMAM 501/DHN.
28	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	38. A Concessionária deverá ofertar infraestrutura hidroviária para garantir uma navegação perene, segura e sustentável, na Área da Concessão, com os seguintes calados:	A Concessionária deverá ofertar infraestrutura hidroviária para garantir uma navegação perene, segura e sustentável, na Área da Concessão, para embarcações com os seguintes calados:	Contribuição acatada.
29	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	38. A Concessionária deverá ofertar infraestrutura hidroviária para garantir uma	<p>inserção da alínea c) Aos comboios dotados do comprimento máximo de 290 metros e com boca maior que 50 m e deverão ser cumpridos os procedimentos descritos na Portaria CFPN/ComOpNav/MB N° 8, de 24 de janeiro de 2025 e suas futuras atualizações.</p>	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 38 do Anexo 1 - Plano de Exploração da

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
		Hidrovia (PEH)	navegação perene, segura e sustentável, na Área da Concessão, com os seguintes calados:		Hidrovia (PEH) se refere ao nível de serviço da infraestrutura hidroviária que deverá ser oferecido pelo Concessionário aos usuários. Permanece sob competência da Marinha a definição das dimensões máximas dos comboios que poderão trafegar na hidrovia.
30	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	a) Calado de 3,0 metros (três metros), ou superior, quando o nível do Rio Paraguai estiver acima de 0,94 metros (noventa e quatro centímetros) inclusive, medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), respeitada a Zona de Referência Contratual.	Calado de, no mínimo, 3,0 metros (três metros), ou superior, quando o nível do Rio Paraguai estiver na cota igual ou superior ao nível de redução (NR) constante das fichas das estações fluviométricas disponíveis no sítio da DHN na internet.	Agradecemos a contribuição. Segundo os estudos hidrológicos conduzidos pela ANTAQ, a estação fluviométrica de Ladário (ANA 66825000) é representativa para todo o Tramo Sul, sendo suficiente para verificar o cumprimento do contrato.
31	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	b) Calado de 2,0 metros (dois metros), ou superior, por todo o ano, quando o nível do Rio Paraguai estiver entre -0,12m (doze centímetros negativos) inclusive e 0,94m (noventa e quatro centímetros), medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual.	b) Calado de 2,0 metros (dois metros), na cota inferior ao nível de redução (NR) constante das fichas das estações fluviométricas disponíveis no sítio da DHN na internet.	Agradecemos a contribuição. Segundo os estudos hidrológicos conduzidos pela ANTAQ, a estação fluviométrica de Ladário (ANA 66825000) é representativa para todo o Tramo Sul, sendo suficiente para verificar o cumprimento do contrato.
32	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	40. A Zona de Referência Hidrológica Contratual é um Parâmetro da Concessão que estabelece limites contratuais para os níveis de água do rio observados ao longo de, no mínimo 19 (dezenove) anos. Esses limites (superior e inferior) são definidos em função da cota máxima e da cota mínima do espaço amostral de dados de níveis médios diários observados, nas réguas das Estações Fluviométricas, excluindo-se 6% dos maiores valores observados e 6% dos menores valores observados, para cada período de observação, ou seja, é uma zona de níveis do rio compreendida entre os limites superior e inferior obtidos a partir de 88% dos dados observados ao longo de toda série histórica, a cada período de observação, conforme exemplificado na figura a seguir:	A Zona de Referência Hidrológica Contratual é um Parâmetro da Concessão que estabelece limites contratuais para os níveis de água do rio observados ao longo de, no mínimo 19 (dezenove) anos. Esses limites (superior e inferior) são definidos em função da cota máxima e da cota mínima do espaço amostral de dados de níveis médios diários observados, nas réguas das Estações Fluviométricas, excluindo-se 6% dos maiores valores observados e 6% dos menores valores observados, para cada período de observação, ou seja, é uma zona de níveis do rio compreendida entre os limites superior e inferior obtidos a partir de 88% dos dados observados ao longo de toda série histórica, a cada período de observação, conforme exemplificado na figura a seguir:	Agradecemos a contribuição. Entendemos que os mais de 120 anos de registros dos níveis do Rio Paraguai na régua de Ladário representam o histórico de comportamento hidrológico e não pode ser

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			<p>definidos em função da cota máxima e da cota mínima do espaço amostral de dados de níveis médios diários observados na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), excluindo-se 10% dos valores extremamente elevados e 10% dos valores extremamente baixos, para cada dia do ano, ou seja, é uma zona de níveis do rio compreendida entre os limites superior e inferior obtidos a partir de 80% dos dados observados ao longo de toda série histórica, a cada dia do ano, conforme ilustrado na figura a seguir:</p>	confundido com a limitação de NR de competência da Autoridade Marítima.	
33	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	<p>41. Para fins de estabelecimento do equilíbrio inicial do contrato, considerando-se a Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), o limite superior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a cota máxima no valor de 5,79m (quinhentos e setenta e nove centímetros), e o limite inferior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a cota mínima no valor de -0,12m (doze centímetros negativos). Caso o nível do rio esteja entre essas duas cotas, considera-se dentro da Zona de Referência Hidrológica Contratual, e a Concessionária deverá, obrigatoriamente, ofertar os Níveis de Serviço consignados no item 38.</p>	<p>Para fins de estabelecimento do equilíbrio inicial do contrato, considerando-se as Estações Fluviométricas, o limite superior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a cota máxima no valor de 94% (percentil de noventa e quatro), e o limite inferior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a de 6% (percentil 6). Caso o nível do rio esteja entre essas duas cotas, considera-se dentro da Zona de Referência Hidrológica Contratual.</p> <p>Agradecemos a contribuição. Entendemos que a definição de um nível fixo para fiscalização do cumprimento dos níveis de serviço traz previsibilidade para o contrato. Os níveis contratuais não podem ser confundidos com o NR definido pela Autoridade Marítima.</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
34	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	<p>68. A mensuração dos Calados Máximos Operacionais (CMO) oferecidos pela Concessionária, a duração da disponibilidade desses calados no ano e a aferição da Zona de Referência Hidrológica Contratual, serão realizadas ao final de cada ano do contrato, por intermédio de: (i) documentos da Autoridade Marítima que estabelecem, divulgam ou restringem o Calado autorizado; e (ii) cálculo da Zona de Referência Hidrológica Contratual com todos os dados disponíveis das Estações Fluviométricas.</p>	A mensuração dos Calados Máximos Operacionais (CMO) oferecidos pela Concessionária, a duração da disponibilidade desses calados no ano e a aferição da Zona de Referência Hidrológica Contratual, serão realizadas ao final de cada ano do contrato, por intermédio de: (i) documentos da Autoridade Marítima que estabelecem, divulgam ou restringem o Calado autorizado; e (ii) cálculo da Zona de Referência Hidrológica Contratual com todos os dados disponíveis das Estações Fluviométricas.	<p>Agradecemos a contribuição. Entendemos que a definição de níveis e calados fixos trazem previsibilidade para o contrato. Os níveis contratuais não podem ser confundidos com o NR definido pela Autoridade Marítima.</p>
35	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	<p>82. Os rastreios geodésicos das referências de nível deverão seguir as Recomendações para Levantamentos Relativos Estáticos - GPS (IBGE, 2008), a norma ABNT NBR 13133/87, NORMAM-501/DHN e demais legislações pertinentes.</p>	Os rastreios geodésicos das referências de nível deverão seguir as Recomendações para Levantamentos Relativos Estáticos - GPS (IBGE, 2008), a norma ABNT NBR 13133/87, NORMAM-501/DHN e demais legislações pertinentes.	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 82 do Anexo 1 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH) será alterado com a seguinte redação: "82. Os rastreios geodésicos das referências de nível deverão seguir as recomendações para: Levantamentos Relativos Estáticos - GPS (IBGE, 2008), norma ABNT NBR 13133/87, NORMAM-501/DHN e demais legislações pertinentes."</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
36	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	90. Os levantamentos hidrográficos previstos neste Contrato de Concessão a serem realizados pela Concessionária são os seguintes: Nº 3 Tipo e finalidade: Levantamento batimétrico monofeixe. Requisitos técnicos: deve ser compatível com ordem 1b ª; Nº 4 Tipo e finalidade: Levantamento batimétrico monofeixe. Requisitos técnicos: levantamentos devem ter ordem de precisão ordem 1b ...	Os levantamentos hidrográficos previstos neste Contrato de Concessão a serem realizados pela Concessionária são os seguintes: Nº 3 Tipo e finalidade: Levantamento batimétrico monofeixe. Requisitos técnicos: deve ser compatível com ordem 1b ª; Nº 4 Tipo e finalidade: Levantamento batimétrico monofeixe. Requisitos técnicos: levantamentos devem ter ordem de precisão ordem 1b ...	Contribuição não acatada. A ANTAQ entende necessária a ordem de precisão 1a nas batimetrias monofeixe, para a possibilidade de atualização de cartas náuticas.
37	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	128. Na implantação, operação e gestão do Vessel Traffic Service (VTS) e do Local Port Service (LPS), a Concessionária deverá atender a todos os requisitos estabelecidos pela NORMAM602/DHN ou norma que a substituir, especialmente no que tange às visitas técnicas (VISITEC) realizadas por representantes da Autoridade Marítima para verificação de conformidade.	Na implantação, operação e gestão do Vessel Traffic Service (VTS), a Concessionária deverá atender a todos os requisitos estabelecidos pela NORMAM- 602/DHN ou norma que a substituir, especialmente no que tange às visitas técnicas (VISITEC) realizadas por representantes da Autoridade Marítima para verificação de conformidade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 128 do Anexo 1 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH) será alterado com a seguinte redação: 128. Na implantação, operação e gestão do Vessel Traffic Service (VTS), a Concessionária deverá atender a todos os requisitos estabelecidos pela NORMAM- 602/DHN ou norma que a substituir, especialmente no que tange às visitas técnicas (VISITEC) realizadas por representantes da Autoridade Marítima para verificação de conformidade.
38	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	134. Sob coordenação da Autoridade Marítima, notadamente o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e o Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6), a Concessionária deverá disponibilizar a infraestrutura necessária para que os Usuários tenham acesso às cartas náuticas da Área da Concessão baseadas, exclusivamente, em tecnologia INLAND ENC, que permite a criação de um Sistemas de Carta	A Concessionária deverá disponibilizar a informação necessária para que os Usuários obtenham às cartas de navegação eletrônica para águas interiores (INLAND ENC) da Área da Concessão, que permitam a utilização de um Sistema de Carta Eletrônica (ECS) e a interação com sensores da embarcação (RADAR, ecobatímetro e AIS) e com a rede AIS AtoN.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 134 do Anexo 1 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH) será alterado com a seguinte redação: 134. A Concessionária deverá disponibilizar a informação necessária para que os Usuários obtenham às cartas de navegação eletrônica para águas interiores (INLAND ENC) da Área da Concessão, que permitam a utilização de um Sistema de Carta

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			Eletrônica (ECS) e a interação com sensores da embarcação (RADAR, sonda e AIS) e com a rede AIS AtoN.		Eletrônica (ECS) e a interação com sensores da embarcação (RADAR, ecobatímetro e AIS) e com a rede AIS AtoN.
39	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	162. A Concessionária não poderá auferir receitas decorrentes da navegação de embarcações de Estado, não empregadas em atividades comerciais e de passageiros . Desta forma, haverá maior detalhamento a respeito da futura cobrança de pedágio pela Concessionária.	A Concessionária não poderá auferir receitas decorrentes da navegação de embarcações de Estado, não empregadas em atividades comerciais e de passageiros . Desta forma, haverá maior detalhamento a respeito da futura cobrança de pedágio pela Concessionária.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 162 do Anexo 1 - Plano de Exploração da Hidrovia (PEH) será alterado com a seguinte redação: 162. A Concessionária não poderá auferir receitas decorrentes da navegação de passageiros e de embarcações de Estado, não empregadas em atividades comerciais e de passageiros.
40	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	1.1.3. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ): Autarquia especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;	teste	NÃO VALIDADA
41	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	7.2. O Poder Concedente terá o prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da assinatura deste Contrato de Concessão, para manifestar expressamente sua não objeção em relação ao PBI, ou solicitar esclarecimentos ou modificações, hipótese em que a Concessionária deverá prestar os esclarecimentos solicitados ou realizar as modificações requeridas no prazo determinado pelo Poder Concedente.	Teste	NÃO VALIDADA
42	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	4.30. A Garantia da Proposta deverá ser apresentada em caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública federal, seguro-garantia, fiança bancária ou título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total, conforme instruções do Anexo 1, no valor de R\$ 4.115.750,78	Sugestão: 4.30. A Garantia da Proposta deverá ser apresentada em caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública federal, seguro-garantia, fiança bancária ou título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total, conforme instruções do Anexo 1, no valor de R\$ 4.115.750,78	Agradecemos a contribuição. Não haverá alteração da resposta inicial,

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			dívida pública federal, seguro-garantia, fiança bancária ou título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total, conforme instruções do Anexo 1, no valor mínimo de R\$ 4.115.750,78 (quatro milhões, cento e quinze mil, setecentos e cinquenta reais e setenta e oito centavos).	(quatro milhões, cento e quinze mil, setecentos e cinquenta reais e setenta e oito centavos). Justificativa: No que se refere à Garantia de Proposta, esta, conforme consta na minuta do Edital, deverá ser apresentada no valor mínimo de R\$... , entretanto, necessário esclarecer que o valor da garantia, quando apresentado na modalidade de seguro garantia, sempre será o valor máximo coberto pela apólice, conforme definido no inciso X do art. 2º da Circular Susep 662/2022 que assim dispõe: Art. 2º Para fins desta Circular define-se: (...) X - valor da garantia: valor máximo garantido pela apólice. Na prática, esse valor é um limitador do valor da indenização e é uma das variáveis utilizadas para o cálculo do valor do prêmio do seguro. Neste sentido, oportuno destacar que o risco da Seguradora é limitado ao Limite Máximo de Garantia (LMG) em consonância com o artigo 13 da Circular Susep 662/2022, o qual prevê que a seguradora responde integralmente pelo valor do sinistro, limitado ao valor da garantia. Diante disso, faz-se necessário esclarecer que a Seguradora não poderá garantir a indenização em um montante mínimo. Considerando que ainda não fora disponibilizado o Anexo 1, conforme menciona a minuta do Edital, questiona-se se a ANTAQ está ciente e de acordo com o entendimento acima exposto e solicita-se o ajuste na redação.	pois se tratava de ajuste de redação. Contudo, por força do Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, os valores serão modificados.
43	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	4.31.1. O instrumento de Garantia da Proposta não poderá conter cláusula ou condição que exclua quaisquer responsabilidades contraídas pela Proponente relativamente à participação no Leilão, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro- garantia na regulamentação da SUSEP.	Sugestão: RISCOS EXCLUÍDOS x.x. Não estão incluídos na cobertura quaisquer prejuízos ocasionados direta ou indiretamente e ocorridos em consequência de: a) obrigações trabalhistas e previdenciárias, salvo se expressamente contratada cobertura adicional; b) riscos cobertos por outros ramos ou modalidades de seguro, tais como, mas não se limitando a seguro de responsabilidade civil, lucros cessantes e eventos e riscos de natureza ambiental; c) eventos de caso fortuito ou força maior, nos termos do Código Civil; d) inadimplência de obrigações garantidas, decorrentes de atos ou fatos de responsabilidade do Segurado, que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do Sinistro; e) inadimplência de obrigações do Edital que não sejam de responsabilidade do Tomador; f) atos de terrorismo conforme definido por legislação ou regulamentação aplicável; g) atos de hostilidade, guerra, rebelião, insurreição, revolução, confisco, destruição ou requisição decorrentes de qualquer ato de autoridade de fato ou de direito, civil ou militar e, em geral, todo ou qualquer ato ou consequência dessas ocorrências, bem como atos praticados por qualquer pessoa agindo ou em ligação com qualquer organização cujas atividades visem a derrubar pela força o governo ou instigar a sua queda, pela perturbação da ordem política e social do país por meio de atos de terrorismo, guerra, revolução, subversão e guerrilhas; h) quaisquer perdas, destruição ou danos, de quaisquer bens materiais, prejuízos e despesas emergentes ou consequentes de qualquer forma de radiação, contaminação, resíduo ou fissão, inclusive, mas não se limitando, às nucleares e ionizantes; i) obrigações que não estejam expressamente garantidas e previstas no Objeto da presente Apólice; j) quaisquer Prejuízos, perdas e/ou demais penalidades aplicadas em função da violação de normas anticorrupção dolosamente perpetradas pelo Segurado e/ou seus representantes. Justificativa: Cabe esclarecer que o mercado de seguro possui algumas cláusulas padronizadas, inclusive para atender pontos exigidos nos contratos de resseguro. Com isso, a delimitação de riscos excluídos nas apólices tem como objetivo a clareza para todas as partes envolvidas, especialmente o segurado, dos riscos que não possuem cobertura. Assim, é importante esclarecer que disposições no sentido de que a garantia não poderá conter cláusulas ou condição que exclua quaisquer responsabilidade inviabiliza o uso do seguro garantia, uma vez que por característica do produto, este possui algumas cláusulas padronizadas de riscos excluídos, para atender não apenas o requisito regulatório, eis que deve seguir as normas estabelecidas pelo órgão regulador (SUSEP), como também o contrato de resseguro. Sendo assim, para ausência de dúvida, solicita-se a inclusão pelo Poder Concedente da cláusula de riscos	Agradecemos a contribuição. O item 4.31.1 da Minuta de Edital será alterado, conforme a seguinte redação: "4.31.1. O instrumento de Garantia da Proposta não poderá conter cláusula ou condição que exclua quaisquer responsabilidades contraídas pela Proponente relativamente à participação no Leilão, salvo outras situações devidamente descritas nas condições contratuais do seguro, desde que com anuência do Poder Concedente, considerando-se risco excluído: I - a inadimplência de obrigações garantidas decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do sinistro; ou II - a inadimplência de

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				excluídos quando a Garantia de Proposta for apresentada na modalidade de seguro garantia	obrigações do objeto principal que não sejam de responsabilidade do tomador"
44	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	4.45.10. cobertura de multas, penalidades, remuneração da B3 e indenizações eventualmente devidas à ANTAQ, sem prejuízo de eventuais outras consequências, conforme aplicáveis a cada caso, tais como execução específica, aplicação de outras penalida	Sugestão: 4.45.10. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas à ANTAQ, sem prejuízo de eventuais outras consequências, conforme aplicáveis a cada caso, tais como execução específica, aplicação de outras penalidades, e/ou responsabilização da(s) Proponente(s) por valores devidos ou indenizáveis que extrapolem a Garantia da Proposta. Justificativa: Solicitamos, gentilmente, a exclusão do trecho remuneração da B3 , uma vez que tais valores, se devidos, já estariam abarcados no item 4.45.8 (recusa em efetuar o pagamento integral e tempestivo dos valores previstos neste Edital (ainda que a recusa seja manifestada somente por consorciada integrante de Consórcio). Além disso, não há no Edital a definição de tais valores que permita a apuração e eventual pagamento de indenização. Por fim, de toda forma, cabe reforçar que eventual inadimplemento da proponente que justifique a aplicação de penalidade nos termos do Edital, serão cobertos pela apólice de seguro garantia.	Agradecemos a contribuição. O item 4.45.10 da Minuta de Edital será alterado, bem como será incluído novo subitem, conforme a seguinte redação: "4.45.10. inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, em virtude de remuneração da B3, relativos aos procedimentos necessários à realização do Leilão, que impede os Proponentes de assinar o contrato. 4.45.11. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas à ANTAQ, sem prejuízo de eventuais outras consequências, conforme aplicáveis a cada caso, tais como execução específica, aplicação de outras penalidades, e/ou responsabilização da(s) Proponente(s) por valores devidos ou indenizáveis que extrapolem a Garantia da Proposta;"
45	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	10.10.2. Para eventos no período de até 24 meses após o término do Contrato de Concessão, valor de R\$ 4.115.750,78 (quatro milhões, cento e quinze mil, setecentos e cinquenta reais e setenta e oito centavos).	Sugestão: Exclusão do Item Justificativa: Considerando que o Contrato não é claro quanto à finalidade da garantia citada e não justifica a necessidade de apresentação da garantia após o término do Contrato de Concessão, sugerimos a exclusão do item.	Agradecemos a contribuição. Não haverá alteração da resposta inicial, pois se tratava de ajuste de redação. Contudo, por força do Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, os valores serão modificados.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
46	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	<p>10.14. As cartas de fiança bancária e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano, sendo de inteira responsabilidade da Concessionária mantê-las em vigor, de forma ininterrupta, durante todo o prazo de vigência do Contrato de Concessão, assim como no período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato de Concessão, conforme as Subcláusulas 10.9 e 10.10, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias.</p>	<p>Sugestão: 10.14. As cartas de fiança bancária e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano, sendo de inteira responsabilidade da Concessionária mantê-las em vigor, de forma ininterrupta, durante todo o prazo de vigência do Contrato de Concessão, conforme as Subcláusulas 10.9 e 10.10, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias. Justificativa: Exclusão do trecho destacado "assim como no período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato de Concessão". Necessário esclarecer que a garantia de execução cobrirá apenas eventos ocorridos dentro da vigência da Apólice, o que não justifica eventuais coberturas após o término do Contrato de Concessão.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 10.14 da Minuta de Contrato será alterada, visando a inclusão de referência à Subcláusula 28.14.1, conforme a seguinte redação: "10.14. As cartas de fiança bancária e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano, sendo de inteira responsabilidade da Concessionária mantê-las em vigor, de forma ininterrupta, durante todo o prazo de vigência do Contrato de Concessão, assim como no período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato de Concessão, conforme as Subcláusulas 10.9, 10.10 e 28.14.1, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias."</p>
47	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	<p>10.15.4. Nas hipóteses em que a Concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento de obrigações pecuniárias ou devidas ao Poder Concedente e à ANTAQ em decorrência do Contrato de Concessão, ressalvados os tributos. Justificativa para a Exclusão do trecho "outras indenizações". Em relação aos Prejuízos cobertos pelas Apólices de Seguro Garantia na modalidade Executante Concessionário - Garantia de Execução, é válido reforçar alguns conceitos: a apólice na modalidade em questão visa garantir indenização, até o LMG, pelos inadimplementos do Tomador (Concessionária) no Contrato de Concessão, apurados mediante regular processo administrativo, sendo tais inadimplementos referentes (i) a diferença entre os investimentos a serem realizados no período de vigência da Apólice, conforme previsto no Contrato de Concessão e os investimentos não concluídos por culpa ou dolo do Tomador no período de vigência da Apólice; (ii) os valores de Outorga; (iii) multas aplicadas em decorrência de inadimplemento do Contrato de Concessão; (iv) valor comprovadamente necessário para recebimento dos Bens Reversíveis e (iv) Outras Receitas devidas em contraprestação à concessão exclusivamente ao Poder Concedente e previstos no Contrato de Concessão. Sendo assim, quaisquer eventos diversos destes que resultem em quaisquer prejuízos não poderão ser diretamente garantidos pelas Apólices. Sendo assim, ressalvados os Prejuízos dispostos nas Apólices, outras eventuais indenizações , de maneira genérica, não</p>	<p>Sugestão: 10.15.4. Nas hipóteses em que a Concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento de obrigações pecuniárias ou devidas ao Poder Concedente e à ANTAQ em decorrência do Contrato de Concessão, ressalvados os tributos. Justificativa para a Exclusão do trecho "outras indenizações". Em relação aos Prejuízos cobertos pelas Apólices de Seguro Garantia na modalidade Executante Concessionário - Garantia de Execução, é válido reforçar alguns conceitos: a apólice na modalidade em questão visa garantir indenização, até o LMG, pelos inadimplementos do Tomador (Concessionária) no Contrato de Concessão, apurados mediante regular processo administrativo, sendo tais inadimplementos referentes (i) a diferença entre os investimentos a serem realizados no período de vigência da Apólice, conforme previsto no Contrato de Concessão e os investimentos não concluídos por culpa ou dolo do Tomador no período de vigência da Apólice; (ii) os valores de Outorga; (iii) multas aplicadas em decorrência de inadimplemento do Contrato de Concessão; (iv) valor comprovadamente necessário para recebimento dos Bens Reversíveis e (iv) Outras Receitas devidas em contraprestação à concessão exclusivamente ao Poder Concedente e previstos no Contrato de Concessão. Sendo assim, quaisquer eventos diversos destes que resultem em quaisquer prejuízos não poderão ser diretamente garantidos pelas Apólices. Sendo assim, ressalvados os Prejuízos dispostos nas Apólices, outras eventuais indenizações , de maneira genérica, não</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 10.15.4 da Minuta de Contrato será alterada, visando a retirada do termo "outras indenizações", conforme a seguinte redação: "10.15.4. Nas hipóteses em que a Concessionária não efetuar, no prazo devido, os pagamentos ou obrigações pecuniárias devidas ao Poder Concedente e à ANTAQ em decorrência do Contrato de Concessão,</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				ensejariam o acionamento da garantia. De toda forma, é imprescindível esclarecer que uma vez que os inadimplementos justifiquem, conforme previsão do Contrato de Concessão, a aplicação de uma penalidade e esta não seja paga pelo Tomador/Concessionária, a penalidade poderá ensejar a execução da garantia, cabendo a Seguradora o pagamento da indenização, nos termos da Apólice.	ressalvados os tributos."
48	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	25.6.1. Se as receitas da Concessão não forem suficientes para cobrir as despesas necessárias à continuidade das Atividades, a ANTAQ poderá executar a Garantia de Execução Contratual para obter os recursos faltantes.	Sugestão: Exclusão ou inclusão de ressalva no seguinte sentido: "25.6.1.1. O disposto na cláusula 40.7 não se aplica para o caso de Garantia de Execução apresentada na modalidade seguro garantia". Justificativa: Em linha com o comentário anterior, o evento indicado na Cláusula 25.6.1 em si mesmo não ensejaria o acionamento da garantia. Embora as receitas não sejam suficientes para cobrir o valor dos financiamentos, investimentos, tal fato não seria suficiente para caracterizar eventual prejuízo, uma vez que a concessionária pode ter outros meios para cobrir os valores, como caixa, por exemplo. Entretanto, de igual forma como mencionado nos comentários acima, a Apólice de seguro garantia poderá cobrir eventual penalidade aplicada em decorrência do inadimplemento. Desse modo, sugere-se a exclusão da referida cláusula ou inclusão de ressalva indicando que não se aplica ao seguro garantia.	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 25.6.1 da Minuta de Contrato será suprimida, ademais, a Subcláusula 10.8.6.1 será alterada, conforme a seguinte redação: "10.8.6.1. Contratar seguro na modalidade Riscos Nomeados e Operacionais incluindo lucros cessantes durante a operação, com cobertura para as despesas fixas, sendo o valor mínimo de indenização o somatório dos valores relativos a uma campanha de dragagem de manutenção, necessárias à continuidade da prestação das Atividades, perda de receita bruta e/ou a interrupção ou perturbação no giro de negócios do Segurado em decorrência dos danos materiais previstos na especificação da apólice, em razão de queda de fornecimento de utilidades devidamente mencionadas na especificação da apólice, bem como aqueles nos quais a complexidade dos riscos inviabiliza sua identificação, com a estipulação de cobertura de danos patrimoniais, estruturada na forma all risks"

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					(todos os riscos), garantindo cobertura para quaisquer eventos, relacionados ao risco da atividade exercida, com exceção dos riscos expressamente excluídos, incluindo os bens sob sua responsabilidade ou posse, em especial os Bens Reversíveis integrantes da Concessão."
49	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 4: Modelos e Condições Mínimas para Garantia de Execução	3.1. Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas pela Concessionária perante o Poder Concedente nos termos do Contrato de Concessão, devendo os Beneficiários serem indenizados, pelo valor fixado no item 5 abaixo, quando ocorrer qualquer descumprimento de obrigação contratual, aplicação de penalidades e inadimplemento.	Sugestão: 3.1. Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas pela Concessionária perante o Poder Concedente nos termos do Contrato de Concessão e observadas as condições da Garantia de Execução, devendo os Beneficiários serem indenizados, até o valor fixado no item 5 abaixo, quando ocorrer qualquer descumprimento de obrigação contratual, aplicação de penalidades e inadimplemento. Justificativa: Necessário esclarecer que eventual sinistro da garantia de execução fica condicionado ao regular processo administrativo e a devida apuração dos prejuízos. Assim sendo, os Beneficiários/Segurado serão indenizados pelos prejuízos devidamente apurados durante o processo de regulação do sinistro, ATÉ o valor fixado no item 5, observadas as condições da Apólice. Por este motivo, sugere-se pequeno ajuste na redação.	Agradecemos a contribuição. O item 3.1 do Anexo 4 da Minuta de Contrato será alterado, visando a inclusão do termo "e observado o regular processo administrativo", conforme a seguinte redação: " 3.1. Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas pela Concessionária perante o Poder Concedente nos termos do Contrato de Concessão e observado o regular processo administrativo, devendo os Beneficiários serem indenizados, pelo valor fixado no item 5 abaixo, quando ocorrer qualquer descumprimento de obrigação contratual, aplicação de penalidades e inadimplemento."
50	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	Todo o documento.	Referências utilizadas para as sugestões: ABRIAL, E., L. A. ESPÍNOLA, A. P. RABUFFETTI, M. F. EURICH, A. R. PAIRA, M. C. M. BLETTLER, M. L. AMSLER. 2019. Variability of hydrological connectivity and fish dynamics in a wide subtropical-temperate floodplain. River Research and Applications 35:1520-1529 DA SILVA, C. J., K. N. SILVA SOUSA, S. K. IKEDA-CASTRILLON, C. R. A. S. LOPEZ, J. R. DA SILVA NUNES, M. A. CARNIELLO, P. R. MARIOTTI, W. L. LAZARO, A. MORINI, B. W. ZAGO, C. L. FAÇANHA, R. ALBERNAZSILVEIRA, E. LOUREIRO, I. G. VIANA, R. F. D. OLIVEIRA,	Agradecemos a contribuição. As referências serão consideradas para aprimoramento do projeto.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>W. J. ALVES DA CRUZ, J. C. DE ARRUDA, N. L. SANDER, D. S. DE FREITAS JUNIOR, V. R. PINTO, A. C. DE LIMA, AND R. H. G. JONGMAN. 2015. Biodiversity and its drivers and pressures of change in the wetlands of the Upper Paraguay-Guaporé Ecotone, Mato Grosso (Brazil). Land Use Policy 47:163-178. FRASER, L.H. & KEDDY, P.A. (eds.). 2005. The World's Largest Wetlands: Ecology and Conservation. Cambridge: Cambridge University Press, 488 p HAMILTON, S. K. 1999. Potential effects of a major navigation project (Paraguay-Parana Hidrovia) on inundation in the Pantanal floodplains. Regulated Rivers-Research & Management. 15:298-299 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1977. Região Centro-Oeste: Geografia do Brasil: Rio de Janeiro, SERGRAF. JUNK, W. J.; BAYLEY, P. B.; SPARKS, R. E. 1989. The flood pulse concept in river-floodplain systems. In: DODGE, D. P. (Ed.). Proceedings of the International Large River Symposium (LARS). Canadian Special Publication of Fisheries and Aquatic Sciences, v. 106, p. 110-127. JUNK, W. J., J. C. DA SILVA, C. NUNES DA CUNHA, AND W. K. M. 2011. The Pantanal: Ecology, biodiversity and sustainable management of a large neotropical seasonal wetland. Pensoft Publishers, Sofia KEDDY, P. A.; FRASER, L. H.; SOLOMESHCH, A. I.; JUNK, W. J.; CAMPBELL, D. R.; ARROYO, M. T. K.; ALHO, C. J. R. 2009. Wet and Wonderful: The World's Largest Wetlands Are Conservation Priorities. BioScience, v. 59, n. 1, p. 39-51. doi:10.1525/bio.2009.59.1.8. LEHNER, B., ANAND, M., FLUET-CHOQUINARD, E., TAN, F., AIRES, F., ALLEN, G. H., BOUSQUET, P., CANADELL, J. G., DAVIDSON, N., FINLAYSON, C. M., GUMBRECHT, T., HILARIDES, L., HUGELIUS, G., JACKSON, R. B., KORVER, M. C., MCINTYRE, P. B., NAGY, S., OLEFELDT, D., PAVELSKY, T. M., PEKEL, J.-F., POULTER, B., PRIGENT, C., WANG, J., WORTHINGTON, T. A., YAMAZAKI, D., & THIEME, M. 2024. Mapping the world's inland surface waters: an update to the Global Lakes and Wetlands Database (GLWD v2). Earth System Science Data, Discussion started: 30 July 2024. Preprint. doi:10.5194/essd-2024-204. MARENKO, J. A. CUNHA, A. P., & CUARTAS, L. A. 2021. Extreme Drought in the Brazilian Pantanal in 2019-2020: Characterization, Causes, and Impacts. Frontiers in Water, 3, 639204. https://doi.org/10.3389/frwa.2021.639204 OLIVEIRA, A.M.S. & BRITO, S.N.A. (Eds.). 1998. Geologia de Engenharia. São Paulo: Associação Brasileira de Geologia de Engenharia (ABGE). STEVAUX, J. C.; MACEDO, H. A.; ASSINE, M. L.; SILVA, A. 2020. Changing fluvial styles and backwater flooding along the Upper Paraguay River plains in the Brazilian Pantanal wetland. Geomorphology, v. 350, p. 106906. WANTZEN, K. M., E. DRAGO, AND C. J. DA SILVA. 2005. Aquatic habitats of the Upper Paraguay River-Floodplain-System and parts of the Pantanal (Brazil). Ecohydrology & Hydrobiolgy 21:1-15 WANTZEN, K. M., P. GIRARD, F. O. ROQUE, C. NUNES DA CUNHA, R. M. CHIARAVALLOTTI, A. V. NUNES, I. M. BORTOLOTTO, A. GUERRA, C. PAULIQUEVIS, M. FRIEDLANDER, AND J. PENHA. 2023. The Pantanal: How long will there be Life in the Rhythm of the Waters? Pages in K. M. Wantzen, editor. River Culture - Life as a dance to the rhythm of the waters. UNESCO Publishing, Paris WANTZEN, K. M. et al. The end of an entire biome? World's largest wetland, the Pantanal, is menaced by the Hidrovia project which is uncertain to sustainably support large-scale navigation. 2024. Science of The Total Environment, 908, 167751. DOI: 10.1016/j.scitotenv.2023.167751 WU, Q. 2018. GIS and Remote Sensing Applications in Wetland Mapping and Monitoring. Comprehensive Geographic Information Systems, p. 140-157. doi:10.1016/b978-0-12-409548-9.10460-9</p>	
51	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	II. Detalhamento do objeto	Proposta de alteração do artigo 7: Proposta de alteração: a) Garantir as condições de navegabilidade na Área da Concessão, executando as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, para melhoria de infraestrutura e manutenção de Nível de Serviço definidos no Contrato de Concessão. Antes da execução de qualquer atividade de dragagem, derrocamento ou remoção de material natural dos rios, a Concessionária deverá realizar levantamentos detalhados	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>dos pontos exatos dessas intervenções, identificando suas características ambientais e os possíveis impactos sobre os ecossistemas. Os locais mapeados, acompanhados de um relatório técnico, deverão ser informados com, no mínimo, doze meses de antecedência, considerando o ciclo hidrológico do Pantanal, e disponibilizados publicamente para que pesquisadores, organizações da sociedade civil e órgãos ambientais possam avaliar a viabilidade das intervenções. Caso os impactos ambientais sejam considerados significativos, inviabilizando a manutenção dos processos ecológicos essenciais da área, a atividade deverá ser cancelada. b) Respeitadas as competências da Autoridade Marítima, realizar monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos necessários à apuração das condições de navegabilidade na Área da Concessão. Caso os resultados desse monitoramento indiquem que as condições naturais do rio não estão adequadas para a navegação e que intervenções como dragagem e derrocagem sejam necessárias, as operações somente poderão ser realizadas se for comprovado que os impactos ambientais não comprometerão o equilíbrio ecológico do Pantanal. Se os impactos forem significativos, a atividade deverá ser suspensa até que as condições naturais se restabeleçam ou até que estudos aprofundados indiquem alternativas sustentáveis de mitigação. f) Respeitadas as competências da Autoridade Marítima, garantir, na Área da Concessão, que o leito do rio permaneça desobstruído de vegetação aquática. Antes de qualquer atividade de remoção de vegetação, deverá ser elaborado um relatório de impacto ambiental da região exata afetada, o qual será divulgado publicamente com, no mínimo, doze meses de antecedência, considerando o ciclo hidrológico do Pantanal. Caso a sociedade civil e especialistas apontem que o impacto ambiental será significativo para a dinâmica ecológica da área, a desobstrução não poderá ser realizada. g) Respeitadas as competências da Autoridade Marítima, garantir infraestrutura adequada para os pontos de desmembramento previstos no Contrato de Concessão. Qualquer obra ou modificação estrutural a ser realizada deverá respeitar integralmente as limitações ambientais e ser precedida da elaboração de um relatório de impacto ambiental detalhado. Esse relatório deverá ser disponibilizado publicamente, com antecedência mínima de doze meses de antecedência, considerando o ciclo hidrológico do Pantanal, e submetido a consulta pública para que a sociedade civil, especialistas e órgãos ambientais possam avaliar a viabilidade do projeto. Caso os impactos ambientais sejam considerados significativos e comprometam a integridade ecológica da região, a obra deverá ser cancelada. h) A gestão ambiental da Área da Concessão deverá ser realizada por uma empresa especializada e independente, distinta da Concessionária, garantindo maior transparência e imparcialidade na aplicação das diretrizes ambientais. Para evitar conflitos de interesse e minimizar riscos de corrupção, será necessário o envolvimento de pelo menos uma segunda empresa ou organização ambiental independente, que deverá auditar periodicamente os dados e medidas adotadas pela Concessionária. Todos os dados ambientais obtidos ao longo da concessão, incluindo relatórios de monitoramento, indicadores de qualidade da água, fauna e flora, devem ser disponibilizados publicamente de maneira acessível e gratuita, garantindo o direito da sociedade ao acompanhamento das condições ambientais da hidrovia. i) As atividades desenvolvidas no âmbito da concessão devem assegurar não apenas as vantagens relacionadas à melhoria da infraestrutura hidroviária, mas também a sustentabilidade do Pantanal, garantindo que os benefícios econômicos da hidrovia não comprometam os ecossistemas locais. Como um dos maiores sistemas úmidos do mundo e um Patrimônio Natural da Humanidade, o Pantanal desempenha funções ambientais essenciais, como a regulação do ciclo hidrológico, a filtragem de sedimentos e nutrientes, e a manutenção de habitats críticos para a biodiversidade. Qualquer intervenção deverá ser planejada levando em conta os impactos</p>	<p>socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade.</p> <p>Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.</p> <p>Com relação a disponibilização de informações, ressalta-se que foi prevista a elaboração do Programa de Comunicação Social, cujo um dos objetivos é a divulgação das informações em execução pela concessionária.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				de longo prazo sobre os recursos hídricos, a fauna e as populações tradicionais, assegurando que a navegação seja compatível com a conservação desse bioma singular.	
52	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	II. Detalhamento do objeto	<p>Justificativa para alteração do artigo 7: a) A dragagem e o derrocamento podem causar impactos significativos no Pantanal, especialmente em áreas de estreitamento do canal, próximas a unidades de conservação e terras indígenas, onde o equilíbrio ecológico é mais sensível (Wantzen et al., 2024). As principais consequências dessas atividades incluem: aumento da turbidez da água, prejudicando organismos aquáticos que dependem da luz para processos biológicos, remobilização de sedimentos contaminados, podendo afetar a qualidade da água e a fauna, erosão das margens e alterações morfológicas no leito do rio, impactando ecossistemas ribeirinhos, interferência na dinâmica dos fluxos hídricos, podendo comprometer a conectividade ecológica e a reprodução de espécies aquáticas, alteração da oferta de nutrientes e possíveis impactos na cadeia alimentar local (Wantzen et al., 2005, Wantzel et al., 2024). Conforme os autores Stevaux et al., (2020), existem áreas estreitas localizadas ao longo da borda oeste da bacia sedimentar do Pantanal, delimitadas por características geológicas que funcionam como gargalos para o fluxo de inundação. Essas barreiras naturais retardam o movimento das ondas de cheia, criando um efeito de remanso que diminui a velocidade do escoamento. Em cada uma dessas regiões estreitas, esse retardamento reduz a velocidade do fluxo, gerando vastos corpos d'água a montante que armazenam as águas de inundação, influenciando tanto a duração quanto a amplitude das cheias. Esse efeito de remanso permite que as águas fiquem temporariamente represadas por meses, prolongando o escoamento superficial e estendendo a estação de cheia, o que é essencial para a preservação do Pantanal e seu rico ecossistema (Stevaux et al., 2020). Dado que essas consequências podem comprometer a sustentabilidade ambiental do Pantanal, é essencial que as áreas de intervenção sejam previamente identificadas e analisadas de forma transparente, permitindo que a sociedade e os pesquisadores validem a necessidade e a viabilidade ambiental dessas atividades. b) Quando o monitoramento indicar que o rio não está em condições ideais para a navegação, pode haver a tendência de se realizar intervenções como dragagem e derrocagem de maneira automática. No entanto, essas operações não devem ocorrer sem uma análise criteriosa, pois podem gerar impactos irreversíveis para o meio ambiente e comprometer a viabilidade da hidrovia a longo prazo. O pulso de inundação e seca do Pantanal é essencial para a biodiversidade e para a renovação dos ecossistemas aquáticos (Junk et al., 1989). Alterações no leito do rio para viabilizar a navegação durante períodos de estiagem podem prejudicar esse ciclo, afetando diretamente a recarga hídrica da região (Stevaux et al., 2020). A remoção excessiva de sedimentos ou a alteração da dinâmica do fluxo pode provocar erosão das margens e aumento do assoreamento em outras áreas do rio, exigindo futuras dragagens constantes e tornando a hidrovia economicamente insustentável (Wantzen et al., 1999). Alterações no leito podem afetar seus ciclos de vida da fauna aquática, reduzindo as populações pesqueiras e prejudicando tanto o ecossistema quanto a economia das comunidades ribeirinhas (Wantzen et al., 2024). A dragagem pode liberar sedimentos contaminados, afetando a qualidade da água e prejudicando organismos aquáticos (Wantzen et al., 2024). Além disso, a remoção de substratos do fundo do rio pode eliminar habitats essenciais para a fauna. Caso os levantamentos hidrológicos indiquem que as condições naturais não são adequadas para a navegação, as operações só poderão ocorrer se os seguintes critérios forem atendidos: Estudos ambientais detalhados demonstrarem que a intervenção não causará impactos irreversíveis ao ecossistema. A participação de cientistas, órgãos ambientais e sociedade civil na tomada de decisão for garantida, conforme o Princípio da Transparência da Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981). Foram exploradas</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes à execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>alternativas sustentáveis para minimizar o impacto da atividade. Caso os impactos sejam considerados significativos, as operações deverão ser suspensas e a navegação deverá se adequar às condições naturais do rio, em vez de alterar o rio para atender à navegação. A exigência de um controle rigoroso sobre as intervenções no rio está fundamentada em: Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981): determina que ações potencialmente degradadoras devem ser justificadas tecnicamente e sujeitas ao controle da sociedade; Lei de Recursos Hídricos (Lei nº 9.433/1997): prioriza o uso sustentável da água, garantindo que os interesses econômicos não comprometam os ciclos naturais e a biodiversidade; Convenção de Ramsar e UNESCO : o Pantanal é um patrimônio natural reconhecido mundialmente, exigindo medidas rigorosas para sua preservação.</p>	
53	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	10.A Área da Concessão é composta por 590 km (quinhentos e noventa quilômetros) de via navegável no leito do Rio Paraguai, contados a partir do município de Corumbá (km 1521), no estado do Mato Grosso do Sul, até a foz do Rio Apa (km 932), localizada no município de Porto Murtinho, também no estado do Mato Grosso do Sul, trecho denominado de Tramo Sul. Compõem, ainda, a Área da Concessão os 10 km (dez quilômetros) de leito do Canal do Tamengo, compreendido no município de Corumbá/MS. Para efeitos deste contrato, considera-se leito do rio a superfície ocupada permanentemente pelas águas, incluindo os canais de escoamento e suas estruturas submersas naturais. Além disso, deverão ser delimitadas previamente as áreas marginais adjacentes ao leito do rio, indicando claramente quais regiões podem ser utilizadas para instalações de infraestrutura associada, como portos, terminais e áreas de apoio logístico, de forma a avaliar e mitigar os impactos ambientais e sociais dessas intervenções. Justificativa: A modificação no texto se faz necessária para especificar corretamente o conceito de "leito do rio" e incluir a exigência de delimitação e definição das áreas marginais as quais serão utilizadas para obras da hidrovia, uma vez que essas regiões podem ser alvo de intervenções para construção de portos, terminais, pátios de carga e outras infraestruturas. O leito do rio é a porção do terreno coberta permanentemente pelas águas, podendo incluir canais principais, bancos de areia submersos e ilhas temporárias formadas pelo transporte de sedimentos (Schumm, 1977). Sua delimitação é essencial para evitar ambiguidades na interpretação do contrato e garantir que qualquer intervenção seja realizada com critérios técnicos e ambientais adequados.	<p>Agradecemos a contribuição. Entendemos que a definição da área da concessão está delineada de forma adequada no dispositivo citado. A sugestão de incluir a ideia de "superfície ocupada permanentemente pelas águas" parece não estar em linha com a ideia de que o traçado do rio é dinâmico, podendo sofrer alterações naturais com o tempo. Nesse sentido, a ideia é que a área da concessão acompanhe essas alterações naturais. Outro ponto da contribuição diz respeito a delimitação prévia de áreas marginais adjacentes ao leito do rio, em razão de que "regiões podem ser utilizadas para instalações de infraestrutura associada, como portos, terminais e áreas de apoio logístico, de forma a avaliar e mitigar os impactos ambientais e sociais dessas intervenções". Sobre esse aspecto, informamos que não há previsão na Minuta de</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					Contrato para que a concessionária venha a construir infraestruturas como portos ou terminais portuários. A Subcláusula 1.1.5 da Minuta de Contrato define Área da Concessão e Infraestruturas Relacionadas como "Áreas e equipamentos públicos cedidos à Concessionária, conforme a Cláusula 3 e discriminadas no Anexo 5, bem como os demais Bens da Concessão". Na cláusula e anexo citados não há nenhuma previsão da realização desse tipo de atividade, tampouco essas atividades são atribuídas à Concessionária conforme o Plano de Exploração Hidroviária, Anexo 1 da Minuta de Contrato. Desse modo, entendemos que a proposta de alteração do dispositivo em análise não é adequada.
54	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	11.A Área de Influência da Concessão, na Data de Assunção, é composta por 660 km (seiscentos e sessenta quilômetros) de via navegável, contados a partir do município de Cáceres/MT (km 2181), no estado do Mato Grosso, até Corumbá (km 1521), no estado do Mato Grosso do Sul, trecho denominado de Tramo Norte. Além da delimitação da via navegável, deverão ser previamente definidos os pontos ao longo das margens onde poderão ser implantadas infraestruturas associadas, como portos, terminais, armazéns, acessos rodoviários e áreas de apoio logístico. A definição desses pontos deve considerar critérios ambientais rigorosos, garantindo que as obras sejam planejadas de forma a minimizar impactos sobre a vegetação ciliar, os processos de sedimentação e a dinâmica hidrológica da bacia. Todas as áreas destinadas à implantação de infraestrutura deverão ser analisadas previamente, com a publicação de estudos de impacto ambiental e a realização de consulta pública, com doze meses de antecedência, considerando o ciclo hidrológico do Pantanal, antes do início das intervenções. Caso os estudos ambientais ou a participação da sociedade civil indiquem impactos ambientais significativos e irreversíveis, as obras deverão ser canceladas, garantindo que a integridade ecológica do Pantanal e da Bacia do Alto Paraguai não seja comprometida.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes a execução da atividade.	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
55	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	11. A Área de Influência da Concessão, na Data de Assunção, é composta por 660 km (seiscentos e sessenta quilômetros) de via navegável, contados a partir do município de Cáceres/MT (km 2181), no estado do Mato Grosso, até Corumbá (km 1521), no estado do Mato Grosso do Sul, trecho denominado de Tramo Norte.	Justificativa para proposta de alteração: A inclusão da exigência de delimitação das margens para implantação de infraestruturas é fundamental para evitar impactos ambientais descontrolados ao longo do Tramo Sul do Rio Paraguai. Sem uma definição clara dessas áreas, poderão ocorrer ocupações e intervenções em locais ambientalmente sensíveis, comprometendo a funcionalidade ecológica do Pantanal e da Bacia do Alto Paraguai. A vegetação nas margens do rio atua na proteção contra erosão, na filtragem de sedimentos e na manutenção da qualidade da água (Wantzen et al., 2023). Obras de infraestrutura em áreas não planejadas podem levar ao desmatamento e ao empobrecimento do ecossistema ribeirinho. A retirada de vegetação e a movimentação de solo sem planejamento adequado podem acelerar o processo de assoreamento do rio, reduzindo sua profundidade e comprometendo a navegabilidade (Wantzen et al., 1999). O Tramo Sul é fundamental para a regulação hidrológica do Pantanal, pois as áreas marginais são zonas de infiltração e armazenamento de água (Stevaux et al., 2020). A implantação de infraestruturas deve levar em conta a presença de territórios tradicionais e comunidades dependentes do rio, evitando que esses grupos sejam afetados negativamente (Wantzen et al., 2024). A exigência de consulta pública e estudos ambientais assegura que especialistas e comunidades locais possam avaliar a viabilidade das infraestruturas propostas. Caso os estudos e as manifestações da sociedade civil indiquem que os impactos ambientais não podem ser mitigados sem comprometer a funcionalidade ecológica do Pantanal, as intervenções deverão ser suspensas ou canceladas. Essa medida está fundamentada no Princípio da Precaução, estabelecido pela Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) que determina que projetos com potencial de causar danos ambientais graves devem ser evitados e, na consulta livre prévia e informada inserida na OIT169. Além disso, o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001) prevê que o planejamento urbano e infraestrutural deve considerar o equilíbrio ambiental e a participação popular na tomada de decisões.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
56	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	17. Embora a Área de Influência da Concessão não faça parte da Área da Concessão, fica expressamente vedada qualquer atuação da Concessionária nessa área, independentemente de solicitação do Poder Concedente, seja para atividades de dragagem, derrocagem, obras de infraestrutura ou qualquer outro tipo de intervenção. A Área de Influência não pode ser objeto de qualquer modificação física que altere sua dinâmica natural.	Proposta de alteração: 17. Embora a Área de Influência da Concessão não faça parte da Área da Concessão, fica expressamente vedada qualquer atuação da Concessionária nessa área, independentemente de solicitação do Poder Concedente, seja para atividades de dragagem, derrocagem, obras de infraestrutura ou qualquer outro tipo de intervenção. A Área de Influência não pode ser objeto de qualquer modificação física que altere sua dinâmica natural.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
57	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	17. Embora a Área de Influência da Concessão não faça parte da Área da Concessão, a Concessionária poderá ser instada, pelo Poder Concedente, a nela atuar quando cabível, ensejando procedimento de Revisão Extraordinária, nos termos do Contrato de Concessão.	Justificativa para alteração: A expansão da hidrovia para o Tramo Norte do rio Paraguai não pode ser viabilizada devido aos graves impactos ambientais irreversíveis que seriam causados pela alteração do regime hidrológico, da dinâmica sedimentar e da biodiversidade do Pantanal. O estreitamento do rio impõe restrições operacionais à navegação de grandes embarcações, exigindo a retificação de curvas naturais e remoção de obstáculos geológicos, como afloramentos rochosos (Wantzen et al., 2024). Essas alterações modificariam drasticamente a hidrodinâmica local, prejudicando o fluxo de água para lagoas marginais e várzeas inundáveis, que desempenham um papel essencial na manutenção da biodiversidade do Pantanal (Steaux et al., 2024). O aumento da descarga do canal natural do rio, causado por essas modificações, reduziria a extensão e a duração das inundações nas planícies adjacentes (Wantzen et al., 2024). Estudos baseados em imagens de satélite mostram que níveis mais baixos do rio Paraguai diminuiriam a conectividade hidrológica entre o canal principal e a planície de inundações, afetando diretamente a reprodução de peixes migratórios e a manutenção dos ecossistemas aquáticos (Hamilton, 1999). Além disso, o Tramo Norte inclui unidades de conservação e áreas protegidas que têm o objetivo de preservar a integridade ecológica do Pantanal. Entre elas, destacam-se: Parque Nacional do Pantanal Matogrossense - um dos mais importantes refúgios de fauna do bioma, reconhecido internacionalmente como Sítio do Patrimônio Natural da Humanidade pela UNESCO e Sítio Ramsar, essencial para a conservação de aves migratórias, mamíferos aquáticos e peixes. Estação Ecológica de Taiamã - uma das áreas mais preservadas do Pantanal, destinada exclusivamente à pesquisa científica e proteção da biodiversidade, onde qualquer intervenção humana é restrita. Áreas de Preservação Permanente (APPs) e Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPNs) - fundamentais para a manutenção da conectividade hidrológica e da estabilidade ecológica da região. Outro impacto crítico da expansão da hidrovia para essa região é a ameaça às populações tradicionais e comunidades indígenas, que dependem do equilíbrio ambiental para sua sobrevivência. A pesca artesanal, atividade essencial para muitas comunidades ribeirinhas, seria comprometida pela redução das áreas de inundações e pelo declínio das populações de peixes migratórios. O ecoturismo e a pesca esportiva, que movimentam a economia local de forma sustentável, também seriam prejudicados com a degradação ambiental.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
58	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da	27. Estão incluídas entre as Atividades da Concessionária a realização de Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos, nos termos e condições expressas neste PEH, que contemplam: b) A Concessionária deverá realizar campanhas de dragagem somente quando for comprovada a	Proposta de alteração: 27. Estão incluídas entre as Atividades da Concessionária a realização de Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos, nos termos e condições expressas neste PEH, que contemplam: b) A Concessionária deverá realizar campanhas de dragagem somente quando for comprovada a	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
		Hidrovia (PEH)	Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos, nos termos e condições expressas neste PEH, que contemplam:	necessidade técnica e ambiental, com base em estudos hidrossedimentológicos e ambientais detalhados. A dragagem não deverá ser realizada em trechos onde o calado já for suficiente para a navegação prevista no contrato, evitando intervenções desnecessárias que possam comprometer a dinâmica sedimentar e ecológica do rio Paraguai. j) A Concessionária deverá realizar dragagem apenas dentro dos parâmetros necessários para garantir a navegabilidade segura e sustentável da hidrovia, respeitando a morfologia natural do rio e os processos hidrossedimentares do Pantanal. O limite máximo de profundidade para dragagem deverá ser definido com base em estudos técnicos e ambientais prévios, considerando o equilíbrio ecológico e a viabilidade econômica das intervenções. A dragagem a 10 metros de profundidade ou mais não será permitida sem a devida justificativa técnica e ambiental, aprovada pelos órgãos competentes.	interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
59	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	27. Estão incluídas entre as Atividades da Concessionária a realização de Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos, nos termos e condições expressas neste PEH, que contemplam:	Justificativa para alteração: A exigência de dragagem obrigatória, mesmo em áreas onde a profundidade já é suficiente para a navegação, contraria os princípios de manejo sustentável e pode resultar em impactos ambientais desnecessários. O Pantanal tem uma dinâmica hidrossedimentar complexa, onde intervenções excessivas podem acelerar o assoreamento em outros trechos, aumentar a erosão das margens e comprometer a biodiversidade local. Além disso, a profundidade da dragagem deve ser definida com base em estudos técnicos e ambientais que considerem a viabilidade da intervenção. A exigência de dragagem a 10 metros de profundidade ou mais sugere a intenção de modificar a hidrovia para embarcações de grande porte, sem levar em conta a capacidade natural do rio e a sustentabilidade dessas operações. Essas modificações podem alterar drasticamente a dinâmica do rio Paraguai, aumentar a necessidade de manutenção contínua e gerar custos elevados para a operação da hidrovia no longo prazo. Outro fator preocupante é a relação entre o aumento da profundidade do canal de navegação e a redução da capacidade de inundação do Pantanal. O aumento da descarga do canal natural do rio resultaria em níveis de água mais baixos e menos inundações nas planícies de inundação adjacentes. Modelos baseados em imagens de satélite mostram que os níveis mais baixos do rio Paraguai reduziriam a extensão e a duração da inundação da planície de inundação (Hamilton, 1999). Como o Pantanal depende da inundação sazonal para a recarga de nutrientes, a manutenção de ecossistemas aquáticos e a reprodução da fauna, qualquer intervenção que reduza esse processo pode comprometer a biodiversidade e a produtividade do bioma (Junk et al., 2011; Wantzen et al., 2023). A interrupção do ciclo natural de inundações pode afetar populações de peixes migratórios, reduzir a disponibilidade de alimento para espécies aquáticas e impactar as atividades econômicas locais, como a pesca e o turismo ecológico (Wantzen et al., 2024).	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes,

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
60	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	32. Para fins do Contrato de Concessão, compreende-se a dragagem como obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo do leito do Rio Paraguai dentro da Área da Concessão, com intuito de garantir as condições de navegabilidade.	Proposta de alteração: Para fins do Contrato de Concessão, considera-se: Dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na remoção, escavação ou realocação de sedimentos móveis do fundo do leito do Rio Paraguai dentro da Área da Concessão, com o intuito de garantir as condições de navegabilidade. Desobstrução: ação voltada à retirada de detritos, troncos ou outros materiais móveis que possam comprometer a navegação segura. Derrocamento: obra ou serviço de engenharia que envolve a remoção de formações rochosas submersas ou aflorantes, quando estas representarem obstáculos à navegabilidade. Limpeza: atividade destinada à remoção de materiais superficiais não consolidados que possam interferir nas condições operacionais da hidrovia.	emitidas pelo órgão ambiental. Agradecemos a contribuição. O item 32 da Minuta de Contrato será aprimorado com a seguinte redação: "32. Para fins do Contrato de Concessão, considera-se: 32.1. Dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na remoção, escavação ou realocação de sedimentos móveis do fundo do leito do Rio Paraguai dentro da Área da Concessão, com o intuito de garantir as condições de navegabilidade; 32.2. Desobstrução: ação voltada à retirada de detritos, troncos ou outros materiais móveis que possam comprometer a navegação segura; 32.3. Derrocamento: obra ou serviço de engenharia que envolve a remoção de formações rochosas submersas ou aflorantes, quando estas representarem obstáculos à navegabilidade; e 32.4. Limpeza: atividade destinada à remoção de materiais superficiais não consolidados que possam interferir nas condições operacionais da hidrovia."
61	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da	32. Para fins do Contrato de Concessão, compreende-se a dragagem como	Justificativa: A modificação na redação se faz necessária para corrigir imprecisões conceituais e garantir a distinção entre operações que exigem técnicas e impactos ambientais distintos. No texto original, os termos dragagem e derrocamento aparecem como sinônimos ou sobrepostos, quando, na realidade, referem-	Agradecemos a contribuição. O item 32 da Minuta de Contrato será

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
		Hidrovia (PEH)	obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo do leito do Rio Paraguai dentro da Área da Concessão, com intuito de garantir as condições de navegabilidade.	<p>se a processos diferentes. A dragagem envolve a remoção de sedimentos móveis, como areia, silt e argila, enquanto o derrocamento refere-se à remoção de formações rochosas, muitas vezes por meio de explosivos ou fragmentação mecânica (Oliveira & Brito, 1998). Essa diferenciação é fundamental porque cada uma dessas operações exige equipamentos, planejamento e licenciamento ambiental específicos. Além disso, os impactos ambientais variam conforme a atividade realizada. A dragagem pode causar turbidez na água, mobilização de sedimentos contaminados e interferência na fauna bentônica, enquanto o derrocamento pode gerar ondas de choque, impactos acústicos severos para espécies aquáticas e alterações permanentes na morfologia do leito do rio. Por isso, é essencial que o contrato defina de maneira clara e objetiva cada um desses processos, evitando interpretações equivocadas que possam comprometer tanto a gestão da hidrovia quanto a mitigação dos impactos ambientais.</p>	<p>aprimorado com a seguinte redação:</p> <p>"32. Para fins do Contrato de Concessão, considera-se:</p> <p>32.1. Dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na remoção, escavação ou realocação de sedimentos móveis do fundo do leito do Rio Paraguai dentro da Área da Concessão, com o intuito de garantir as condições de navegabilidade;</p> <p>32.2. Desobstrução: ação voltada à retirada de detritos, troncos ou outros materiais móveis que possam comprometer a navegação segura;</p> <p>32.3. Derrocamento: obra ou serviço de engenharia que envolve a remoção de formações rochosas submersas ou aflorantes, quando estas representarem obstáculos à navegabilidade; e</p> <p>32.4. Limpeza: atividade destinada à remoção de materiais superficiais não consolidados que possam interferir nas condições operacionais da hidrovia."</p>
62	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	37. A Concessionária deverá viabilizar a navegação segura, econômica e sustentável na Área da Concessão, garantindo que as operações considerem a variabilidade hidrológica do Pantanal ao longo do ano. Assim, a operação deverá ser planejada de acordo com as condições hidrológicas reais do Pantanal, priorizando a segurança e a sustentabilidade ambiental. a) A navegação deverá ser adaptada conforme as condições sazonais do rio, considerando que, em períodos de estiagem severa, a hidrovia pode não apresentar profundidade suficiente para a passagem segura de comboios de grande porte. b) As dimensões dos comboios (boca e comprimento) deverão ser ajustadas em função da disponibilidade hídrica ao longo do ano,	Proposta de alteração: 37. A Concessionária deverá viabilizar a navegação segura, econômica e sustentável na Área da Concessão, garantindo que as operações considerem a variabilidade hidrológica do Pantanal ao longo do ano. Assim, a operação deverá ser planejada de acordo com as condições hidrológicas reais do Pantanal, priorizando a segurança e a sustentabilidade ambiental. a) A navegação deverá ser adaptada conforme as condições sazonais do rio, considerando que, em períodos de estiagem severa, a hidrovia pode não apresentar profundidade suficiente para a passagem segura de comboios de grande porte. b) As dimensões dos comboios (boca e comprimento) deverão ser ajustadas em função da disponibilidade hídrica ao longo do ano,	Agradecemos a contribuição. A concessionária é obrigada a resguardar condições de navegação para o comboio tipo dentro da Zona de Normalidade Contratual, que é um parâmetro da

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				evitando a necessidade de intervenções excessivas no leito do rio para manter a navegação forçada em períodos de seca.	concessão que estabelece limites contratuais para os níveis de água do rio observados ao longo do ano. Esses limites (superior e inferior) são definidos em função da cota máxima e da cota mínima do espaço amostral de dados de níveis médios diários observados na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), excluindo-se 10% dos valores extremamente elevados e 10% dos valores extremamente baixos, para cada dia do ano, ou seja, é uma zona de níveis do rio compreendida entre os limites superior e inferior obtidos a partir de 80% dos dados observados ao longo de toda série histórica, a cada dia do ano. Com isso, o nível de serviço previsto para a concessão é planejado de acordo com as condições hidrológicas reais do Pantanal.
63	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	37. A Concessionária deverá viabilizar a navegação segura, econômica e sustentável, durante 365 dias por ano, na Área da Concessão, para comboios com as seguintes características:	Justificativa para alteração: A exigência de navegação contínua durante 365 dias por ano é inviável no contexto do Pantanal, pois o rio Paraguai segue um regime hidrológico sazonal, alternando entre períodos de cheia e seca. Durante o pulso de inundação, a planície pantaneira se expande, aumentando a conectividade entre os corpos d'água e favorecendo a navegação. No entanto, no período de estiagem, os níveis da água diminuem significativamente, resultando em redução da profundidade do canal de navegação, formação de bancos de areia e aumento da obstrução por vegetação aquática (Junk et al., 1989; Stevaux et al., 2020). O ciclo natural das águas no Pantanal é essencial para sua biodiversidade e funcionalidade ecológica. Forçar a navegação durante períodos de seca severa exigiria dragagens intensivas e remoção de sedimentos (Wantzen et al., 2005). Além disso, os impactos das mudanças climáticas vêm tornando os ciclos de cheia e seca ainda mais extremos e imprevisíveis. Estudos indicam que o Pantanal já apresenta períodos de estiagem mais severos e inundações mais curtas do que no passado, afetando diretamente a navegabilidade da hidrovia (Marengo et al., 2021). O planejamento da navegação deve levar em conta essas mudanças climáticas, garantindo que as operações sejam flexíveis e	Agradecemos a contribuição. A concessionária é obrigada a resguardar condições de navegação para o comboio tipo dentro da Zona de Normalidade Contratual, que é um parâmetro da concessão que estabelece limites contratuais para os níveis de água do rio observados ao longo do ano. Esses limites (superior e inferior) são

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>ambientalmente sustentáveis. Dessa forma, a exigência de uma navegação permanente durante o ano inteiro deve ser substituída por um modelo adaptativo, que respeite as condições naturais da bacia e reduza a necessidade de intervenções artificiais no rio. Isso não apenas minimiza impactos ambientais, mas também aumenta a eficiência econômica da hidrovia, evitando operações forçadas em períodos de seca extrema, quando os custos de manutenção se tornam mais altos (Wantzen et al., 2024).</p>	<p>definidos em função da cota máxima e da cota mínima do espaço amostral de dados de níveis médios diários observados na réguá da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), excluindo-se 10% dos valores extremamente elevados e 10% dos valores extremamente baixos, para cada dia do ano, ou seja, é uma zona de níveis do rio compreendida entre os limites obtidos a partir de 80% dos dados observados ao longo de toda série histórica, a cada dia do ano. Com isso, o nível de serviço previsto para a concessão é planejado de acordo com as condições hidrológicas reais do Pantanal.</p>
64	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	38. A Concessionária deverá oferecer infraestrutura hidroviária para garantir uma navegação perene, segura e sustentável na Área da Concessão, considerando múltiplos pontos de monitoramento hidrológico ao longo do rio Paraguai. Os calados definidos para a navegação não devem ser estabelecidos exclusivamente com base em uma única estação, mas sim considerando um conjunto de estações distribuídas ao longo do trecho navegável, de modo a refletir a variabilidade hidrodinâmica da bacia. A definição dos calados deverá levar em conta a dinâmica espacial da vazão, a formação de bancos de sedimentos e as diferenças regionais no regime de cheias e secas ao longo do Pantanal. a) Calado de 3,0 metros (três metros), ou superior, quando os níveis do Rio Paraguai, medidos em um conjunto representativo de estações fluviométricas ao longo da hidrovia, indicarem que há condições favoráveis para navegação segura, respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual. b) Calado de 2,0 metros (dois metros), ou superior, por todo o ano, desde que os níveis observados em múltiplas estações fluviométricas confirmem a viabilidade da navegação dentro das condições hidrológicas adequadas, respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual	38. A Concessionária deverá oferecer infraestrutura hidroviária para garantir uma navegação perene, segura e sustentável na Área da Concessão, considerando múltiplos pontos de monitoramento hidrológico ao longo do rio Paraguai. Os calados definidos para a navegação não devem ser estabelecidos exclusivamente com base em uma única estação, mas sim considerando um conjunto de estações distribuídas ao longo do trecho navegável, de modo a refletir a variabilidade hidrodinâmica da bacia. A definição dos calados deverá levar em conta a dinâmica espacial da vazão, a formação de bancos de sedimentos e as diferenças regionais no regime de cheias e secas ao longo do Pantanal. a) Calado de 3,0 metros (três metros), ou superior, quando os níveis do Rio Paraguai, medidos em um conjunto representativo de estações fluviométricas ao longo da hidrovia, indicarem que há condições favoráveis para navegação segura, respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual. b) Calado de 2,0 metros (dois metros), ou superior, por todo o ano, desde que os níveis observados em múltiplas estações fluviométricas confirmem a viabilidade da navegação dentro das condições hidrológicas adequadas, respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual	Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que, conforme os subitens b e c do item 70 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, as condições para verificação dos Calados Máximos Operacionais (CMO) oferecidos pela Concessionária deverão ser comprovadas pelas leituras de réguas nas estações fluviométricas implantadas pela Concessionária, bem como das réguas de Ladário, Forte Coimbra e Porto Murtinho e ainda, a ANTAQ poderá verificar os níveis com auxílio

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					de outras estações fluviométricas implantadas na Área da Concessão e Área de Influência da Concessão. A utilização da Estação de Ladário, como estação referencial para os parâmetros contratuais, visa estabelecer parâmetro objetivo para matriz de risco contratual da concessão, levando em consideração a operação dos principais terminais hidroviários do Tramo Sul do Rio Paraguai e o nível de confiabilidade dos parâmetros dessa estação. Ademais, de acordo com o item 42 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, os limites da Zona de Referência Hidrológica Contratual de que trata o item 41, e as referências para leituras de régua de que trata o item 38, poderão ser alterados pelo procedimento de Revisão dos Parâmetros da Concessão, previsto na cláusula 18 do Contrato de Concessão, somente caso verificada modificação da condição hidrológica da Área da Concessão.
65	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	38. A Concessionária deverá oferecer infraestrutura hidroviária para garantir uma navegação perene, segura e	Justificativa para alteração: A definição dos calados para navegação não pode depender exclusivamente da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), pois o fluxo das águas no Pantanal não segue um padrão contínuo de vazão, apresentando variações espaciais significativas devido às características geomorfológicas da planície alagável (Stevaux et al., 2020). A região possui baixos declives e extensas áreas de dispersão, o que influencia diretamente a propagação das cheias e a formação de bancos de sedimentos ao	Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que, conforme os subitens b e c do item 70 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, as

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			sustentável, na Área da Concessão, com os seguintes calados:	<p>longo do percurso do rio. O uso de um único ponto de medição pode gerar distorções operacionais, uma vez que níveis elevados em Ladário não significam, necessariamente, que todas as seções do rio Paraguai estejam aptas para navegação. A defasagem temporal na propagação das cheias, que pode chegar a três meses entre o Norte e o Sul do Pantanal, faz com que diferentes trechos do rio apresentem variações na profundidade e na velocidade da corrente ao longo do ano. Se a navegação for planejada considerando apenas Ladário, há o risco de calados serem determinados com base em informações que não refletem as reais condições do canal de navegação em outros pontos da hidrovia. A recomendação de utilizar múltiplas estações fluviométricas ao longo do trecho concedido reduz o risco de erros operacionais e permite uma gestão mais eficiente da navegação. Essa abordagem possibilita uma avaliação mais realista da hidrodinâmica da bacia, minimizando impactos ambientais e garantindo maior segurança às operações de transporte. Essa alteração está alinhada com boas práticas internacionais e com a Política Nacional de Recursos Hídricos (Lei nº 9.433/1997), que determina que a gestão das águas deve considerar a bacia hidrográfica como unidade de referência, e não apenas um ponto isolado de medição. Além disso, a Convenção de Ramsar e a UNESCO reconhecem o Pantanal como um ecossistema de dinâmica hidrológica complexa, o que exige uma abordagem mais abrangente para o gerenciamento da hidrovia.</p>	<p>condições para verificação dos Calados Máximos Operacionais (CMO) ofertados pela Concessionária deverão ser comprovadas pelas leituras de réguas nas estações fluviométricas implantadas pela Concessionária, bem como das réguas de Ladário, Forte Coimbra e Porto Murtinho e ainda, a ANTAQ poderá verificar os níveis com auxílio de outras estações fluviométricas implantadas na Área da Concessão e Área de Influência da Concessão. A utilização da Estação de Ladário, como estação referencial para os parâmetros contratuais, visa estabelecer parâmetro objetivo para matriz de risco contratual da concessão, levando em consideração a operação dos principais terminais hidroviários do Tramo Sul do Rio Paraguai e o nível de confiabilidade dos parâmetros dessa estação. Ademais, de acordo com o item 42 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, os limites da Zona de Referência Hidrológica Contratual de que trata o item 41, e as referências para leituras de réguas de que trata o item 38, poderão ser alterados pelo procedimento de</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					Revisão dos Parâmetros da Concessão, previsto na cláusula 18 do Contrato de Concessão, somente caso verificada modificação da condição hidrológica da Área da Concessão.
66	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	40. A Zona de Referência Hidrológica Contratual é um Parâmetro da Concessão que estabelece limites contratuais para os níveis de água do rio observados ao longo do ano. Esses limites (superior e inferior) não devem ser definidos com base em apenas uma única estação fluviométrica, mas sim considerando um conjunto de estações distribuídas ao longo do percurso do rio Paraguai. A definição dos limites deverá levar em conta a variabilidade espacial da hidrodinâmica da bacia, visto que o Pantanal apresenta um padrão de fluxo não contínuo, com diferenças expressivas de níveis e vazões ao longo do trecho navegável. Os dados devem ser obtidos a partir de uma série histórica de medições em diferentes pontos do rio, refletindo de forma mais realista as condições para a navegação.	Proposta de alteração: 40. A Zona de Referência Hidrológica Contratual é um Parâmetro da Concessão que estabelece limites contratuais para os níveis de água do rio observados ao longo do ano. Esses limites (superior e inferior) não devem ser definidos com base em apenas uma única estação fluviométrica, mas sim considerando um conjunto de estações distribuídas ao longo do percurso do rio Paraguai. A definição dos limites deverá levar em conta a variabilidade espacial da hidrodinâmica da bacia, visto que o Pantanal apresenta um padrão de fluxo não contínuo, com diferenças expressivas de níveis e vazões ao longo do trecho navegável. Os dados devem ser obtidos a partir de uma série histórica de medições em diferentes pontos do rio, refletindo de forma mais realista as condições para a navegação.	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, ressaltamos que um dos pilares que estruturaram a proposta da concessão é o monitoramento contínuo das condições hidrológicas do rio, com base na representatividade das informações coletadas por uma rede de 50 estações fluviométricas distribuídas ao longo de 1.249 km e espaçadas em cerca de 25 km entre elas. Esse conjunto de estações será parte integrante da rede monitoramento hidrológico e de levantamento hidrográfico e comporá o sistema de informações que permitirá fornecer dados mais precisos aos usuários com previsibilidade para a navegação, bem como servirá de subsídio e suporte para a execução das atividades de manutenção e melhoramento do transporte hidroviário. A utilização da Estação de Ladário, como estação referencial para os

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					parâmetros contratuais, visa estabelecer parâmetro objetivo para matriz de risco contratual da concessão, levando em consideração a operação dos principais terminais hidroviários do Tramo Sul do Rio Paraguai e o nível de confiabilidade dos parâmetros dessa estação. Ademais, de acordo com o item 42 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, os limites da Zona de Referência Hidrológica Contratual de que trata o item 41, e as referências para leituras de régua de que trata o item 38, poderão ser alterados pelo procedimento de Revisão dos Parâmetros da Concessão, previsto na cláusula 18 do Contrato de Concessão, somente caso verificada modificação da condição hidrológica da Área da Concessão.
67	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovía (PEH)	41. Para fins de estabelecimento do equilíbrio inicial do contrato, deverão ser consideradas múltiplas estações fluviométricas ao longo do trecho concedido, evitando que a definição dos limites hídricos fique restrita à uma única estação. O limite superior e inferior da Zona de Referência Hidrológica Contratual devem ser calculados com base na média das estações selecionadas, ponderando-se as variações naturais da vazão e do nível d'água ao longo do percurso do rio Paraguai. Caso o nível do rio esteja entre esses valores de referência em um número significativo de estações, considera-se que há condições para a navegação.	Proposta de alteração: 41. Para fins de estabelecimento do equilíbrio inicial do contrato, deverão ser consideradas múltiplas estações fluviométricas ao longo do trecho concedido, evitando que a definição dos limites hídricos fique restrita à uma única estação. O limite superior e inferior da Zona de Referência Hidrológica Contratual devem ser calculados com base na média das estações selecionadas, ponderando-se as variações naturais da vazão e do nível d'água ao longo do percurso do rio Paraguai. Caso o nível do rio esteja entre esses valores de referência em um número significativo de estações, considera-se que há condições para a navegação.	Agradecemos a contribuição. A utilização da Estação de Ladário, como estação referencial para os parâmetros contratuais, visa estabelecer parâmetro objetivo para matriz de risco contratual da concessão, levando em consideração a operação dos principais terminais

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			mínima no valor de -0,12m (doze centímetros negativos). Caso o nível do rio esteja entre essas duas cotas, considera-se dentro da Zona de Referência Hidrológica Contratual, e a Concessionária deverá, obrigatoriamente, ofertar os Níveis de Serviço consignados no item 38.		hidroviários do Tramo Sul do Rio Paraguai e o nível de confiabilidade dos parâmetros dessa estação. Ademais, de acordo com o item 42 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, os limites da Zona de Referência Hidrológica Contratual de que trata o item 41, e as referências para leituras de régua de que trata o item 38, poderão ser alterados pelo procedimento de Revisão dos Parâmetros da Concessão, previsto na cláusula 18 do Contrato de Concessão, somente caso verificada modificação da condição hidrológica da Área da Concessão.
68	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	41. Para fins de estabelecimento do equilíbrio inicial do contrato, considerando-se a Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), o limite superior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a cota máxima no valor de 5,79m (quinhentos e setenta e nove centímetros), e o limite inferior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a cota mínima no valor de -0,12m (doze centímetros negativos). Caso o nível do rio esteja entre essas duas cotas, considera-se dentro da Zona de Referência Hidrológica Contratual, e a Concessionária deverá,	Justificativa: O fluxo das águas no Pantanal não segue um padrão uniforme de vazão, pois a planície possui baixos declives, variações na retenção da água e zonas de dispersão que afetam a conectividade hidráulica (Steaux et al., 2020). Isso significa que níveis elevados registrados na estação fluviométrica de Ladário (66825000) não garantem que toda a hidrovia esteja apta para navegação, já que há trechos onde o fluxo pode estar mais lento ou onde bancos de sedimentos podem se acumular, dificultando a passagem segura das embarcações. O uso de uma única estação fluviométrica como referência para a definição da navegabilidade pode gerar distorções operacionais significativas. A estação de Ladário está localizada em um ponto específico do rio Paraguai e sua medição não reflete as condições hidrodinâmicas de todo o trecho navegável. Como o Pantanal apresenta uma defasagem temporal na propagação das cheias, com diferenças de até três meses entre o Norte e o Sul, confiar em um único ponto de medição pode resultar em decisões equivocadas sobre a viabilidade da navegação, ignorando variações naturais que ocorrem ao longo da hidrovia. Para garantir uma gestão eficiente da navegação, a Zona de Referência Hidrológica deve ser definida com base em dados provenientes de diversas estações fluviométricas distribuídas ao longo do rio Paraguai. Essa abordagem permite uma avaliação mais realista das condições de navegabilidade, reduzindo o risco de decisões inadequadas que possam comprometer a segurança da operação ou causar impactos ambientais desnecessários.	Agradecemos a contribuição. A utilização da Estação de Ladário, como estação referencial para os parâmetros contratuais, visa estabelecer parâmetro objetivo para matriz de risco contratual da concessão, levando em consideração a operação dos principais terminais hidroviários do Tramo Sul do Rio Paraguai e o nível de confiabilidade dos parâmetros dessa estação. Ademais, de acordo com o item 42 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, os limites da Zona de Referência

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			obrigatoriamente, ofertar os Níveis de Serviço consignados no item 38.		Hidrológica Contratual de que trata o item 41, e as referências para leituras de régua de que trata o item 38, poderão ser alterados pelo procedimento de Revisão dos Parâmetros da Concessão, previsto na cláusula 18 do Contrato de Concessão, somente caso verificada modificação da condição hidrológica da Área da Concessão.
69	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	46. Para fins do presente contrato, consideram-se derrocamento e derrocagem como sinônimos.	Proposta de alteração: 46. Para fins do presente contrato, considera-se derrocamento como o processo de remoção ou fragmentação de formações rochosas submersas ou aflorantes que representem obstáculos à navegabilidade. O termo derrocagem refere-se à execução da atividade de derrocamento, incluindo os métodos e procedimentos técnicos aplicados para sua realização.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 46 do Anexo 1 da Minuta de Contrato será excluído, não sendo necessário para o pleno entendimento dos documentos da concessão.
70	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	46. Para fins do presente contrato, consideram-se derrocamento e derrocagem como sinônimos.	Justificativa: A alteração na redação é necessária para corrigir a imprecisão conceitual da versão original, que trata derrocamento e derrocagem como sinônimos. Embora ambos os termos estejam relacionados, derrocamento refere-se à existência da obstrução rochosa e à necessidade de sua remoção, enquanto derrocagem é o processo técnico aplicado para a sua execução (Oliveira & Brito, 1998). Essa distinção é importante porque a derrocagem pode envolver métodos distintos, como explosivos controlados, corte mecânico ou jateamento hidráulico, dependendo das características do material a ser removido e das exigências ambientais (referências). Além disso, os impactos ambientais da derrocagem podem variar conforme o método utilizado, incluindo poluição sonora, vibrações, alteração da qualidade da água e perturbação da fauna aquática. Portanto, ao diferenciar os termos, o contrato se torna mais preciso, evitando interpretações equivocadas que poderiam afetar o planejamento, a execução e o licenciamento ambiental da atividade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 46 do Anexo 1 da Minuta de Contrato será excluído, não sendo necessário para o pleno entendimento dos documentos da concessão.
71	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	84. A Concessionária é integralmente responsável pela preparação, isolamento e delimitação da área onde será instalada a estação fluviométrica, garantindo que tais medidas sejam compatíveis com as normas técnicas e ambientais vigentes. O isolamento e a delimitação deverão observar padrões que garantam a segurança da infraestrutura sem impedir o acesso público às margens do Rio Paraguai, em conformidade com a legislação que rege o uso de bens públicos de domínio da União. Além disso, a concessionária deverá obter a anuência de órgãos intervenientes ou proprietários de terrenos, quando aplicável.	Proposta de alteração: 84. A Concessionária é integralmente responsável pela preparação, isolamento e delimitação da área onde será instalada a estação fluviométrica, garantindo que tais medidas sejam compatíveis com as normas técnicas e ambientais vigentes. O isolamento e a delimitação deverão observar padrões que garantam a segurança da infraestrutura sem impedir o acesso público às margens do Rio Paraguai, em conformidade com a legislação que rege o uso de bens públicos de domínio da União. Além disso, a concessionária deverá obter a anuência de órgãos intervenientes ou proprietários de terrenos, quando aplicável.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
72	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	84. A Concessionária é integralmente responsável pela preparação, isolamento e delimitação da área onde será instalada a estação fluviométrica, incluindo anuência de órgãos intervenientes ou proprietários de terrenos.	Justificativa: A alteração é necessária para assegurar que o isolamento das estações fluviométricas não viole o caráter público do Rio Paraguai, garantindo o equilíbrio entre a proteção da infraestrutura e o direito de acesso à população. No texto original, a exigência de isolamento não especifica quais padrões devem ser adotados, podendo gerar interpretações que resultem em restrições indevidas ao uso da área. A nova redação reforça que o isolamento deve seguir normas técnicas e ambientais vigentes, evitando práticas que possam limitar indevidamente a circulação de ribeirinhos, pescadores, pesquisadores e demais usuários tradicionais da região. Além disso, a menção ao domínio público da União assegura que a delimitação da área esteja alinhada com o regime jurídico das águas federais, garantindo transparência na implementação da infraestrutura.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades intervencionistas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
73	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	100. Durante a execução dos levantamentos, deverão ser emitidos relatórios parciais de atividades de campo e, ao final do processo, um relatório técnico final com o detalhamento das metodologias de coleta e análise, bem como os resultados obtidos. Todos os dados gerados, incluindo relatórios parciais e finais, deverão ser divulgados publicamente em plataforma de livre acesso, garantindo a transparência e permitindo o acompanhamento pela sociedade e por órgãos fiscalizadores.	Proposta de alteração: 100. Durante a execução dos levantamentos, deverão ser emitidos relatórios parciais de atividades de campo e, ao final do processo, um relatório técnico final com o detalhamento das metodologias de coleta e análise, bem como os resultados obtidos. Todos os dados gerados, incluindo relatórios parciais e finais, deverão ser divulgados publicamente em plataforma de livre acesso, garantindo a transparência e permitindo o acompanhamento pela sociedade e por órgãos fiscalizadores.	Agradecemos a contribuição. Importante destacar que a redação do item 100 do Anexo 1 da Minuta do Contrato visa propiciar

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			técnico final com o detalhamento das metodologias de coleta e análise, bem como os resultados obtidos.		mecanismo adequado para fiscalização da concessionária pelo Poder Concedente. A divulgação de dados obtidos pelo concessionário está prevista no âmbito do River Information Service - RIS, conforme pode ser observado na subcláusula VI.5 Gestão do Tráfego Hidroviário e Serviços de Inteligência Fluvial do mesmo documento.
74	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	100. Durante a execução dos levantamentos deverão ser emitidos relatórios parciais de atividades de campo, e ao final da mesma, o relatório técnico final com o detalhamento das metodologias de coleta e análise, bem como os resultados obtidos.	Justificativa: A alteração é necessária para garantir a transparência e o acesso público aos dados ambientais, permitindo que a sociedade e os órgãos de controle acompanhem os impactos e medidas adotadas na hidrovia. Essa exigência está fundamentada em normas legais e princípios ambientais estabelecidos no ordenamento jurídico brasileiro. A Lei nº 10.650/2003 determina a publicidade das informações ambientais em posse de órgãos e entidades públicas. O artigo 2º da lei estabelece que: "Os órgãos e entidades da administração pública manterão registros sobre as informações ambientais que detiverem e asseguram sua divulgação para a população." Além disso, a Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) reforça, em seu artigo 9º, que a educação ambiental e a divulgação de informações ambientais são instrumentos essenciais para a gestão ambiental democrática. O Princípio da Transparência, estabelecido na Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), também fortalece o direito da sociedade ao conhecimento de informações de interesse coletivo. A publicação desses dados é fundamental para que pesquisadores, comunidades locais e organizações da sociedade civil possam acompanhar a evolução dos impactos ambientais da hidrovia, contribuindo para um debate técnico qualificado e para o aprimoramento das políticas de mitigação e monitoramento ambiental. Assim, divulgação pública dos dados ambientais permite que a sociedade acompanhe e fiscalize os impactos ambientais das atividades desenvolvidas ao longo da concessão. Caso os relatórios técnicos demonstrem que os impactos ambientais são significativos e irreversíveis, comprometendo a integridade dos ecossistemas locais e os usos múltiplos da água, a continuidade das obras e intervenções na hidrovia deverá ser reavaliada e, se necessário, suspensa ou cancelada. Essa medida está em conformidade com o princípio da prevenção e precaução, previsto na Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981), que estabelece que atividades com potencial de causar degradação ambiental significativa devem ser revistas ou interrompidas, garantindo a sustentabilidade e a proteção dos recursos naturais.	Agradecemos a contribuição. Importante destacar que a redação do item 100 do Anexo 1 da Minuta do Contrato visa propiciar mecanismo adequado para fiscalização da concessionária pelo Poder Concedente. A divulgação de dados obtidos pelo concessionário está prevista no âmbito do River Information Service - RIS, conforme pode ser observado na subcláusula VI.5 Gestão do Tráfego Hidroviário e Serviços de Inteligência Fluvial do mesmo documento.
75	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	118. A Concessionária somente poderá operar a atividade de desobstrução de vegetação, aguapés, camalotes e galhadas do canal de navegação após a realização de um estudo prévio de impacto ambiental, garantindo que a remoção da vegetação não comprometa os processos ecológicos da hidrovia. Esse estudo deverá ser publicado e submetido à consulta pública com, no mínimo, doze meses de antecedência, considerando o ciclo hidrológico do Pantanal. Caso especialistas ou a sociedade civil identifiquem que a remoção resultará em	Proposta de alteração: 118. A Concessionária somente poderá operar a atividade de desobstrução de vegetação, aguapés, camalotes e galhadas do canal de navegação após a realização de um estudo prévio de impacto ambiental, garantindo que a remoção da vegetação não comprometa os processos ecológicos da hidrovia. Esse estudo deverá ser publicado e submetido à consulta pública com, no mínimo, doze meses de antecedência, considerando o ciclo hidrológico do Pantanal. Caso especialistas ou a sociedade civil identifiquem que a remoção resultará em	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades intervencionistas que apresentem significativo impacto socioambiental

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			de rebocador adaptado para a atividade, para controle e prevenção de formação de balseiros, por todo o prazo da Concessão, na Área da Concessão.	impactos ambientais significativos, a atividade não poderá ser realizada.	deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
76	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	119. A Concessionária deverá considerar, na prestação dos serviços de desobstrução da vegetação, todas as especificações e normas técnicas vigentes, bem como as instruções, recomendações e determinações dos Órgãos Ambientais e da Marinha do Brasil.	Proposta de alteração: 119. A Concessionária deverá considerar, na prestação dos serviços de desobstrução da vegetação, todas as especificações e normas técnicas vigentes, bem como as instruções, recomendações e determinações dos Órgãos Ambientais e da Marinha do Brasil. Além disso, deverá garantir que a remoção de vegetação não prejudique a fauna aquática, especialmente as espécies de peixes migratórios do Pantanal, cujos ciclos de vida dependem das áreas alagadas e da vegetação aquática para alimentação e reprodução.	Agradecemos a contribuição. Informamos que caso seja necessária a realização dos serviços de desobstrução da vegetação, a concessionária deverá adotar todas as medidas necessárias a fim de não prejudicar a fauna e a flora local, levando em consideração as especificações e normas técnicas vigentes, bem como as instruções, recomendações e determinações dos órgãos ambientais e da Marinha do Brasil.
77	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	119. A Concessionária deverá considerar, na prestação dos serviços de desobstrução da vegetação, todas as especificações e normas técnicas vigentes, bem como as instruções, recomendações e determinações dos Órgãos Ambientais	Justificativa: A vegetação aquática do Pantanal desempenha funções ecológicas fundamentais, sendo essencial para a manutenção da qualidade da água, a estabilização das margens dos rios e a criação de habitats aquáticos (Abrial et al., 2019). A remoção descontrolada desses vegetais pode causar impactos ambientais severos, afetando tanto a biodiversidade quanto às populações ribeirinhas (Abrial et al., 2019).	Agradecemos a contribuição. Informamos que caso seja necessária a realização dos serviços de desobstrução da vegetação, a concessionária deverá adotar todas as medidas necessárias a fim de não prejudicar

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			e da Marinha do Brasil.		a fauna e a flora local, levando em consideração as especificações e normas técnicas vigentes, bem como as instruções, recomendações e determinações dos órgãos ambientais e da Marinha do Brasil.
78	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	119. A Concessionária deverá considerar, na prestação dos serviços de desobstrução da vegetação, todas as especificações e normas técnicas vigentes, bem como as instruções, recomendações e determinações dos Órgãos Ambientais e da Marinha do Brasil.	Justificativa: A vegetação aquática do Pantanal desempenha funções ecológicas fundamentais, sendo essencial para a manutenção da qualidade da água, a estabilização das margens dos rios e a criação de habitats aquáticos (Abrial et al., 2019). A remoção descontrolada desses vegetais pode causar impactos ambientais severos, afetando tanto a biodiversidade quanto às populações ribeirinhas (Abrial et al., 2019).	Agradecemos a contribuição. Informamos que caso seja necessária a realização dos serviços de desobstrução da vegetação, a concessionária deverá adotar todas as medidas necessárias a fim de não prejudicar a fauna e a flora local, levando em consideração as especificações e normas técnicas vigentes, bem como as instruções, recomendações e determinações dos órgãos ambientais e da Marinha do Brasil.
79	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	153. A ANTAQ poderá, a qualquer tempo, solicitar vista das informações referentes ao serviço de gestão ambiental realizado pela Concessionária.	Proposta de alteração: 153. A ANTAQ poderá, a qualquer tempo, solicitar vista das informações referentes ao serviço de gestão ambiental realizado pela Concessionária. Além disso, qualquer pessoa, organização ambiental ou órgão público poderá requerer acesso a esses dados, garantindo a transparência e permitindo o acompanhamento da gestão ambiental da hidrovia. Todas as informações ambientais deverão ser disponibilizadas em plataforma de livre acesso, de forma clara e acessível, conforme a legislação vigente.	Agradecemos a contribuição. Com relação a disponibilização de informações, ressalta-se que foi prevista a elaboração do Programa de Comunicação Social, que tem como um dos objetivos a divulgação das informações em execução pela concessionária, garantindo a transparência e o acesso à informação por parte da população em geral.
80	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de	153. A ANTAQ poderá, a qualquer tempo, solicitar vista das	Justificativa: A transparência na gestão ambiental é fundamental para garantir o controle social e a fiscalização adequada dos impactos da concessão sobre o meio ambiente. A versão original do contrato limita o acesso às informações ambientais apenas à	Agradecemos a contribuição. Com relação a disponibilização

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
		Exploração da Hidrovia (PEH)	informações referentes ao serviço de gestão ambiental realizado pela Concessionária.	ANTAQ, quando, na realidade, essas informações devem ser públicas e acessíveis a toda a sociedade. A Lei nº 10.650/2003, que trata do acesso público às informações ambientais, determina que todas as informações sobre qualidade ambiental e impactos de atividades econômicas devem estar disponíveis à sociedade. A Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011) também reforça que dados de interesse público devem ser divulgados de forma ativa e sem restrições desnecessárias. Organizações ambientais, cientistas, comunidades locais e cidadãos têm direito de acompanhar os impactos ambientais da hidrovia para garantir que as atividades da Concessionária não estejam comprometendo o equilíbrio ecológico da região. A transparência permite que especialistas independentes avaliem a eficácia das medidas ambientais adotadas e alertem sobre possíveis falhas antes que os impactos se tornem irreversíveis. A concessão envolve um ecossistema extremamente sensível, onde pequenas alterações podem gerar consequências devastadoras para a biodiversidade e para a dinâmica hidrológica do Pantanal. O acesso público às informações ambientais garante que eventuais riscos sejam identificados rapidamente, permitindo a adoção de medidas preventivas antes que os danos se tornem irreversíveis. As informações ambientais deverão ser disponibilizadas online em uma plataforma de livre acesso, com atualizações periódicas. Relatórios ambientais, dados de qualidade da água, mapas de monitoramento de impactos e planos de mitigação devem estar disponíveis de forma clara e acessível. A Concessionária não poderá impor barreiras ao acesso e deverá responder a solicitações de informações no prazo máximo previsto na legislação de transparência.	de informações, ressalta-se que foi prevista a elaboração do Programa de Comunicação Social, que tem como um dos objetivos a divulgação das informações em execução pela concessionária, garantindo a transparência e o acesso a informação por parte da população em geral.
81	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	168. O Comitê de Dragagem será de caráter consultivo e terá a finalidade de discutir o planejamento dos serviços de dragagem, visando a transparência das condições operacionais da Área da Concessão e Infraestruturas Relacionadas. O referido colegiado será composto: (i) pela Concessionária; (ii) pelos titulares de instalações portuárias e operadores portuários posicionados na Área da Concessão; (iii) Ministério de Portos e Aeroportos; (iv) pela Capitania Fluvial do Pantanal com jurisdição sobre a Área da Concessão; (v) pela Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6); e (vi) pela ANTAQ Regional, que o presidirá;	Proposta de alteração: 168. O Comitê de Dragagem será de caráter consultivo e terá a finalidade de discutir o planejamento dos serviços de dragagem, visando a transparência das condições operacionais da Área da Concessão e Infraestruturas Relacionadas. O referido colegiado será composto por representantes dos seguintes setores: (i) Concessionária; (ii) Titulares de instalações portuárias e operadores portuários posicionados na Área da Concessão; (iii) Ministério de Portos e Aeroportos; (iv) Capitania Fluvial do Pantanal, com jurisdição sobre a Área da Concessão; (v) Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6); (vi) ANTAQ Regional, que o presidirá; (vii) Pesquisadores e cientistas especialistas em sedimentologia, geomorfologia, geologia, geografia, ecologia, pedologia e biologia, vinculados a instituições de ensino e pesquisa reconhecidas; (viii) Representantes de órgãos ambientais federais, estaduais e municipais, incluindo o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e secretarias estaduais e municipais de meio ambiente; (ix) Representantes de organizações não governamentais (ONGs) e associações ambientalistas que atuam na Bacia do Alto Paraguai e no Pantanal; (x) Representantes de comunidades tradicionais e povos indígenas que habitam e dependem dos recursos da região.	Agradecemos a contribuição. Em atendimento ao Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, serão incluídos os representantes dos países da Bolívia e Paraguai.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
82	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	<p>168. O Comitê de Dragagem será de caráter consultivo e terá a finalidade de discutir o planejamento dos serviços de dragagem, visando a transparência das condições operacionais da Área da Concessão e Infraestruturas Relacionadas. O referido colegiado será composto:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) pela Concessionária; (ii) pelos titulares de instalações portuárias e operadores portuários posicionados na Área da Concessão; (iii) Ministério de Portos e Aeroportos; (iv) pela Capitania Fluvial do Pantanal com jurisdição sobre a Área da Concessão; (v) pela Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6); e (vi) pela ANTAQ Regional, que o presidirá. 	<p>Justificativa: A inclusão de pesquisadores, cientistas e órgãos ambientais no Comitê de Dragagem é essencial para garantir que as decisões sobre dragagem não sejam guiadas apenas por interesses econômicos e logísticos, mas também por conhecimento técnico-científico e pelo compromisso com a sustentabilidade ambiental do Pantanal. Os processos de dragagem podem gerar impactos ambientais irreversíveis, como alteração da dinâmica sedimentar, erosão das margens, alteração da qualidade da água e impactos sobre a biodiversidade aquática (Wantzen et al., 2024). Para mitigar esses riscos, é essencial que especialistas em diferentes áreas científicas participem das discussões. A dragagem pode afetar unidades de conservação, áreas de preservação permanente e territórios indígenas. Portanto, órgãos como ICMBio, IBAMA e secretarias estaduais e municipais de meio ambiente devem estar envolvidos no comitê para garantir que as diretrizes ambientais sejam respeitadas. Além disso, ONGs ambientalistas e representantes das comunidades locais precisam ter voz no processo, pois são os principais afetados pelas alterações na hidrovia. A exigência de participação de especialistas e órgãos ambientais está alinhada com os seguintes princípios e normativas: Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981): determina que qualquer atividade com potencial poluidor deve considerar critérios científicos e a participação da sociedade na tomada de decisão. Lei da Gestão de Recursos Hídricos (Lei nº 9.433/1997): garante a participação de diversos setores nos processos de planejamento e gestão dos corpos hídricos. Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001): exige que decisões que afetam o meio ambiente e a qualidade de vida das populações sejam discutidas de forma democrática e participativa. Convenção de Ramsar e UNESCO: o Pantanal é um bioma reconhecido internacionalmente como Patrimônio Natural da Humanidade, exigindo rigor científico na sua gestão.</p>	Agradecemos a contribuição. Em atendimento ao Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, serão incluídos os representantes dos países da Bolívia e Paraguai.
83	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	<p>190. O laudo ambiental técnico não necessitará ser aprovado pelo órgão ambiental competente previamente ao envio pela Concessionária à ANTAQ.</p>	<p>Proposta de alteração: 190. O laudo ambiental técnico deverá ser previamente aprovado pelo órgão ambiental competente antes de seu envio pela Concessionária à ANTAQ. Nenhuma intervenção poderá ser iniciada sem a devida validação do laudo ambiental pelo órgão regulador responsável pelo licenciamento ambiental. A transparência e a participação pública deverão ser asseguradas, garantindo que a sociedade civil e especialistas ambientais tenham acesso ao conteúdo do laudo antes da execução de qualquer atividade que possa causar impactos ambientais.</p>	<p>Agradecemos as sugestões. Informamos que nenhuma intervenção será realizada sem a devido processo de licenciamento ambiental, quando couber. Além disso, a estruturação do projeto prioriza a transparência e a participação pública no processo de concessão da hidrovia.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
84	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	190. O laudo ambiental técnico não necessitará ser aprovado pelo órgão ambiental competente previamente ao envio pela Concessionária à ANTAQ.	Justificativa: A exigência de aprovação prévia pelo órgão ambiental competente é fundamental para garantir que todas as atividades potencialmente impactantes, como dragagem, derrocagem e remoção de vegetação, sejam avaliadas e controladas de forma rigorosa, antes da execução das obras. A ANTAQ é uma agência reguladora de transportes, não um órgão ambiental. Portanto, não possui a expertise necessária para avaliar, com profundidade, os impactos ambientais das operações da Concessionária. Órgãos ambientais como IBAMA e secretarias estaduais de meio ambiente têm competência técnica e legal para analisar e validar esses laudos ambientais, assegurando que as atividades respeitem a legislação ambiental vigente. A exigência de aprovação prévia pelo órgão ambiental também garante que os laudos sejam submetidos ao escrutínio de especialistas, pesquisadores e da sociedade civil antes da tomada de decisão. Isso fortalece o princípio da publicidade e o direito ao acesso à informação ambiental, conforme previsto na Lei nº 10.650/2003 e na Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011). A exigência de pré-aprovação está alinhada com os princípios da Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981), que estabelece que qualquer atividade com potencial de causar degradação ambiental deve ser avaliada e autorizada previamente pelos órgãos competentes.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.
85	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Prezadas(os) Senhoras(es), Como forma de contribuição, gostaríamos de expor alguns pontos importantes que podem ser objetos de questionamentos e disputas futuras: 1) Considerando que não há restrição para empresas participarem do certame licitatório e que isso pode acarretar a participação daquelas que detém 70% do market share, como é o caso do Grupo J&F, acarretando possível exercício de forma abusiva de posição dominante, questiona-se, tendo em vista que não foram encontrados estudos específicos neste sentido: quais os mecanismos que serão criados para garantir que eventual concentração de mercado em razão da atividade da empresa vencedora não venha afetar a livre concorrência entre as empresas que utilizarão as vias navegáveis objeto do certame licitatório? 2) Na apresentação do EVTEA, foi informado que a Agência recebeu os estudos preparados pela empresa Modal Consult, em março de 2024 - portanto, fora do prazo -, e foi com base nele que a Infra S.A elaborou a modelagem da concessão. Ao consultar o processo administrativo em que tramitou o referido Chamamento (Processo SEI nº 50300.014003/2023-19), é possível identificar outros dois processos apensados. Em um deles, autuado sob o nº 50300.022725/2023-47, consta um e-mail da Modal Consult solicitando as informações necessárias para elaboração do estudo. Na mesma peça, a empresa de consultoria afirma que foi contratada pela empresa MCR, denominação anterior da LHG mining, pertencente ao Grupo J&F. Em que pese ter constado da petição apresentada pelo Modal Consult a informação de que a empresa teria sido contratada pelo Grupo J&F, não há qualquer menção a este fato - extremamente relevante - em nenhum documento referente à concessão. Principalmente: não há informação de que a análise do estudo tenha sido empreendida com o fito de contestar possíveis	Agradecemos a contribuição. Conforme o Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, os comboios de retorno passarão a pagar, sendo assim, será necessário ajustes nos documentos de tarifas.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>favorecimentos implícitos à empresa no caso de futura assunção da concessão. Mediante essas questões, pergunta-se: a) No caso de eventual vitória de empresa dona de carga, que exerce posição dominante sobre as operações das vias navegáveis objeto deste certame, não foram feitos estudos que garantam que a utilização da regulação tarifária por meio da aplicação de price cap (tarifa teto) não seja objeto de vantagem anticompetitiva. Por qual razão esses estudos não foram realizados? b) É possível afirmar que a importância da concessão da hidrovia do Rio Paraguai não foi refletida no valor do capex. Os investimentos que terão de ser feitos para o início da cobrança da tarifa são irrisórios, suficientes apenas para escoar a produção da J&F, sem pensar na expansão e desenvolvimento da região. Existem estudos e mecanismos criados capazes de contestar essa afirmação? c) Em pese a importância do tramo norte para desenvolvimento do comércio até Cáceres/MT, não há nenhuma previsão de investimento para navegabilidade naquele trecho. Por qual motivo o tramo norte está sendo deixado de lado? Isso tem a ver com o fato de que os estudos foram contratados por empresa que provavelmente participará do certame licitatório e que utiliza apenas o tramo sul? d) Considerando que a tarifa é cobrada por carga movimentada, as embarcações que farão o escoamento do Grupo J&F, poderão retornar ao Terminal Portuário particular sem custo. Essa medida não incentiva que as embarcações busquem cargas a serem comercializadas no sentido contrário. Foram estudados os impactos deste ponto relevante na concessão?</p>	
86	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	<p>3) Na seção B do EVTEA, que trata sobre o Estudo de Mercado, o item 4 prevê que A receita bruta do projeto é formada da cobrança de tarifas dos usuários diretamente pelo concessionário, na forma estabelecida no contrato de concessão . N0 mesmo documento, afirma que A modelagem define o valor da tarifa, por tonelada, como o output do modelo econômico-financeiro e independe do tipo de carga. De acordo com o Anexo 2 do Contrato de Concessão, no item 6, a Concessionária deverá manter um sistema de cobrança de tarifa que contemple os processos de coleta, cobrança e pagamento. Além disso, no mesmo anexo, no item 5, no qual está destrinchado o Relatório de Remuneração da Tarifa Hidroviária, consta que a concessionária deve apresentar mensalmente à ANTAQ o dito RRTTH (item 5.2 do anexo 2 do contrato), com todas as informações necessárias à conferência, incluindo a quantidade de carga (item 5.2.9 do anexo 2). Não resta dúvida, pelo menos nos documentos disponibilizados pela ANTAQ, de que é a Concessionária a responsável por pesar as cargas, calcular as tarifas e alimentar o sistema. A partir disso, enviará o RRTTH para simples conferência contábil da ANTAQ. Note-se, no entanto, que se a concessionária for também a dona da carga, existe a possibilidade real de que a quantidade de carga seja subestimada para que a tarifa fique menor. Ainda que a ANTAQ faça uma conferência posterior, essa fiscalização se dará no campo contábil, apenas aferindo se o valor total da taxa cobrada corresponde ao peso da carga, o que pode ser considerada uma fragilidade na fiscalização. No entanto, não será possível à ANTAQ conferir/fiscalizar se o peso da carga informado pela Concessionária estaria correto. Isso porque, por óbvio, é impossível retornar à situação da pesagem para tal conferência. Dispensável dizer que essa situação será mitigada (para não dizer zerada) caso a concessão seja assumida por empresa que não esteja incorporada à cadeia de produção das mineradoras (dona da carga). De outro lado, se a ANTAQ permitir que as donas da carga, principalmente o Grupo J&F, participem do certame, não há dúvida de que existe a possibilidade real de subnotificação dos pesos das cargas. Além da subnotificação no peso das cargas trazer à J&F ganho na operação como um todo, é uma evidente afronta ao princípio da isonomia tarifária, que rege a Concessão (item 2.7 e 2.8 do anexo 2 do contrato; item 14.4.2 do contrato de concessão; item 4.39 da Nota Técnica 19). É preciso considerar, sobretudo, que a potencial subnotificação diminuirá consideravelmente o custo de logística da J&F, causando impacto desleal na concorrência com as outras mineradoras.</p>	Agradecemos a contribuição. Em atendimento ao Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, será necessário incluir as novas vedações concorrenciais.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>Assim, considerando as questões levantadas acima, quais os mecanismos de fiscalização serão adotados, caso a vencedora do certame licitatório seja uma empresa dona de carga que exerce posição dominante, para evitar eventual subnotificação de peso, de forma a garantir equilíbrio concorrencial entre as empresas?</p>	
87	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	<p>4) Conforme se extrai do edital, ganhará a proposta que apresentar o maior desconto sobre a tarifa referência pré-leilão. Para apresentar uma proposta, o licitante precisará fazer cenários possíveis de movimentação de carga. Afinal, da forma como a modelagem foi feita, a receita será obtida de acordo com o volume de movimentação. Nesse cenário, é certo que há assimetria de informação entre os licitantes que não operam na área da concessão e os licitantes que são os donos das cargas. Isso porque os donos das cargas possuem muito mais informação e condição de levar o desconto ao limite e garantir a assunção da concessão. Diferente de um player que não opera na região. Além disso, não se pode ignorar o fato de que, hoje, as mineradoras já têm o escoamento da carga como uma fase da cadeia de produção, de modo que a operação da concessão da hidrovia seria absorvida pela operação maior que é a de mineração, possibilitando que essa empresa (ou o grupo) coloque o valor de desconto a limites impraticáveis para outros players. Em outras palavras, a assunção da concessão, pelas mineradoras, seria apenas a incorporação vertical da atividade logística na sua operação principal e muito mais rentável. No caso do Grupo J&F, a LHG Mining detém mais de 70% do mercado de mineração, que, por sua vez, é 75% da carga movimentada na Hidrovia. Note que as informações sobre produção e previsão de demanda futura apenas desta mineradora é o suficiente para permitir que o Grupo J&F apresente a proposta mais factível e leve o desconto da tarifa ao extremo. Considerando as colocações acima, como será mitigada essa enorme assimetria de informação entre os licitantes que não operam na área da concessão e os licitantes que são os donos das cargas, de forma que se garanta isonomia na participação do certame licitatório?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Em atendimento ao Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, será necessário incluir as novas vedações concorrenciais.</p>
88	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	<p>5) Considerando que (i) o valor da obra de derrocamento incluída no capex do projeto não foi baseado em estudos; (ii) a concessionária terá de, no primeiro ano de concessão, preparar os estudos para execução da obra; (iii) caso haja variação dos custos previstos no contrato de concessão, terá de dividir os riscos com o Poder Concedente, sem que isso possa ser compensado na receita, uma vez que a política tarifária escolhida para o empreendimento foi a de price cap; (iv) paralelo a isso, não há previsão de custo para serviço de derrocamento no Opex, apesar de o principal serviço de manutenção de navegabilidade ser a dragagem; (v) a Lei 12.815/ 2013 reconhece o derrocamento como parte da dragagem, a ausência de menção expressa a tal serviço no opex poderá causar prejuízo ao concessionário caso seja necessário para manutenção da navegabilidade. Principalmente porque, neste caso, a variação de custo no serviço de dragagem é risco integralmente da concessionária (com exceção da cláusula 10.2.6.1 do contrato) questiona-se: a) Quem assumirá o risco pela variação do valor do derrocamento previsto no Capex, incluindo a previsão de derrocamento no Opex? b) Ficará claro aos licitantes que tal serviço não está incluído no serviço de dragagem?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Não haverá alteração da resposta inicial, pois já tinha excluído o derrocamento das obrigações contratuais. Conforme o Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, o derrocamento passou a ser risco integral da União.</p>
89	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	<p>6) Em que pese estar previsto no capex os investimentos em monitoramento hidrológico (item 5.1.2), levantamentos hidrográficos (item 5.1.2), gestão de tráfego aquaviário e inteligência fluvial (item 5.1.5), não há previsão de investimento em uma central física que concentre todas as informações e coordene a publicização dos dados captados pelas estações de monitoramento, pergunta-se. Por que o Capex não prevê necessidade de central de monitoramento? 7) Considerando que a Hidrovia do Paraguai é descrita por especialistas como uma rota estratégica para o narcotráfico, questiona-se: Por qual motivo a modelagem não prevê colaboração da Concessionária com o Poder Público para combate do narcotráfico? 8) O trecho de</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Em relação à coordenação e à disponibilização dos dados captados pelas estações de monitoramento informamos que os investimentos relacionados</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>concessão da hidrovia contém três pontes: Ponte Rodoviária Nossa Senhora do Pantanal (BR-262), Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra e Ponte de Captação de Água da SANESUL (Corumbá/MS). Além da Ponte Marechal Rondon (Cáceres/MT) que fica na área de influência da concessão. Assim, considerando que as estruturas de proteções dos pilares já foram danificadas por colisões de comboios no passado, o que resultou em um contrato para reparos, questiona-se: Por qual motivo o Capex não prevê investimento em obras de proteção dos pilares das pontes?</p>	<p>integram a estrutura dos serviços relativos à Gestão do Tráfego e Inteligência Fluvial, que tem a finalidade de monitorar e ordenar o tráfego hidroviário e de gerenciar o fluxo de informações. Nesse sentido, estão contemplados nos investimentos para a execução desses serviços a implantação de centros de monitoramento, sendo o principal, situado em Ladário e outro secundário em Porto Murtinho, além de uma base móvel, conforme apresentado no item 5.1.5 da Seção C - Engenharia. Em relação à interação com o poder público para segurança da hidrovia, o estudo prevê no serviço de Inteligência Fluvial a criação de uma infraestrutura logística e digital que facilite e potencialize as ações de diversos órgãos públicos de âmbito Federal, Estadual e Municipal, relacionados à segurança e à fiscalização do uso da hidrovia em seu amplo espectro, permitindo que usuários da hidrovia e entidades públicas localidades ao longo de suas margens usufruam de um ambiente de desenvolvimento sustentável. Em relação aos pilares das pontes</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					localizadas no trecho da concessão, informamos que não foram considerados investimentos em estruturas de proteção de pilares "dolphins", tanto na ponte rodoviária (BR-262/MS) quanto na ponte ferroviária Eurico Gaspar Dutra, por conta da atual condição dessas estruturas, que é considerada satisfatória. Nesse sentido, menciona-se que o DNIT celebrou o Contrato nº 801/2017, no valor de R\$ 3.189.998,57 com o objeto de elaborar o Projeto Básico e Executivo e executar as obras para a entrega final do dolphin na proteção contrachoque de embarcações no pilar P5A da Ponte Rodoviária (BR-262/MS). Segundo informações constantes no Atlas Hidroviário DAQ/DNIT a obra foi concluída e as estruturas de proteção foram restabelecidas. A proteção dos pilares da Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra é feita com enrocamento. No caso da Ponte de Captação de Água da SENESUL, foi previsto no CAPEX do projeto a realização de estudo de manobrabilidade para fins de entendimento das condições de navegabilidade e do tráfego na

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
90	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	<p>9) Considerando o modelo que adota sistema de price cap estabelecido no início do contrato e reajustes periódicos realizados pela ANTAQ, com revisão periódica dos parâmetros da concessão (Fatores X e Q) poderá tornar o certame menos atrativo, questiona-se: Não seria mais interessante ter um modelo tarifário com base no valor CIF (custo + seguro + frete) das cargas, levando-se ainda em conta os riscos que a carga traz para o transporte, tratando de forma diferenciada exportação, importação e mercado interno, dentre outros pontos que possam trazer previsibilidade para o investidor?</p>	<p>passagem por essa estrutura.</p> <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a regulação tarifária adotada é a de Price Cap, específica por tonelada movimentada. Não fica claro na contribuição o argumento que corrobora a alegação de que a regulação tarifária "poderá tornar o certame menos atrativo". Ainda, não é claro na contribuição como a cobrança por valor CIF traria maior previsibilidade ao investidor, nem quais os possíveis benefícios dessa forma de regulação tarifária, uma vez que não existe, em tese, uma relação clara entre o valor CIF da carga e "os riscos que a carga traz para o transporte". Por fim, a criação de subsídios cruzados entre tipos de cargas, bem como entre sentidos de navegação (exportação e importação) e tipos de navegação (cabotagem e longo curso) devem ser adotados com cautela e através de embasamentos técnicos e de política pública.</p>
91	EVTEA	Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Proposição 01: EVTEA Sessão C engenharia Sugerimos que seja estabelecida como obrigação da concessionária a instalação e manutenção da sinalização e iluminação, a implementação de um sistema de monitoramento por filmagem 24 horas, a implantação de um sistema de boias de alinhamento a montante das pontes ferroviária e da BR-242, bem como a manutenção dos dolfins localizados a montante da ponte da BR-242. Justificativa: É necessário aumentar a segurança nas travessias das pontes visando proporcionar um menor desmembramento dos comboios Proposição</p>	<p>Contribuição não acatada.</p> <p>Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que as intervenções de engenharia propostas no estudo integram uma cesta de serviços a serem ofertadas pelo</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					Concessionário aos usuários, concebida com a finalidade de aperfeiçoamento da navegabilidade. Para os pontos de desmembramento foram propostas melhorias com a previsão de instalação de estruturas de amarração e boias de indicação luminosas, com a finalidade de aumentar a segurança nas travessias das pontes visando proporcionar um menor desmembramento dos comboios.
92	EVTEA	Seção D - Operacional	Todo o documento.	Proposição 02: EVETEA Sessão D operacional Propomos que a largura do canal de navegação nos trechos a serem dragados seja limitada a 310 metros, salvo em trechos de curva acentuada que exijam uma dimensão maior. Justificativa: A definição da largura do canal principal em um valor superior a duas vezes e meia a largura do comboio tipo assegura a segurança da navegação. Além disso, essa redução resulta em uma significativa diminuição do volume dragado, contribuindo para a otimização dos custos e a minimização dos impactos ambientais.	Agradecemos a contribuição. O Objeto da concessão é a segurança da navegação, tendo como referência um comboio-tipo dentro de um nível de referência hidrológica contratual. Nesses termos, deverá o concessionário oferecer a infraestrutura mínima necessária para resguardar as condições operacionais da hidrovia, respeitando os níveis de serviços contratuais. Destaca-se que a oferta adequada de largura do canal de acesso, em seus diversos segmentos, é um detalhamento executivo de responsabilidade do futuro concessionário, respeitando os requisitos ambientais presentes no contrato de concessão, bem como os estabelecidos pelos órgãos

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
93	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	Seção III - Proposta Econômica	<p>Para fins de elaboração da proposta econômica, a Tarifa de Referência Pré-Leilão é a seguinte: Trecho Tamengo - Foz do Rio Apa R\$ 1,27 Trecho Porto Murtinho - Foz do Rio Apa R\$ 0,14 As tarifas devem ser fixadas contra a prestação de serviços e não por proporcionalidade de extensão navegada. Com base nesta informação, não deveria ter uma tarifa intermediária entre os trechos, pelo mesmo critério que foi aferido a tarifa de Porto Murtinho? Imaginamos que deve ter sido considerado não só a distância a foz do Rio Apa, mas a não interferência dos investimentos à montante. Por que isso também não pode ser aplicado ao Porto de Gregório Curvo que está a quase 100 km do início da Concessão e não se beneficia dos investimentos do Canal de Tamengo e proteção de pontes a montante deste porto? No nosso entendimento estas tarifas estão desequilibradas e necessitam de ser reavaliada?</p>	<p>ambientais competentes.</p> <p>Agradecemos a contribuição. A proposta de revisão das tarifas será realizada para compatibilizar com a decisão da diretoria na mudança do critério, conforme o Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ</p>
94	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	<p>4.52.2. Comprovação do Proponente possuir em seu quadro, na data prevista para entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica, devidamente registrado no CREA onde os serviços foram executados, fazendo-se acompanhar da(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico - CAT, emitidas pelo CREA, comprovando ter executado, em qualquer tempo, serviços com as seguintes complexidade e características: volume mínimo de dragagem igual ou superior 1.665.000,00 m³ de material removido com equipamento do tipo draga de sucção e recalque (CSD). Sugere-se excluir tal exigência do edital e do contrato, e possibilitar que em contratação de terceiros, fosse suficiente exigir que tal de serviço de dragagem contivesse esse nível de comprovação técnica, inclusive se utilizando o mesmo requisito do item 4.52.1 que aponta total mínimo de serviços de 1.665.000 m³?</p>	<p>Contribuição acatada. Flexibilizou-se a necessidade de que o responsável técnico esteja no quadro da empresa, na forma de contrato CLT ou na condição de sócio da proponente. Assim, busca-se retirar uma restrição que poderia reduzir a competitividade no momento do leilão, sem, contudo, trazer riscos a execução do contrato, uma vez que a proponente deverá apresentar o responsável técnico como obrigação prévia a assinatura do contrato. Essas alterações foram realizadas na cláusula 4.52.2 e 4.52.2.4. Ainda, o item 6.2.8 foi adicionada a minuta de edital, a fim de que a apresentação do responsável técnico dos serviços passe a ser uma obrigação prévia a assinatura do contrato.</p>	
95	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	4.53. A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, uma Empresa de Dragagem que atenda aos requisitos de qualificação técnica previstos no Item 4.52, observado o disposto no Item 3.4.4. Por que exigir tal requisito na formação do Consórcio? Não seria	<p>A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, uma Empresa de Dragagem que atenda aos requisitos de qualificação técnica previstos no Item 4.52, observado o disposto no Item 3.4.4. Por que exigir tal requisito na formação do Consórcio? Não seria</p>	<p>Contribuição acatada. Os requisitos foram modificados com a flexibilização dos</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			ter, na composição do Consórcio, uma Empresa de Dragagem que atenda aos requisitos de qualificação técnica previstos no Item 4.52, observado o disposto no Item 3.4.4.	suficiente exigir que a contratação de serviço de dragagem feita por terceiros contivesse esse nível de comprovação técnica, inclusive se utilizando o mesmo requisito do item 4.52.1 que aponta total mínimo de serviços de 1.665.000 m ³ ?	requisitos de habilitação técnica, em função, principalmente, da obrigação da compra dos equipamentos de dragagem, de tal forma que esse requisito já traz segurança para a execução dos serviços. Nesse sentido, foi retirada a necessidade de existência de Empresa de Dragagem no consórcio ou como proponente, no caso de apresentação de proposta de forma individual.
96	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	ANEXO 13	Considerando que o rio é vivo e a sua geografia é constantemente alterada, quais os critérios que serão utilizados peça fiscalização para verificação dos subitens b , c e d , que tratam do Projeto geométrico do canal de navegação , Profundidade de Projeto a ser implantada em cada fase e Profundidade de Dragagem do canal de navegação a ser implantada em cada fase ? Ou a fiscalização vai se valer do que é proposto no item 7.3 da Minuta do Contrato que permite alteração do PBI de forma justificada?	Agradecemos a contribuição. Informamos não haver relação direta com possível alteração do Plano Básico de Implantação (PBI) e a fiscalização do contrato no decorrer dos 15 anos. A fiscalização será feita com as batimetrias a serem realizadas periodicamente pelo concessionário.
97	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	2.2.2. É vedado à Concessionária a exploração da lâmina d'água na Área da Concessão para a exploração de operações de transbordo ou para a realização de outras Atividades que não estejam expressamente previstas no Anexo 1.	A vedação da Concessionária em explorar a lâmina d'água na Área da Concessão para possíveis operações de transbordo parece temerária. Em face de condições operacionais adversas, este tipo de operação é recomendável e, em caso de contingências, até exigível, como verificado em operações no rio Amazonas. Questiona-se por que não permitir tal operação dentro das condições legais, hoje já disponível em regulações como Marinha - NORMAN 8 - DPC/2013, Receita Federal nº 1381/2013, IBAMA IN 16/2013 e ANP 811/2020.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que casos excepcionais como informado no exemplo da concessionária deverá ser tratado excepcionalmente pela ANTAQ, não sendo conveniente a autorização per se no contrato.
98	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	15.1.18. Riscos relativos a licenças, permissões e autorizações ambientais, incluindo:	O item 15.1.18, que trata sobre os riscos relacionados às licenças ambientais, referencia o item 15.2.67 como subcláusula de ressalva. Entretanto, o item referenciado não se encontra no documento. Solicitamos que o documento seja corrigido para melhor entender quais são as ressalvas ou itens excludentes de responsabilidade da concessionária quanto aos possíveis riscos de atraso na emissão de licenças, permissões e concessões relativos à concessão.	Agradecemos a contribuição. Verificamos um erro formal na Subcláusula 15.1.18, alínea a, da Minuta de Contrato, uma vez

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					que a referência à Subcláusula 15.2.67 está equivocada. A referência correta é à Subcláusula 15.2.7. A Minuta de Contrato será corrigida.
99	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	15.1.37. Recusa de Usuários em pagar pelas Atividades;	Trata-se de subitem de Alocação dos Riscos, onde é imputado a responsabilidade integral ao Concessionário. Considerando a possibilidade de um usuário recusar-se a efetuar o pagamento pela prestação de serviço, poderia este concessionário impedir a navegação do usuário? Há previsão deste tipo de cobrança entre países no Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Decreto nº 2.716/1998)? Solicita-se esclarecimento e previsão contratual sobre este item.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o concessionário não terá poder de polícia para impedir a navegação de usuários na hidrovia que se recusem a pagar a tarifa da concessão. Nesses casos, as cobranças poderão ser realizadas, em última instância, com protesto em cartórios e cobranças judiciais. Em relação à previsão da possibilidade de cobrança de tarifas nas hidrovias que compõem o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres/Porto de Nova Palmira), informamos que o art. 9º do Decreto nº 2.716, de 10 de agosto de 1998, dispõe especificamente do tema, indicando que eventuais cobranças de "taxas" poderão ocorrer somente em retribuição aos serviços efetivamente prestados aos mesmos, isto é, sem fins arrecadatórios aos membros do Acordo, tal qual a modelagem proposta para a concessão.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
100	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	19. Proposta Apoiada	Sobre a proposta apoiada, qual a previsão da ANTAQ para regulamentar o tema e aplicar ao presente contrato? Caso não regule, a proposta deixará de ser aplicada ao contrato?	Agradecemos a contribuição. Informamos que não há previsão para regulamentação da proposta apoiada para hidrovias na ANTAQ. Essa iniciativa será planejada quando houver contrato de concessão hidroviária vigente. Dessa forma, levando em conta julgados do Tribunal de Contas da União (TCU), a proposta apoiada só poderá ser utilizada quando da aprovação de norma específica.
101	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	20.3.2. Alteração do Prazo da Concessão, respeitados os limites estabelecidos na Subcláusula 4.2 e Cláusula 266;	O item 20.3.2 que trata sobre reequilíbrio econômico refereência o item 2.66 como limite estabelecido para alteração do prazo para a concessão, porém, o item 2.66 não existe na minuta do contrato. Solicitamos que o documento seja corrigido para melhor entendimento.	Agradecemos a contribuição. Verificamos um erro formal na Subcláusula 20.3 da Minuta de Contrato, uma vez que a referência à Cláusula 266 está equivocada. A referência correta é à Cláusula 26. A Minuta de Contrato será corrigida.
102	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	ANEXO 1	Para melhor avaliação por parte de um possível proponente, é fundamental deixar claro no CAPEX quais as intervenções necessárias a serem realizadas no Canal de Tamengo. (Ex.: tomada d'água, derrocagem)	Agradecemos a contribuição. Informamos que foram previstos para o Canal do Tamengo investimentos no CAPEX referentes à: serviços de dragagem; projeto e execução da obra de derrocamento; implantação de sinalização náutica e campanha de desobstrução da vegetação, bem como a realização de estudo de manobrabilidade junto à Ponte de Captação de Água da SANESUL, conforme item 4.2 da Seção C – Engenharia, além de levantamento

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
103	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	8. Não se inclui no objeto do Contrato de Concessão a prestação dos seguintes serviços realizados nas instalações portuárias e respectivas imediações:	<p>Na descrição dos subitens que trata o item 8 (Não se incluem no objeto do contrato de concessão) não está explicitado nas exclusões a prestação de serviço de combate à poluição. A constituição de um Centro de Defesa Ambiental pode ser ofertada como serviço adicional, conforme item 161 deste mesmo Anexo 1.</p>	<p>batimétrico – Categoria A, de todo canal inserido na Área da Concessão.</p> <p>Agradecemos a contribuição. O parágrafo 8 do Anexo I da Minuta de Contrato evidencia os serviços relacionados a navegabilidade na área da concessão que não estão previstos no objeto contratual. Com relação às atividades ambientais no âmbito da concessão, importante destacar as obrigatorias descritas nas subcláusulas VI.6. Gestão Ambiental e IX. Passivos Ambientais. Assim, a Concessionária poderá ofertar outros serviços, não compreendidos na Tarifa Hidroviária regulada pelo Contrato de Concessão aos Usuários, desde que não ensejem cobranças em duplicidade, conforme previsto no item 3.2 do Anexo 2 da Minuta do Contrato, e que estejam de acordo com as limitações às Atividades descritas no PEH – Anexo 1, observadas, ainda, as regras e princípios dispostos no Contrato. Casos específicos poderão ser submetidos à análise do Poder Concedente.</p>
104	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da	20. Considerando que objeto da Concessão se refere à Área da	No capítulo IV. Matriz de responsabilidades, verifica-se uma série de obrigações da Concessionária em suporte a vários agentes, inclusive à Marinha do Brasil que impactam no orçamento da concessão. Questiona-se onde foram computados os custos deste apoio para o dimensionamento da tarifa.	<p>Agradecemos a contribuição. As competências e atribuições estabelecidas à</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
		Hidrovia (PEH)	Concessão e Infraestruturas Relacionadas, as competências da Concessionária estão definidas na matriz a seguir, devidamente acompanhadas pelo correspondente fundamento legal:		concessionária na Matriz de Responsabilidade e que visam dar suporte a vários agentes, inclusive à Autoridade Marítima, serão realizadas a partir de informações e dados produzidos no escopo dos serviços ofertados pela concessionária e já considerados nos custos da modelagem, como o monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, os serviços de sinalização náutica e de gestão do tráfego. De modo que tais custos já foram dimensionados na tarifa. Cabe ressaltar que a Matriz de Responsabilidades tem a finalidade de coordenar os esforços entre os vários atores para o alcance do interesse público de otimização do uso da infraestrutura hidroviária, inclusive reforçando a manutenção das prerrogativas da Autoridade Marítima quanto a segurança da navegação. Assim, devido ao ineditismo dessa concessão hidroviária, houve um maior cuidado do desenho de competências entre as instituições no Contrato, de modo a se evitar lacunas e sobreposições de responsabilidades, bem como estimular a cooperação entre as partes.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
105	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	202. O Contrato de Concessão possui os IQS apresentados na tabela a seguir:	<p>Na tabela que apresenta os IQS, verificamos que o IQS3 Índice de Eficácia do Balizamento e o IQS5 - Inventário do Programa Carbono Sustentável serão aferidos a partir do ano 1 - período que a empresa se mobilizará. Não seria razoável aferir tais indicadores a partir do ano 2, mesmo que estes não impactem na tarifa imediatamente?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a tabela constante do item 202 do Anexo 1 da Minuta de Contrato será ajustado, para aferir o IQS3 e o IQS5 a partir do Ano 2.</p>
106	EVTEA	Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Para a projeção de demanda de minério de ferro (carga mais representativa do estudo) da Hidrovia do Paraguai, foram apontados os parâmetros históricos de movimentações advindos das Estatísticas da ANTAQ. Conforme apresentado na página 31, a taxa de exportação em relação a produção beneficiada da região, calculada entre os anos de 2020 e 2023, corresponde a 51,88%. Entretanto, ao considerar o percentual de exportação da produção beneficiada total para o cenário Tendencial, o estudo utilizou-se do cálculo com base nas informações advindas de consultas diretas as principais mineradoras de Corumbá e Ladário, estimando-se que 82,81% da produção será destinada ao comércio externo e movimentada através da Hidrovia do Paraguai até 2030. Adicionalmente, para o período anterior a 2030, foi estimado um ramp-up de aumento da participação das exportações atrelado, basicamente, a entrega de novos ativos de navegação e expansão das capacidades de atendimento ao mercado externo. Como ponto inicial para a projeção, considerou-se na Figura 6 da página 30, um percentual de exportação da produção beneficiada total de 61% em 2024, nível esse muito superior do que aquele observado nos últimos 4 anos (51,88%), conforme os dados da ANTAQ. Sendo que para este caso, não houve qualquer justificativa para o cálculo do percentual de exportação do primeiro ano projetado, não sendo assim possível compreender as reais estimativas do ramp-up considerado. Dessa maneira, solicitamos que seja apresentado no estudo o método de cálculo considerado para estimar o ponto inicial da taxa de exportação já em 2024 (61%) ou que seja considerado para o primeiro ano, a taxa calculada através dos dados históricos da ANTAQ (51,88%). Ainda, gostaríamos de maiores esclarecimentos quantos as estimativas futuras apresentadas pelas empresas, com documentos técnicos capazes de comprovar um incremento tão alto para as exportações na hidrovia, que em menos de 10 anos sairá de um nível próximo de 50% da produção beneficiada em passará a contar já em 2030 com mais de 80%. De acordo com as projeções de demanda da Seção B - Estudo de Mercado, a projeção de minério de ferro Brasil em 2024 para o cenário tendencial é de 8.559.180,74 ton e a partir dai foram utilizados percentuais sobre a produção beneficiada para se estabelecer o total exportado pela hidrovia. No entanto, segundo dados da ANTAQ o volume total movimentado pela hidrovia em 2024 foi bem inferior ao estimado. Assim, considerando a expectativa frustrada de movimentação em 2024 solicitamos que a curva de demanda seja ajustada considerando, ano menos, um ano para frente.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A contribuição argumenta que deveria ser considerado o percentual de 51,88%, ou seja, dos últimos 4 anos, e que foi considerada para a projeção do cenário pessimista. Conforme o Acórdão Nº 443-2025-ANTAQ, essa contribuição será aceita.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
107	EVTEA	Seção C - Engenharia	Todo o documento.	O concessionário será responsável pelo River Information System, que basicamente é um software que controlará os comboios com AIS. O sistema VTS (Vessel Trafic System), para ser instalada em toda extensão, exigirá alto custo de implantação em face dos radares. Entendemos ser de aplicação de alto custo a ser operacionalizado. Qual a necessidade de monitoramento ativo em toda a extensão do rio(VTS)? Qual a responsabilidade civil para o concessionário em monitorar todas as embarcações do Rio? Se o objetivo é a segurança a navegação entendemos que não é necessário o monitoramento por câmeras e radar por todo o Rio, além do mais os portos que têm uma responsabilidade por monitoramento ativo em sua área de influência. Sugere-se eliminar ou delimitar a implementação do sistema, além de explicitar o item do CAPEX que prever tal desembolso?	Agradecemos a contribuição. O Estudo prevê, conforme 5.1.5 da Seção C – Engenharia, um serviço de monitoramento efetivo do tráfego ao longo do trecho concedido a ser realizado por centros de monitoramento, sendo um em Ladário/MS, onde o monitoramento deverá ter uma estrutura completa de Vessel Traffic Service (VTS), e outro em Porto Murtinho, que terá uma estrutura simplificada e exercerá as atividades de Serviço Portuário Local (LPS). Ou seja, não há proposição de monitoramento ativo em toda a extensão do trecho a ser concedido, entendendo que o escopo de Gestão do Tráfego hidroviário e Serviços de Inteligência Fluvial está devidamente delimitado, com a proposta de implantação de uma rede de centros de monitoramento, sendo o principal, situado em Ladário e outro secundário em Porto Murtinho, além de uma base móvel. Os investimentos previstos para implantação desses serviços estão descrevidos no CAPEX, item 4.2 da Seção C – Engenharia, no subitem referente à Gestão do Tráfego hidroviário

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					e Serviços de Inteligência Fluvial.
108	EVTEA	Seção C - Engenharia	Todo o documento.	No item 6, área de influência da concessão pág 59/60 : As obrigações contratuais originárias previstas para o Tramo Norte correspondem ao monitoramento hidrológico, para o qual serão necessárias 50 estações fluviométricas ao longo do trecho de 1.249 km que vai desde Cáceres/MT até a foz do Rio Apa (Tramo Norte e Tramo Sul), conforme detalhado no Anexo 1 da Minuta de Contrato. Essas atividades visam a subsidiar os modelos de previsão de nível, os sistemas para calado dinâmico e os levantamentos hidrográficos na Área da concessão. Em qual item do CAPEX o valor da implantação de 50 estações fluviométricas no tramo norte foi considerado? E em qual item do OPEX o valor da implantação de 50 estações fluviométricas no tramo norte foi considerado?	Agradecemos a contribuição. Para fins de modelagem, estima-se que a quantidade desejável para o monitoramento de 1.249km, desde Cáceres/MT até a foz do Rio Apa/MS, seja de 50 estações fluviométricas, considerando o espaçamento entre elas de cerca de 25 km. Mas a concessionária deverá avaliar o quantitativo necessário, em consonância com as obrigações contratuais, e poderá utilizar os dados das 24 estações fluviométricas ativas, caso estejam disponíveis no sistema Hidroweb, da Agência Nacional de Águas – ANA. Nesse sentido, considerando a rede já existente, estima-se que serão necessárias a aquisição de 26 novas estações, e o valor previsto no CAPEX (item 3 - Monitoramento Hidrológico e Levantamento Hidrográfico) contempla aquisição de material, implantação das estações e recuperação de eventuais estações aproveitáveis para a rede de monitoramento. Importante destacar que os interessados poderão realizar visitas técnicas destinadas à obtenção de

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
					informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Contrato de Concessão.
109	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Solicita-se esclarecimento do cálculo da receita operacional bruta, já que a tarifa é estipulada por trecho e a demanda não está desmembrada por cada trecho.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a Seção B será revisada no sentido de apresentar a receita bruta por trecho, bem como as projeções utilizadas na modelagem em Km/Tonelada para melhor compreensão.
110	EVTEA	Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Considerando a responsabilidade do concessionário, solicita-se esclarecimentos da projeção de demanda utilizada na seção E - Financeiro, pg. 12, tendo em vista que não coincidem com nenhum dos cenários do estudo de mercado. Conforme o anexo 1 da Seção B - Estudo de Mercado, a demanda foi estimada em mil toneladas e no item 4, do mesmo estudo, a receita do projeto foi definida pela tarifa de acordo com trechos de navegação contemplados dentro da área da concessão, com cobrança por tonelada movimentada. Na Seção E - Financeiro se apresenta a receita do arrendatário e o total de demanda em K tons e ton por Km, com valores diferentes dos apresentados no Estudo de Mercado. Solicita-se esclarecimento da conversão da demanda em ton para a utilizada na modelagem financeira de ton por km e quanto da demanda estimada em ton foi estimada por trecho de navegação.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a Seção B será revisada no sentido de apresentar a receita bruta por trecho, bem como as projeções utilizadas na modelagem em Km/Tonelada para melhor compreensão.

Tabela 1: Contribuições recebidas na consulta pública. Fonte: SISAP.

1ª Sessão de Audiência Pública

6. No âmbito da 1ª Audiência Pública híbrida (presencial e virtual), realizada em 6 de fevereiro de 2025, nos termos da Deliberação-DG nº 6/2025-ANTAQ (SEI nº 2454862), foram recebidas 22 (vinte e duas) contribuições, analisadas por esta Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH). As considerações acerca das contribuições recebidas oralmente foram compiladas na tabela a seguir:

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
1	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato - Anexo 1: Plano de Exploração da Hidrovia (PEH)	32. Para fins do Contrato de Concessão, compreende-se a dragagem como obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo do leito do Rio Paraguai dentro da Área da Concessão, com intuito de garantir as condições de	Bom dia a todos e todas me ouvem bem? então vou iniciar aqui rapidamente cumprimentando a todas as autoridades presentes, na figura do Diretor Eduardo Nery, e também do nosso Secretário aí presente, Sr. Jaime Verruck, Secretário de Meio Ambiente aqui do estado do Mato Grosso do Sul, parceira de longa data com o nosso instituto. Primeiro, parabenizar pelo trabalho, pelo esforço, essa pauta é essencial pro desenvolvimento do Brasil, as concessões hidroviárias, eu participo de um instituto chamado: Instituto	Agradecemos a contribuição. Em relação ao item 32 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, informamos o aprimoramento com a seguinte redação: "32. Para fins do Contrato de Concessão, considera-se: 32.1. Dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na remoção, escavação ou realocação de sedimentos móveis do fundo do leito do Rio Paraguai dentro da Área da Concessão, com o intuito de garantir as condições de navegabilidade; 32.2. Desobstrução: ação voltada à retirada de detritos, troncos ou outros materiais móveis que possam comprometer a navegação segura; 32.3. Derrocamento: obra ou serviço de engenharia que envolve a remoção de

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			<p>navegabilidade.</p> <p>40. A Zona de Referência Hidrológica Contratual é um Parâmetro da Concessão que estabelece limites contratuais para os níveis de água do rio observados ao longo do ano. Esses limites (superior e inferior) são definidos em função da cota máxima e da cota mínima do espaço amostral de dados de níveis médios diários observados na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), excluindo-se 10% dos valores extremamente elevados e 10% dos valores extremamente baixos, para cada dia do ano, ou seja, é uma zona de níveis do rio compreendida entre os limites superior e inferior obtidos a partir de 80% dos dados observados ao longo de toda série histórica, a cada dia do ano, conforme ilustrado na figura a seguir:</p> <p>41. Para fins de estabelecimento do equilíbrio inicial do contrato, considerando-se a Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), o limite superior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a cota máxima no valor de 5,79m (quinhetos e setenta e nove centímetros), e o limite inferior da Zona de Referência Hidrológica Contratual é a cota mínima no valor de -0,12m (doze centímetros negativos). Caso o</p>	<p>Socioambiental da Bacia do Alto Paraguai, e nos temos produção de conteúdo técnico-científico, também projetos tanto na Bacia do Paraguai como um todo, mas especialmente no Bioma Pantanal, participamos da formulação de acompanhamento de políticas públicas, então eu não posso me furtar a trazer alguns comentários aqui, no intuito do aprimoramento desse processo, trazendo aqui elementos tanto da academia como da sociedade civil. Então alguns pontos são especialmente importantes aqui na minha consideração, a gente tem um documento longo, depois eu posso disponibilizar em formato de Nota Técnica, uma análise bem profunda aqui da nossa equipe, mas alguns pontos são importantes destacar. É importante diferenciar no item 32 as atividades de dragagem, desobstrução, derrocamento e limpeza. Entende-se que no curto prazo dragagem é um processo mais relevante, mas no médio prazo e longo prazo isso pode se mostrar especialmente relevante. Os protocolos de acompanhamento e transparéncia com relação a esses processos que são muito diferentes em termos de níveis de intervenção, mais superficial até mais intensivo como o derrocamento. Outro ponto muito importante é a participação da sociedade civil e da academia no Comitê de Dragagem, considerando que dragagem, no conceito do EVTEA do contrato engloba a questão do derrocamento e outras intervenções, nós precisamos ter representantes técnicos da sociedade civil e da academia, inclusive garantindo a transparéncia e o atendimento às legislações, como a lei nº 10.650/2003, a Lei nº 12.527/2011, e a própria política ambiental nacional 81 que coloca que essa governança precisa existir, tanto na transparéncia como a governança na participação da sociedade civil e da academia. Outro ponto, é a fragilidade em embasar os itens 40 e 41 a referência hidrológica em somente 1 (uma) estação (Ladário), então a dinâmica de inundação e a dinâmica do Rio Paraguai ela não é linear, há impulsos de inundação</p>	<p>formações rochosas submersas ou aflorantes, quando estas representarem obstáculos à navegabilidade; e</p> <p>32.4. Limpeza: atividade destinada à remoção de materiais superficiais não consolidados que possam interferir nas condições operacionais da hidrovia."</p> <p>Em relação aos itens 40 e 41 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, entendemos que os mais de 120 anos de registros dos níveis do Rio Paraguai na régua de Ladário representam o histórico de comportamento hidrológico e não pode ser confundido com a limitação de NR de competência da Autoridade Marítima.</p> <p>Em relação ao item 100 do Anexo 1 da Minuta de Contrato, importante destacar que sua redação visa propiciar mecanismo adequado para fiscalização da concessionária pelo Poder Concedente. A divulgação de dados obtidos pelo concessionário está prevista no âmbito do River Information Service - RIS, conforme pode ser observado na subcláusula VI.5 Gestão do Tráfego Hidroviário e Serviços de Inteligência Fluvial do mesmo documento.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
			<p>nível do rio esteja entre essas duas cotas, considera-se dentro da Zona de Referência Hidrológica Contratual, e a Concessionária deverá, obrigatoriamente, ofertar os Níveis de Serviço consignados no item 38.</p> <p>100. Durante a execução dos levantamentos deverão ser emitidos relatórios parciais de atividades de campo, e ao final da mesma, o relatório técnico final com o detalhamento das metodologias de coleta e análise, bem como os resultados obtidos.</p>	<p>completamente diferentes e essa vazão entre Tramo Norte e Tramo Sul ela varia bastante, então para se ter uma avaliação precisa precisaria de outras estações; e a mesma coisa para os relatórios de atividade do item 100, tornar isso público garantindo transparência, de novo, de acordo com as legislações que eu citei, essa atividade precisam ir a público, e , principalmente, as atividades ligadas à dragagem, eu não vou nem me deter a outros impactos potenciais, eu entendo que isso vai ser objeto de avaliação, licenciamento, avaliação de impacto (fauna, flora, a hidrossedimentologia), estou me detendo no custo de inundação, os afloramentos rochosos, ou rocha submersa no Rio Paraguai elas são responsáveis por boa parte da amplitude da duração da inundação, que configura o Bioma Pantanal, com a sua biodiversidade, inclusive na sua economia, no seu modo vida, modo de produção, então, influenciar a gerar a possibilidade de diminuir a amplitude da duração da inundação é tudo que a gente não quer. Então, a intervenção em afloramentos rochosos e rochas e uma coisa que precisa ser aprofundada e acompanhada de maneira mais criteriosa, diferente do processo de dragagem que tem lá seus limites bem estabelecidos, que também precisa ser acompanhado, mas me preocupa especialmente essa possível atividade de derrocamento, inclusive na zona de influência que é colocada sem muitas especificações qual que seriam essas possíveis intervenções na zona de influência que agrupa aí mais de 600 km que é justamente o Tramo Norte, não é objeto da concessão.</p> <p>Destacando, é isso, a zona de influência coloca explicitamente a possibilidade de intervenções no Tramo Norte, mas não explicita como que seria feito o acompanhamento disso, é o que a muitos preocupa porque é uma região especialmente sensível, com unidades de conservação, trechos mais sinuosos, com mais afloramentos, enfim, mais complexa atuação ali, intervenções como esse tipo de derrocamento e dragagem no Tramo Norte e fica aberta essa</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
2	Todos	Todos	Todos	<p>possibilidade sem muita especificação, e a participação da sociedade civil a gente tem uma clareza maior de quais são essas atividades no dia a dia e ter o controle social da sociedade civil e da academia. Em resumo é isso, a gente pode encaminhar um material mais completo posteriormente.</p> <p>Eu já me dou por satisfeito sobre as dúvidas que eu tinha ainda nas explanações que foram feitas. Eu já me dou por satisfeito.</p>	NÃO VALIDADA
3	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia a todos, primeiramente cumprimentar a mesa, Eduardo Nery e toda sua equipe pela condução desse processo e todos os esclarecimentos que aqui foram dados.</p> <p>Gostaria de destacar como que é importante esse projeto para a Região de Corumbá/MS, podemos voltar a ser um destaque em movimentação de carga, como já foi um dia. Esse projeto vai nos trazer a geração de emprego através de um desenvolvimento sustentável, melhorando, assim, nossos indicadores econômicos, fazendo com que a gente tenha realmente o monitoramento do nosso rio, que hoje a gente não tem, e fazendo toda a parte de geração de renda, de novas empresas, e melhorando todos os nossos indicadores de desenvolvimento humano e distribuição de renda.</p> <p>Então, fico muito feliz de estar aqui hoje compondo esse time, e parabenizar novamente a todos que estão aqui presentes e todas as autoridades pelo processo conduzido.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>
4	Todos	Todos	Todos	<p>Oi, muito obrigado, eu queria agradecer a oportunidade de participar da audiência pública e também para todo o pessoal liderado pelo Eduardo Nery para essas concessões, principalmente no Rio Paraguai, onde realmente a licitação e a concessão vão gerar um câmbio, uma mudança muito grande na navegação e a todo mundo que está participando deste desenvolvimento. Quero falar que a hidrovia está pronta desenvolver seu máximo potencial e esse edital de concessão é um elemento chave para lograr isso. A redução dos custos logísticos para as cargas, o aumento do comércio internacional e a melhoria das condições de produção para as</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>comunidades ribeirinhas dos cinco países da hidrovia precisam desse desenvolvimento que estamos falando, que deve ocorrer de forma sustentável e responsável. E a boa notícia é que hoje sabemos como fazer isso, porque isso já está acontecendo, a navegação está acontecendo e a dragagem do rio acontecendo já em outros sítios da hidrovia. E esta acontecendo de maneira sustentável, sem comprometer o sistema e melhorando as condições ambientais gerais.</p> <p>O transporte fluvial e a opção mais econômica e com menor impacto ambiental para as cargas situadas no interior do continente, como as provenientes do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, bem como da Bolívia e do Paraguai também. A substituição de outros modais pelo transporte fluvial para as cargas produzidas nesses sítios redundam em menores custos e também em menor consumo de combustível, impactando positivamente o desenvolvimento econômico, social e ambiental desses países envolvidos.</p> <p>Nos últimos anos temos implementado um canal de navegação no Rio Paraguai promovendo a melhoria da navegação desse rio tão bonito que nós temos, sem alterar o curso do rio e sem causar danos ambientais, mas tirando só apenas algumas pedras que estavam nesse canal. Esse processo deve continuar para se alcançar os resultados esperados.</p> <p>Já foram realizados dezenas de estudos de impactos ambientais em cada um dos passos críticos que estão sendo entrevistados, estudos hidrológicos, zoológicos, sociológicos necessários para garantir a remoção de cada uma dos passos de dragagens que precisamos. Não há impactos adversos, foram realizados estudos hidráulicos abrangendo todo o rio.</p> <p>Dois estudos independentes confirmaram o mesmo resultados as variações da água nos níveis do rio após essas intervenções não impactam o comportamento geral do rio. Os efeitos nos pontos críticos onde esse canal estreita com restrições à navegação, de calado, com a presença de</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
5	Todos	Todos	Todos	<p>formações no leito.</p> <p>A hidrovia está pronta para desenvolver seu máximo potencial e essa concessão é precisa para lográ-lo.</p> <p>Muito obrigado a todos pelo esforço para chegar até aqui.</p> <p>Muito bom dia a todos, Eduardo Nery, pessoal da ANTAQ, Adalberto, e pessoas comprometidas com esse projeto, que, se Deus quiser, não vai ser mais um projeto e vai sair do papel. Na Bolívia, estamos torcendo muito para que saia também do papel.</p> <p>Bolívia é um país mediterrâneo. Isso significa que o custo logístico para poder fazer nossos negócios - nosso comércio exterior - é muito alto. E isso faz com que não seja suficientemente competitivo no mercado internacional.</p> <p>A importância da hidrovia é óbvia, a hidrovia será o que vai permitir que a produção Boliviana e o que está planejado para se produzir nos próximos 5 a 10 anos, que é quase triplicar a produção.</p> <p>Será competitiva se contarmos com uma logística apropriada. A dragagem e o balizamento para a navegabilidade da hidrovia são fundamentais, estamos falando de economia do País, não estamos falando só de uma região da Bolívia. Para a condição mediterrânea, nós temos que recorrer 2.200km para chegar ao Pacífico ou 3.000km para chegar ao Atlântico. Então, evidentemente, ter uma hidrovia expedita é muito importante.</p> <p>Mas nós tínhamos quatro pontos que nos preocupava nesse projeto, um deles é o ponto crítico, que é o Farolete Balduíno, felizmente vai ser resolvido; Marina Gatas está sendo resolvido; o sistema de captação de água está incluído, então, nós estamos vendo com muito bons olhos essa dragagem porque facilitará muito, é tão importante que no dia 21 de fevereiro também lá na Bolívia fizemos um evento para tratar da TRI Nacional – Bolívia, Brasil e Paraguai – para ver assuntos de investimentos que estão sendo feito na hidrovia. Estamos vendo questão ambiental e como que nós vamos relacionar e fazer a tarefa em casa também.</p> <p>Participaram públicos e privados da Bolívia e dos outros países para poder conversar juntos e</p>	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p> <p>Em relação à realização de dragagem no município de Cáceres/MT, informamos que não há previsão de intervenções no Tramo Norte do Rio Paraguai.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>falar: tudo bem! Argentina está fazendo sua parte, Paraguai, agora o Brasil, e nós precisamos fazer nossa parte também.</p> <p>A única parte que nos preocupa, e tomara que seja resolvida, é o comércio que temos com o Mato Grosso também, com Cáceres, e essa dragagem acho que não está incluída. O comércio Bolívar com grãos de soja com o Brasil, e o negócio da ureia é muito importante. Acho que deveria ser considerada no futuro essa dragagem.</p> <p>Muito obrigado e parabéns ao Brasil, porque isso vai facilitar não só o desenvolvimento do Brasil, senão de uma região, e um país como o nosso precisamos muito disso, obrigado.</p>	
6	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia a todos, eu consegui ler rapidamente o relatório. Eu conheço o Raton de tempo, o Professor Raton que faz estudos competentes tecnicamente, e, eu participei muito tempo na gestão da Bacia do Alto Paraguai e estudos, desde o PCBAP, depois do Projeto GEF, conduzido pela ANA e pela OEA, e a gente tem uma bacia que tem muitos estudos, desde a época de 70. E esses estudos eu não os vi sendo muito considerados no estudo da hidrovia. Nós temos muitos estudos da Região Alto Paraguai com maior quantidade de estudos, e todos, no geral, eu tenho uma crítica geral a nossa maneira de atuar, todos fazem um novo estudo desconsiderando os anteriores, ou não os considerando, aliás, não fazendo revisão.</p> <p>Então, é uma bacia com relação de causa e efeito, a hidrovia não é unicamente como uma estrada, ela tem uma relação de causa e efeito com o Pantanal. Pelos estudos, indica-se que não afeta, mas outro contribuinte colocou a questão do derrocamento na Região Norte que preocupa bastante se isso vier a ocorrer, porque ela está judicializada.</p> <p>Então eu entro, assim, para reforçar a necessidade, primeiro, de se ter esse Comitê de Dragagem, e, se por acaso, tiver um Comitê de Gestão, que seria muito interessante, da gestão ambiental, ter a participação, porque tem muitas pessoas, muitas entidades na Bacia participaram de estudos históricos da Bacia, e precisa, se é pra trazer um desenvolvimento</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a previsão de obras de derrocamento limitou-se à formação rochosa onde está localizado o Farol Balduíno, não havendo previsão de obras para o Tramo Norte do Rio Paraguai. Entretanto, esse derrocamento foi excluído da modelagem.</p> <p>Em relação ao comitê de dragagem, informamos o seu caráter consultivo com finalidade de discutir o planejamento dos serviços de dragagem, visando a transparência das condições operacionais da Hidrovia do Paraguai no trecho concedido. Ouvido o Comitê de Dragagem, caberá à concessionária definir e implementar o Plano de Dragagem anual, para a execução das obras e serviços de dragagem.</p> <p>Incialmente, verifica-se que já existe definição clara quanto aos entes que participarão do referido Comitê. Ademais, entende-se que sua composição é bastante ampla e representativa, uma vez que comportará todos os principais atores diretamente interessados nas condições operacionais da concessão.</p> <p>O Comitê de Dragagem não foi idealizado com o objetivo de gerar novas obrigações à concessionária — a qual já está obrigada a cumprir os termos previstos no contrato de concessão e no respectivo licenciamento ambiental. A ideia da criação do Comitê, que será um ente consultivo, sem o poder de impor decisões, foi para disponibilizar um espaço de diálogo entre os atores envolvidos, de modo que possam alinhar expectativas entre si.</p> <p>Portanto, as ações da concessionária quanto ao Plano de Dragagem estão, de fato, condicionadas ao cumprimento das obrigações relativas ao Nível de Serviço, investimentos obrigatórios e demais regras estabelecidas no contrato de concessão, de modo que o Comitê de Dragagem foi pensado para servir de fórum para diálogo e alinhamento de expectativas, e não</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
7	Minutas de Edital e	Minuta de Contrato	2.2.2. É vedado à Concessionária a	<p>sustentável, tem que considerar esse conhecimento das entidades, da sociedade civil, da academia, que podem contribuir e dar, assim, uma confiança. Questão que a gente tem em tudo que a gente faz é a relação de confiança. Então, vamos criar laços de confiança, é uma Bacia, é um ecossistema dos mais importantes do planeta, a maior área alagada do mundo, dos wetlands.</p> <p>Então, precisa muito colocar as pessoas e as entidades no acompanhamento desse trabalho para o seu pleno êxito. Muito obrigado e que tudo ocorra muito bem!</p>	<p>necessariamente para alterar a forma como o serviço será prestado pela concessionária. De acordo com a contribuição, nota-se a intenção de incorporar agentes representantes das áreas de meio ambiente. Todavia, o Plano de Dragagem anual a ser apresentado pela concessionária ao Comitê deverá estar, necessariamente, alinhado às condicionantes já estabelecidas no licenciamento ambiental, não sendo necessário rediscuti-las.</p> <p>Além disso, para questões envolvendo a gestão do recurso hídrico, a Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997 (Lei da Águas), prevê a participação de órgãos, entidades governamentais e não governamentais, inclusive representantes de comunidades tradicionais e povos indígenas. O Conselho Nacional de Recursos Hídricos – CNRH, que é um órgão colegiado consultivo e deliberativo, integrante do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos – SINGREH, é composto por 50 (cinquenta) membros com representações do Governo Federal (Ministérios), Conselhos Estaduais e Distrital de Recursos Hídricos, Setores Usuários e Organizações Civis (https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/seguranca-hidrica/cnrh/composicao/composicao-cnrh).</p> <p>Acrescenta-se ainda que coube à Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico - ANA, como entidade gestora dos recursos hídricos de domínio da União, a responsabilidade pela elaboração do Plano de Recursos Hídricos da Região Hidrográfica do Rio Paraguai (PRH Paraguai), com acompanhamento do Grupo de Acompanhamento (GAP), instância específica definida na Resolução CNRH nº. 152/2013, além do próprio CNRH, dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e da sociedade civil. A composição do GAP foi feita nos moldes de um comitê de bacia hidrográfica, com representantes do poder público federal e estadual, setores usuários e sociedade civil, propiciando ambiente de gestão participativa preconizado pela Política Nacional de Recursos Hídricos. O PRH Paraguai foi aprovado por unanimidade pelo CNRH em sua 40ª Reunião Extraordinária, por meio da Resolução nº 196, de 8 de março de 2018. Mais informações podem ser obtidas no site: https://www.gov.br/ana/pt-br/assuntos/gestao-das-aguas/planos-de-recursos-hidricos/planos-de-recursos-hidricos-de-bacias-hidrograficas/planos-de-bacias-hidrograficas-interfederativas/paraguai.</p> <p>Por fim, destacamos que, ao longo do processo de licenciamento ambiental futuro, haverá intenso debate junto à sociedade civil acerca dos eventuais impactos gerados pela concessão e suas medidas mitigadoras necessárias.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
	Contrato		<p>exploração da lâmina d'água na Área da Concessão para a exploração de operações de transbordo ou para a realização de outras Atividades que não estejam expressamente previstas no Anexo 1.</p> <p>15.1.37. Recusa de Usuários em pagar pelas Atividades;</p>	<p>a frente dessa condução, e já também ver os amigos Cristiano, o Bruno, o Fernando; e dar um abraço especial aí no Alber e no Nery que tiveram aí a ombridade e a justiça de elencar nomes do Diretores anteriores, Fernando, Adalberto, Mário, Murilo, que, de alguma forma, contribuíram e tentaram colocar a hidrovia no rumo.</p> <p>A gente sabe que o Brasil é grande, cheio de commodities no seu interior, com mais de 1.500km de distância para os portos, e modais como o ferroviário, dutoviário e o hidroviário precisam de uma atenção. Então eu gostaria de parabenizar a todos por isso. Indo diretamente às perguntas, que eu acho que é o objetivo, então, eu tenho dois pontos que eu queria deixar aí para reflexão de vocês.</p> <p>A primeira, no item 2.2.2. da Minuta do Contrato, vocês vedam a concessionária explorar a lâmina d'água na área de concessão para operação de transbordo. Então, eu provoco vocês para tentar dar uma melhorada nesse texto, porque o transbordo ele pode ser necessário em situações extremas de problemas de clima, de baixa de calado. Aí eu trago o exemplo da operação em Codajás a Manaus, que quando o Coari baixa, o Rio Amazonas baixa o nível, as operações são feitas com balsa ship-to-barge, e aí poderia ser barge-to-barge. É apenas um alerta que faço para que não se vede a operação ship-to-barge ou barge-to-barge nessa concessão, eu acho que só vai operar balsas aí, não vai operar ship.</p> <p>E no item, ainda na Minuta do Contrato, no item 15.1.37, na alocação de riscos, é onde tudo é imputado a responsabilidade do concessionário, ou quase tudo, tem a questão do usuário que não queira pagar a tarifa. Como que está sendo feita essa tratativa com os países vizinhos, qual é a providência, qual é a ação do concessionário numa situação dessa, ele vai poder impedir essa navegação. Então, isso aí precisa ficar claro para dar conforto ao concessionário.</p> <p>De mais, um prazer participar e agradecer o espaço para poder jogar minha contribuição para vocês com muito prazer.</p>	<p>informado no exemplo da concessionária deverá ser tratado excepcionalmente pela ANTAQ, não sendo conveniente a autorização per se no contrato. Informamos que o concessionário não terá poder de polícia para impedir a navegação de usuários na hidrovia que se recusem a pagar a tarifa da concessão. Nesses casos, as cobranças poderão ser realizadas, em última instância, com protesto em cartórios e cobranças judiciais.</p> <p>Em relação à previsão da possibilidade de cobrança de tarifas nas hidrovias que compõem o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres/Porto de Nova Palmira), informamos que o art. 9º do Decreto nº 2.716, de 10 de agosto de 1998, dispõe especificamente do tema, indicando que eventuais cobranças de "taxas" poderão ocorrer somente em retribuição aos serviços efetivamente prestados aos mesmos, isto é, sem fins arrecadatórios aos membros do Acordo, tal qual a modelagem proposta para a concessão.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
8	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Edital	4.53. A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, uma Empresa de Dragagem que atenda aos requisitos de qualificação técnica previstos no Item 4.52, observado o disposto no Item 3.4.4.	<p>Bom dia a todos, também , inicialmente, quero parabenizar a ANTAQ, eu concordo com Eduardo Nery, hoje é um dia histórico. Essa é a primeira concessão de uma hidrovia na história moderna do Brasil, e, nós da Modal Consult, somos muito satisfeitos em participar dessa reunião.</p> <p>Salvo melhor juízo, nós fomos a única, talvez uma das únicas empresas que contribuíram com o estudo completo no Chamamento Público que foi publicado pela ANTAQ, e aqui, como já foi citado pela mesa, tenho certeza que o nosso trabalho contribuiu como ponto de partida para o trabalho da Infra S.A.</p> <p>Eu, na verdade, só tenho uma contribuição, sobre esse projeto, que é sobre a exigibilidade, da necessidade, de uma empresa de dragagem compor um eventual consórcio. Esse é um projeto de capital intensivo, se, eventualmente, alguma empresa tiver o interesse de formar um consórcio para participar, essa exigência pode, de alguma forma, trazer algum tipo de dificuldade para formação do capital.</p> <p>Como já foi falado aqui diversas vezes, o volume de dragagem desse projeto não é significativo, a responsabilidade técnica, a qualificação técnica, da empresa que for o futuro concessionário pode ser facilmente comprovada através das anotações junto ao CREA ou de eventuais empresas de dragagem que venham a ser contratadas para o trabalho, então, eu gostaria de sugerir que isso fosse removido, que essa exigência fosse removida do futuro edital.</p> <p>Muito obrigado!</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a redação do item 4.53 da Minuta de Edital será ajustada de forma a eliminar a exigência de uma empresa de dragagem na composição de consórcios.</p>
9	EVTEA	Seção C - Engenharia	Todos	<p>Bom dia a todos, eu quero me apresentar, tive o privilégio de ser Diretor da Agência, e quero parabenizar a ANTAQ, porque foi um local onde eu tive a oportunidade de aprender muito, de interagir com essa valorosa equipe e de dar minha contribuição para o Brasil durante o período em que passei pela ANTAQ.</p> <p>Eu fiz algumas notas porque é imprescindível que possa citar algumas coisas que são muito importantes nesse processo.</p> <p>Eu quero parabenizar ao Eduardo Nery a toda equipe da ANTAQ, que tem feito toda a condução</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>desse processo, com seriedade e transparência; eu quero cumprimentar o Diretor Alber que é o relator do processo, ao Bruno que tem, no dia a dia, tocado o processo; ao Ygor pela condução das audiências públicas de forma serena e tranquila, e, em nome de vocês, parabenizar toda a equipe da ANTAQ. Acho que isso é muito importante para a gente fazer esse registro da competência técnica instalada no Brasil.</p> <p>Quero aproveitar que estamos no final de ciclo, e também manifestar os parabéns ao Eduardo Nery pelo círculo, círculo virtuoso que ele trouxe para a Agência no período em que esteve a frente como Diretor-Geral, juntamente com toda a Diretoria, a gente não podia deixar de fazer esse registro.</p> <p>Ao Ministro Silvio Costa Filho pela compreensão dos temas aquaviários, pelo apoio irrestrito, pela criação da Secretaria Nacional, a nomeação do Dino, que conhece o tema profundamente, estuda o tema a muitos e muitos anos, isso traz qualidade ao processo de decisão, ao processo de implantação. Claro que o Ministro, dando a prioridade, está demonstrando a vontade política e estratégica do governo em dar seguimento a esse projeto.</p> <p>Eu quero dizer que para nós da Modal, que elaboramos esse estudo, em conjunto com um valoroso time que envolveu o Giovani aqui que se manifestou, a equipe da BEN engenharia e muitos outros, e eu não posso deixar de citar que não foi um estudo que foi elaborado do zero, eu acho que ele partiu de diversas contribuições, da própria ANTAQ, que deu um apoio irrestrito, do Ministério dos Portos, do Ministério das Relações Exteriores, do Ministério dos Transportes, através dos diversos órgãos, principalmente, do DNIT que forneceu um conjunto rico de informações para a gente pudesse utilizar como subsídio, A Infra S.A., parabenizando e agradecendo ao apoio do Diretor Cristiano e de toda a equipe do Fernando, que a gente teve sempre interagindo para poder discutir os parâmetros do processo. Foi um processo</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>construtivo, não foi apenas um relatório e apenas um trabalho elaborado. Eu acho que é importante citar a própria Agência Nacional de Águas que também forneceu contribuições, a Marinha do Brasil que foi extremamente contributiva e com valorosas contribuições para o aprimoramento desse processo. Dr. Adalberto, Tokarski, eu quero citar a sua participação especial que, dentro desse grupo de trabalho nosso, além de fazer uma interação com todos os agentes locais, trouxe qualidade e a sua experiência de vida inteira ao longo desse processo, muito obrigado, acho que é muito importante a gente fazer esses registros.</p> <p>Eu também quero aqui dizer que nós procuramos fazer uma oitiva com todos os usuários da hidrovia, sejam os donos de cargas, sejam as transportadoras, não posso deixar de citar o apoio irrestrito da LHG Mining, através do Darlan e toda a equipe que faz um grande e importante trabalho na produção e na exportação de minério, gerando riqueza e divisa para o Brasil, assim como a Hidrovias do Brasil.</p> <p>Eu quero também falar que a gente usou os estudos anteriores como referências, e que tudo isso também faz parte de um processo que começou lá atrás também, com um ciclo de seminários hidroviários, muitos que estão aqui de cabeça branca participaram e assistiram, e começou aqui, nas provocações que a própria ANTAQ fez.</p> <p>Então, eu quero dizer que esse estudo trata de uma ampliação de capacidade com um nível muito baixo de intervenções e traz controle, monitoramento e transparência.</p> <p>Aí, concluindo, essa é uma hidrovia de integração internacional, de integração social, comercial dos países do Cone Sul Americano – Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai, e, nesse contexto, quero parabenizar a ANTAQ pela inclusão do Canal do Tamengo, mas gostaria de solicitar que fosse disponibilizado mais dados a respeito da formação do CAPEX para a inclusão do Canal do Tamengo, para que os possíveis concessionários possam avaliar mais adequadamente, basicamente era essa minha contribuição acerca do processo,</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
10	EVTEA	Seção B - Estudos de Mercado / Seção E - Financeiro	Anexo E-1 (extratos financeiros)	<p>mas principalmente, registrar a nossa satisfação em participar desse processo e parabenizar pela condução, obrigado!</p> <p>Bom dia a todos, eu sou Andressa Guimarães, sócia da Modal Consult, aí ao lado do Adriano e do Fernando que falaram a pouco, também agradeço a participação nessa audiência pública, primeira concessão hidroviária brasileira.</p> <p>Tenho dois pedidos de esclarecimentos que estão voltados para a parte financeira e do estudo de mercado.</p> <p>Na modelagem financeira aparece a demanda, pelo que eu notei, não me parece que está batendo o valor com nenhum dos cenários que estão no estudo de mercado. Então, esse esclarecimento, não sei se foi um erro ali no caderno.</p> <p>E, o outro, também na parte financeira, que a tarifa é uma variável de saída da modelagem, e ela foi definida por trecho de acordo com a fase do projeto, também se puderem esclarecer como ela foi determinada, já que ela é por trecho, qual a participação de cada um dos trechos na demanda total e aí, por consequência, na determinação da receita do projeto, não sei se ficou claro.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a Seção B será revisada no sentido de apresentar a receita bruta por trecho, bem como as projeções utilizadas na modelagem em Km/Tonelada para melhor compreensão.</p>
11	EVTEA	Seção C - Engenharia	5.1.2. Monitoramento Hidrológico e Levantamentos Hidrográficos 5.1.5. Gestão do Tráfego Aquaviário e Inteligência Fluvial	<p>Bom dia a todos, primeiro parabenizar a mesa e a ANTAQ pela iniciativa, tudo que é novo é bem complicado, a gente vai passar por diversos conceitos, e é a primeira hidrovia que vai ser concedida no Brasil, e é lógico, o trabalho tem que ser bacana para que ela seja exitosa e possa virar um benchmark para as outras hidrovias que são tão importantes quanto a do Paraguai.</p> <p>Tem dois aspectos que eu quero levantar, sou da BEN Engenharia, uma participe junto com a Modal, que entregou o estudo inicial para a ANTAQ.</p> <p>Eu vou falar um pouco sobre controle e monitoramento de embarcações. Nos estudos apresentados, acredito eu, com muita humildade, que há um pequeno problema de conceito entre LPS, que é um controle a partir de AIS, é um controle passivo de embarcações. Quando a gente fez o projeto a gente imaginou que o monitoramento do rio era por controle passivo, com transponder satelital, com a sala de controle, e aí nós</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Com relação à primeira contribuição, ou seja, sobre o monitoramento por VTS e LPS, informamos que está prevista no processo a instalação de um VTS na cidade de Corumbá e um LPS na Foz do Rio Apa. Os dados produzidos por todo o sistema de inteligência do rio, serão fornecidos às autoridades de segurança para auxiliar na segurança da Hidrovia. Não há previsão de unidades de vigilância de responsabilidade da concessionária.</p> <p>Há hoje no Rio Paraguai de Cáceres a Foz do Rio Apa, 19 estações fluviométricas (EF). A previsão é termos na concessão 50 EF com a instalação de 31 EF pelo concessionário. Os documentos do EVTEA serão corrigidos para esses novos números.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>controlaríamos somente as embarcações comerciais, os comboios comerciais.</p> <p>É necessário um diálogo com a Marinha porque não há uma obrigação que os comboios comerciais hoje têm o AIS, mas é algo que eu acho que Marinha pode regular, e, por conta disso, esse controle que nós imaginamos, inicialmente, era um controle que a gente chama de Local Port Service (LPS).</p> <p>Quando a gente fala em VTS, a gente fala em um controle ativo, com radares. A minha empresa, junto com a Seat, hoje ela é responsável pelo SisGAAz da Marinha - das unidades de vigilância, por conta dessa responsabilidade a gente abriu uma Startup e estamos montando o primeiro radar marítimo nacional de baixo custo, justamente imaginando esse tipo de demanda. A demanda do VTS é uma demanda diferente porque aí você tem uma demanda ativa e você monitora não só o comboio, mas contra outras embarcações, acho que isso tem que estar claro, a expectativa para o concessionário, se é um controle de comboios ou é um controle de Security, em que não só seriam comboios, mas seriam outras embarcações. Para isso, é realmente necessário a implantação de unidades de vigilância. Essas unidades de vigilância são basicamente unidades radares e com câmeras, e basicamente um radar. Da forma que a gente está projetando, a gente já fez um teste funcional e vamos fazer um segundo teste funcional em novembro, nosso radar ele tem um raio de ação de 10km. Então, pega o trecho e divide por 10, pelo diâmetro que é 20, e seria a quantidade de unidades radares. É um investimento um pouco maior que a gente está pensando.</p> <p>A outra parte do monitoramento, monitoramento hidrológico, hoje nós temos basicamente três réguas que dão suporte as cartas náuticas da Marinha – Autoridade Marítima e Autoridade Hidrográfica do Brasil. São apenas três réguas, apesar que a ANA – Agência Nacional de Águas tem outras réguas fluviométricas, mas as que a gente usa para cartas náuticas são três.</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
12	Todos	Todos	Todos	<p>Por conta disso, eu queria, pode ser um erro de entendimento, eu vi a implantação de 26 unidades fluviométricas, mas vocês citam lá em 50, tem uma diferença de 24, principalmente por causa da área de influência, implantações no Tramo Norte. Acho que ficou um pouco confuso disso estar no CAPEX ou não, se puder fazer uma verificação nisso, lembrando que as estações fluviométricas hoje elas podem ser também algo que a gente tem interesse de trabalhar com isso, pode ser boias, então elas são boias eletrônicas, também por satelital. Existem um monitoramento que as embarcações e os comboios podem fazer com seus próprios sonares, já é feito – a Hidrovia do Brasil faz esse monitoramento, não considerado como uma batimetria oficial, as batimetrias oficiais classe Alfa da Marinha que viram cartas náuticas, elas têm um regulamento mais avançado. As classes Bravo a Marinha acabou de homologar veículos autônomos para fazer, então, acredito eu, que a gente pode caminhar, a gente tem inclusive uma parceira com o laboratório de veículos não tripulados da USP, a gente está tentando homologar um veículo de batimetria, já tem uma empresa no Brasil que homologou junto a Marinha para a classe Bravo, a gente também está trabalhando nisso, então, eu acho que tem que ter um diálogo um pouco com a Autoridade Hidrográfica para que essas expectativas da concessão estejam bem claras para o concessionário, tanto no monitoramento batimétrico quanto no monitoramento do controle de embarcações, obrigado!</p> <p>Alber falou que o meu turno era novo, mas vale a pena esse momento. Olha só, Dino, vida dura, poder falar sobre esse projeto estratégico, e aí eu tenho que parabenizar o Dr. Eduardo Nery como Diretor-Geral ao longo do mandato dele, e a defesa que fez da parte hidroviária, e também quero parabenizar o Diretor-Relator Dr. Alber, além de todo o time ter sido muito eficiente, vamos dizer, foi uma velocidade muito grande comparada a complexidade dessa concessão. E aí, Bruno Pinheiro, junto com sua</p>	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>Em relação à proteção dos pilares das pontes localizadas no trecho da concessão, informamos que não foram considerados investimentos em estruturas de proteção de pilares "dolphins", tanto na ponte rodoviária (BR-262/MS) quanto na ponte ferroviária Eurico Gaspar Dutra, por conta da atual condição dessas estruturas, que é considerada satisfatória. Nesse sentido, menciona-se que o DNIT celebrou o Contrato nº 801/2017, no valor de R\$ 3.189.998,57 com o objeto de elaborar o Projeto Básico e Executivo e executar as obras para a entrega final do dolphin na proteção contrachoque de embarcações no pilar P5A da Ponte Rodoviária (BR-262/MS).</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>equipe na Superintendência, e o pessoal lá, em nome do Fernando, pessoal da Infra, e a Secretaria Nacional de Hidrovias. Que bom hoje a gente alguém a reportar sobre essa parte.</p> <p>Olha só, eu queria dizer o seguinte, na verdade, a concessão ela vem fazer justiça no seguinte aspecto: nós temos no Estado Brasileiro algum apoio da navegação no Tramo Sul, trecho Corumbá a foz do Rio Apa? Não.</p> <p>Nos últimos 10 (dez) anos o estado não conseguiu oferecer, e qual que é, Dino, o grande pulo do gato da concessão, a concessão está trazendo um privado para trazer previsibilidade da navegação, sinalização, balizamento, monitoramento, sistema de controle, e outra coisa mais, além disso, o monitoramento ambiental, esse monitoramento ambiental dá mais segurança para toda a navegação.</p> <p>Foram previstos 14 (quatorze) pontos de dragagem, isso significa o quê, significa 1 (um) ponto a cada 49km. Está sendo feito um estudo hidráulico do que cada ponto desses vai efetivamente causar.</p> <p>Provavelmente, imagina um ponto de dragagem aqui e outro, não necessariamente dessa forma, mas um aqui e o outro a 49km. O impacto, provavelmente, vai ser incipiente, e outra coisa mais, onde, vamos dizer, tem alguns problemas de navegação não é no trecho brasileiro, e, no trecho Paraguai está avançando e alguma coisa na Argentina, que praticamente não tem nada.</p> <p>Então o seguinte, faltava exatamente o trecho Brasileiro e aí com a concessão para oferecimento da infraestrutura para esse trecho a gente vai ter realmente um grande avanço.</p> <p>Eu queria colocar também o seguinte, a contribuição que a gente poderia dar é o seguinte, eu senti falta dentro do projeto a proteção das pontes, parece que foi delegado para o DNIT. Deixar para o DNIT, eu acho o seguinte, tinha que ser completo com a concessão, se você não fizer o sistema de proteção das pontes efetivamente, totalmente, o que que vai acontecer, você vai ter prejuízos, vai ter que ter desmembramentos. Eu acho assim, que deveria vir para</p>	<p>Segundo informações constantes no Atlas Hidroviário DAQ/DNIT a obra foi concluída e as estruturas de proteção foram restabelecidas. A proteção dos pilares da Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra é feita com enrocamento. No caso da Ponte de Captação de Água da SENESUL, foi previsto no CAPEX do projeto a realização de estudo de manobrabilidade para fins de entendimento das condições de navegabilidade e do tráfego na passagem por essa estrutura.</p> <p>Em relação à coordenação e à disponibilização dos dados captados pelas estações de monitoramento informamos que os investimentos relacionados integram a estrutura dos serviços relativos à Gestão do Tráfego e Inteligência Fluvial, que tem a finalidade de monitorar e ordenar o tráfego hidroviário e de gerenciar o fluxo de informações. Nesse sentido, estão contemplados nos investimentos para a execução desses serviços a implantação de centros de monitoramento, sendo o principal, situado em Ladário e outro secundário em Porto Murtinho, além de uma base móvel, conforme apresentado no item 5.1.5 da Seção C - Engenharia.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
13	Todos	Todos	Todos	<p>dentro, a gente vai colocar no papel isso aí.</p> <p>A outra coisa, a própria largura do canal, talvez, que a base dela de 143 metros do canal de navegação, o Dr. Bruno falou que o concessionário vai estudar, se não precisar não vai se colocar o canal de navegação nessa largura.</p> <p>E, por último, o seguinte, nós temos o sistema de monitoramento, mas a sugestão é que tenha um sistema de previsibilidade para todos os operadores, um exemplo, o operador ele vai saber a régua em Ladário daqui a 15 (quinze) dias vai estar “tal”, se o concessionário contrata a disponibiliza para todo mundo, vamos dizer, é um ganho geral para todos.</p> <p>Para finalizar, já que o tempo é exíguo, eu queria dizer o seguinte, essa concessão ela vem para dar um exemplo, inclusive, ao longo do Rio Paraguai-Paraná e ao longo do Brasil, no seguinte aspecto, no Brasil as vezes se contrata uma dragagem para 5 (cinco) anos, o processo de contratar e depois de recontratar tem um custo para o Estado. Essa concessão vai colocar o quê, vai colocar 15 (quinze) anos, então vai ter uma segurança de toda a estrutura, e além disso, o seguinte, o privado pagando. E por que o privado não está reclamando? Porque são poucas intervenções, não tem que dragar praticamente nada, é quase que organizar o sistema. E é lógico, o seguinte, para concluir, olha só, veja se dá para o privado funcionar. Há 2 (dois) anos atrás 3 milhões de toneladas, 2,5 milhões. Aí passou, tinha águas altas, 8 milhões quase 9, aí o ano passado 2,5. Então, assim, não dá, Secretário Dino, para funcionar em um sistema em que você não tenha uma segurança da navegação, e a concessão eu parabenizo que vai trazer isso aí, obrigado!</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>ouro lá em Cuiabá. Isso é para dar uma ideia que nós nunca tratamos o rio de forma correta. O Tramo Sul do Rio Paraguai ele permite a navegação de comboios maiores, e, ao mesmo tempo, permite com que cargas, tanto minerais quanto agrícolas, possam alcançar os portos da Argentina e do Uruguai.</p> <p>Nós sempre trabalhamos na busca de termos hidrovias, porque no Brasil nós não temos hidrovias, nós temos um arremedo de hidrovia ali no Tietê-Paraná, o que nós temos no Brasil são rios navegáveis e rios potencialmente navegáveis, isso é o que a gente tem.</p> <p>Agora, os rios navegáveis nós temos que cuidar deles, e cuidar de que forma, com dragagem, com pequenos derrocamentos, com sinalização, com batimetria, monitorar esses rios, é isso que a gente precisa.</p> <p>A gente já está até cansado de ver que dentro do DNIT não conseguimos fazer com que isso aconteça. É muito burocrático, é muito complicado, então a alternativa que nós temos é a concessão dos serviços hidroviários. E é isso que a gente tem que ter, não só Paraguai como no Madeira, no Tapajós, no Tocantins, no Mercosul. Então, nós temos que buscar isso para que de fato possa ter hidrovias em funcionamento porque sem dúvida alguma é o modo mais econômico e ecológico de se transportar cargas, muito obrigado!</p>	
14	Minutas de Edital e Contrato	Minuta de Contrato	10.8. Com relação aos seguros, a Concessionária se obriga a: (...)	<p>Bom dia a todos, vocês me ouvem bem?</p> <p>Como representante da FenSeg, da comissão especificamente de crédito e garantia da FenSeg, cumprimento a todas as autoridades e demais presentes nessa audiência pública, e manifesto especial agradecimento pelo espaço de debate proporcionado pela ANTAQ nessa manhã.</p> <p>Após debates promovidos pelo mercado de seguradoras acerca das exigências relacionadas às modalidades de seguro garantia que deve ser apresentado pelo tomador, nossas considerações foram compiladas e já enviadas à ANTAQ de forma detalhada e fundamentada com sugestões de adequação, mas eu gostaria de utilizar este espaço para apresentar as premissas que nortearam as nossas</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que diversos subitens relacionados ao seguros previstos para concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai foram aprimorados a partir das contribuições apresentadas e reuniões realizadas junto à entidade.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>ponderações especialmente em relação a 3 (três) pontos. O primeiro ponto ele está relacionado às delimitações de riscos cobertos e não cobertos, e sobre essa questão eu gostaria de ressaltar que o mercado segurador tem a obrigação de atender as disposições legais e normativas definidas pelos órgãos reguladores, no caso a SUSEP e o CNSP, que inclusive segregam riscos em diversos ramos distintos, e essa segregação de riscos por vezes implica na necessidade das seguradoras deixarem bastante claros os riscos excluídos de determinados ramos porque eles serão cobertos por um outro ramo de seguro.</p> <p>Além dessa questão, as seguradoras nas limitações de cobertura e definição de excludentes podem estar lastreados no apetite de risco do mercado segurar, que em geral tem lastro no apetite de risco dos resseguradores que são players fundamentais para o mercado para ampliação de oferta de capacidade especialmente em relação aos grandes riscos. Seria o caso aqui dos contratos garantidos nessas concessões, por esses motivos as seguradoras têm a obrigação de dispor de forma clara os riscos cobertos e os riscos excluídos de cada modalidade de seguro, e, dentro desse contexto, gostaria de esclarecer que especificamente em relação ao seguro garantia na modalidade de executante concessionário, que seria o apropriado para garantir da concessão.</p> <p>O mercado cobre riscos relacionados ao inadimplemento do pagamento da outorga pelo tomador quando previsto, pagamento das multas previstas no contrato garantido, além de cobrir prejuízos tanto relacionados à realização de investimentos pelo tomador, quanto relacionados aos bens reversíveis apurados após a decretação de caducidade do contrato. Nesse sentido, é importante esclarecer que, enfatizar, na verdade, que as multas impostas ao tomador são sim passíveis de cobertura pelo seguro garantia, mas as indenizações diretas que possam decorrer de algum evento específico podem não ser cobertas pelo seguro garantia,</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>porque elas são cobertas por outros ramos de seguro, como, por exemplo, riscos de engenharia, responsabilidade civil e riscos ambientais, que têm normas e regras específicas de cobertura.</p> <p>Segundo ponto relevante em relação aos seguros, é relacionado à vigência da apólice de seguro garantia, porque também por conta de questão regulatória, o contrato de seguro ele deve coincidir com o prazo do contrato garantido. Então, nós não temos fundamentação regulatória ou jurídica para ampliar o prazo de vigência da apólice sem que haja um risco a ser garantido em contrapartida. Vale esclarecer também que o fato de a vigência da apólice terminar e coincidir com o término de vigência do contrato, não impede que a apuração de prejuízos de sinistros ocorridos dentro da vigência da apólice ocorra após o seu término.</p> <p>E, por fim, o último ponto, seria relacionado ao limite máximo de garantia definido na apólice, então, quando a seguradora emite uma apólice de seguro garantia, o valor do LMG definido na apólice ele é o máximo de valor passível de indenização, não sendo possível que o pagamento seja realizado com acréscimos, além do valor definido na apólice.</p> <p>Eu gostaria de agradecer a oportunidade e enfatizar que a FenSeg, e especialmente a Comissão de Crédito e Garantia, permanece à disposição da ANTAQ para outros debates que se fizerem necessários, para seja possível viabilizar a aceitação desses riscos pela seguradoras e resseguradores que atuam no seguro garantia, muito obrigada!</p>	
15	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia a todos!</p> <p>Inicialmente, eu sou o Comandante Apolinário da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, estou acompanhado do Almirante Barbosa, Superintendente de política marítima da Diretoria, do Comandante Mauro, do Comandante Marcos, que não aparecem no vídeo, mas estão aqui presentes também, acompanhando essa audiência pública.</p> <p>Inicialmente, gostaria de agradecer ao Sr. Diretor-Geral Eduardo Nery, aos demais Diretores, especialmente o</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a Seção C - Engenharia será aprimorada no sentido de detalhar as infraestruturas relacionadas à área concedida.</p> <p>Sobre o assunto, informamos que os auxílios à navegação estabelecidos e mantidos pela Marinha do Brasil (MB) não estão incluídos nos bens da concessão, sem prejuízo de incluí-los caso a MB tenha interesse. Nesse caso, solicitamos manifestação ulterior para tratativas sobre a questão.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>Diretor Lima filho, o Diretor Alber Furtado Vasconcelos Neto, Sr. Dino Batista, o Almirante Washington Luís, que se encontra presente aí na audiência e parabenizar o Ministério de Portos e a ANTAQ pela iniciativa de viabilizar investimentos para melhoria da infraestrutura da hidrovia do Rio Paraguai.</p> <p>A Marinha comprehende a importância dessa audiência pública e percebe a necessidade das instituições continuarem atuando sinergicamente para construção de um modelo de concessão que alcance o sucesso almejado tanto na hidrovia do Rio Paraguai, quanto nas demais vias navegáveis previstas para serem concedidas no plano de outorga hidroviário.</p> <p>Após análise das minutas de edital e contrato, percebe-se o envolvimento da Marinha do Brasil no desenvolvimento do projeto em razão dos serviços a serem implementados impactarem diretamente suas atribuições, como Autoridade Marítima, responsável pela segurança da navegação.</p> <p>No decorrer do período de outorga, em especial nos primeiros 5 (cinco) anos da concessão, deverão ser realizados serviços de dragagem, derrocagem, monitoramento hidrológico, levantamento hidrográfico, sinalização náutica, melhorias em travessias e pontos de desmembramentos de comboios, além da implantação de sistemas para determinação da folga dinâmica abaixo da quilha, ou seja, a distância entre a quilha do navio e o fundo do leio do rio, haverá um sistema que irá monitorar esse parâmetro, segundo o contrato.</p> <p>A gestão do tráfego hidroviário, como foi dito aqui, é o sistema VTS, a previsão de altura do rio a ser disseminada por meio do River Information Service, e, em decorrência dessas melhorias são previstos os seguintes reflexos no âmbito da hidrovia: o incremento do tráfego de embarcações e da tonelagem de carga transportada, crescimento que vai de 9 milhões de toneladas, o maior volume transportado na série histórica, para 15 milhões de toneladas, e chegando até 30 milhões toneladas, como foi dito ao longo da audiência pública, e possível</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>crescimento do transporte de pessoas.</p> <p>Vislumbra-se que a concessão poderá aumentar a demanda dos agentes locais da Autoridade Marítima em relação às seguintes tarefas: realização de inspeções navais (vistorias), despachos de embarcações e atendimento ao público, capacitação de fluviários, fiscalização dos auxílios à navegação, incluindo o VTS, análise de levantamentos hidrográficos realizados por entidade extra Marinha e atualizações dos documentos náuticos, especialmente das cartas náuticas, emissão de pareceres sobre obras, tais como dragagem, estabelecimento de instalações apoio ao longo da hidrovia.</p> <p>Em relação aos documentos apresentados para essa audiência pública, gostaríamos de solicitar, caso seja possível, o maior detalhamento sobre a infraestrutura relacionada à área a ser concedida – o Tramo Sul do Rio Paraguai, e, segundo o Anexo 5 do Contrato de Concessão, será transferida à concessionária, e abrangeria os equipamentos de auxílio da navegação existente na área de concessão. Dentre esses auxílios à navegação a serem transferidos, pergunta-se: estão incluídos os auxílios à navegação estabelecidos e mantidos pela Marinha do Brasil?</p> <p>Bem, basicamente, é isso que nós temos a falar nesse momento, muito obrigado!</p>	
16	EVTEA e Minuta de Contrato	Seção B - Estudos de Mercado / Seção F - Ambiental / Minuta de Contrato	5. Tópicos sobre o Custo Logístico Total dos modais rodoviários e hidroviários e emissão de gases poluentes 3.2.3.4 Eventos Climáticos Extremos 15.1.4. Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo;	<p>Boa tarde, em Brasília, cumprimentar a mesa, e apresentar alguns pontos de forma bem rápida.</p> <p>A primeira questão, e eu posso falar isso porque eu atuei no processo de licenciamento de Belo Monte, é a comparação com modais e com soluções mais poluentes quando há soluções menos poluentes existentes.</p> <p>Então, houve todo um debate da comparação da hidrovia com o sistema rodoviário, mas não há um debate, pelo menos não verifiquei, com o modal ferroviário já existente e que poderia igualmente efetuar o transporte de forma menos impactante, digamos assim.</p> <p>O segundo aspecto, verificando o estudo de viabilidade, é que se verifica apenas um tópico sobre eventos climáticos extremos.</p> <p>Essa exposição de eventos</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os eventos climáticos históricos relacionados ao Rio Paraguai foram considerados com base nos últimos 120 (cento e vinte) anos de registros fluviométricos disponíveis, cujos dados subsidiaram a definição da matriz de riscos do contrato, em especial as obrigações de manutenção de Calado Mínimo Operacional (CMO) sempre os parâmetros estabelecidos no item 10.2.6. da Minuta de Contrato estiverem atendidos.</p> <p>No mesmo sentido, informamos que a matriz de riscos contratuais estabelece no item 15.1.4. da Minuta de Contrato que a não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo é risco do concessionário. Portanto, não poderá ser pleiteado reequilíbrio contratual por esse motivo.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>climáticos extremos foi feita sem qualquer conexão do impacto desses eventos climáticos extremos no transporte aquaviário. Até onde eu sei, o transporte de barcaças está parado justamente pela ausência, não da dragagem, mas da ausência de água que possa permitir que haja esse transporte de forma adequada.</p> <p>E essa conexão que me parece absolutamente simples não foi feita no estudo, ou seja, foi feita ali uma exposição quase de ChatGPT, sem que houvesse uma modelagem de dados que mostrasse a conexão entre esses eventos climáticos extremos e o transporte – os impactos que ocorreram no transporte de cargas.</p> <p>Então, me parece que o estudo, especialmente em um momento em que nevou mais em âncoras, nevou menos em âncoras no Alasca do que em Nova Orleans, então o evento climático ele é uma realidade, os eventos climáticos extremos, e me parece que isso não foi considerado, especialmente por essa projeção que, inclusive agora representante da Marinha colocou de projeção de transporte de cargas de 9 milhões para 30 milhões de toneladas no futuro próximo, sendo que, obviamente, nós estamos tendo um sequenciamento de eventos climáticos extremos cada vez maior. Então me parece que é necessário que dados, que o próprio Governo tem à disposição, o Instituto de Pesquisas Espaciais, a própria Secretaria de Mudanças Climáticas, é importante que esses dados sejam trazidos, sob pena desse estudo, especialmente do ponto de vista do erário, trazer prejuízos porque, obviamente, que a partir do momento em que haja a concessão efetuada pelo Governo, e que o volume de cargas, por eventos imprevisíveis, ele não ocorra, obviamente que o concessionário vai demandar do Estado Brasileiro a devida indenização pelos eventuais gastos efetuados.</p> <p>Então, esse é um ponto, e para encerrar minha fala, igualmente, a população ribeirinha não são apenas um tópico, um parágrafo, que deve ser colocado como foi</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>colocado no estudo ambiental. Eles são os detentores de direito reconhecidos pelo Estado Brasileiro, reconhecidos pelo Supremo Tribunal Federal, e que devem ser consultados de forma livre, prévia, com boa fé. Isso não foi feito, e isso não pode ser uma obrigação apenas do licenciador, a Convenção 169 estabelece que esse processo de consulta deve ser realizado para todo e qualquer evento, e obviamente que a audiência pública é um evento que venha a afetar essas comunidades. Então nós já demandamos judicialmente, vamos recorrer nesse sentido, e apenas igualmente registrar esse aspecto, obrigado!</p>	
17	Todos	Todos	Todos	<p>Boa tarde a todos, José Rebelo III, Presidente da ABANI - Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior, e gostaria de, rapidamente, parabenizar a ANTAQ, a equipe toda da ANTAQ e do Ministério pelo trabalho na pessoa do Dino, representando a Secretaria Nacional de Hidrovia, uma conquista do setor.</p> <p>Participei de reuniões inclusive setoriais no local, ali de Corumbá, eventos que teve presentes aqui Dr. Adalberto e engenheiros que estão aqui presentes também, operadores logísticos da região. Então, já respondendo até um tema que foi levantado por outro participante, houve sim essa integração, essa interação com as camadas da sociedade, foram escutadas a academia, a própria Marinha, presente lá no local.</p> <p>Então, realmente, tivemos discussões muito profícias que nesse belo trabalho que está sendo entregue pela ANTAQ nessa primeira concessão, e gostaria de reforçar o apoio da ABANI para todos os projetos de concessão, projeto arrojado, e que a ABANI está 100% apoiando, claro que cada rio navegável vai ter a sua particularidade, vai ter que ser revisado um a um, e as contribuições e as audiências são para isso, mas como conceito a ABANI está de acordo e apoio junto aos seus associados, as empresas de navegação, terminais, o desenvolvimento dessas concessões para tornar os rios navegáveis realmente em hidrovias, como disse aqui o Dr. Edeon com muita propriedade.</p> <p>No Rio Paraguai já há essa</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>operação em volume considerável, mas o que se pretende e o que a ABANI apoio é que a previsibilidade da operação seja atingida. E, com isso, é o que a gente chama de profissionalização da hidrovia. Então, que possa ter perenização dos volumes transportados durante todo o ano, que as embarcações possam sair mais cheias, que possam sair mais planejadas e os volumes existentes possam ser perenizados e a hidrovia esteja realmente preparada para aumentos de volume, como, por exemplo, o aumento de volume que possa ser disponibilizado pela mina e precise passar, já tendo essa condição da previsibilidade atingida com a inteligência de informação com bem falou aqui o Dr. Bruno dentro da apresentação disponibilizada.</p> <p>Também destacamos a importância da manutenção profissional dessa hidrovia, na qual está incluída a dragagem e manutenção, então a dragagem de manutenção que nós precisamos na verdade é cada vez mais brigar pela flexibilização desse dispositivo, claro, que siga as melhores práticas, as práticas ambientais corretas, mas que não pode realmente durar o mesmo período de uma licença de dragagem original, não pode. Então, mesmo que seja dever do concessionário a ABANI ficará aqui sentinela brigando para que esses dispositivos sejam flexibilizados.</p> <p>Dando sequência, falando sobre a questão ambiental, não há mais o que comparar, realmente a navegação interior com relação ao rodoviário, como foi bem dito pelo Procurador, ela tem uma larga distância com relação às emissões de gases poluentes por quilômetro útil transportado, e podemos trazer também essa comparação com o ferroviário, já encerrando aqui minha fala, na qual realmente a navegação interior também possui números comparativos e a ABANI pode disponibilizar isso, emite menos gases poluentes, possui menos custos sociais para a população em termos de barulho, de consumo de espaço, de água, pesquisa, inclusive feita pela CNA, então, a ABANI entende que a hidrovia mesmo em comparação com a ferrovia,</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>consome menos combustível em quantidade por carga transportada, então, ela tem esses indicadores favoráveis até com esse outro modal.</p> <p>E entendemos com isso que ela é a grande responsável pela navegação interior é sim uma solução para que o Brasil possa se aproximar das metas de descarbonização assumidas com a conversão da carga de outros modais para o modal hidroviário.</p> <p>Então, é neste modal que nós temos que investir, insistir que é um modal de menor custo de implantação e a solução tanto para a sociedade quanto para a preservação do meio ambiente.</p> <p>Então, muito obrigado, contem com a ABANI para o desenvolvimento desse excelente projeto.</p>	
18	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia, cumprimento a todos, meu nome é Roberto Souza Grisostimo, sou bacharel em Direito, hoje estou Presidente do Sindicato, quero agradecer à ANTAQ pelo brilhante projeto, do meu ponto de vista, um dos melhores até hoje, junto com os governos, meio ambiente, a Marinha do Brasil. Eu mesmo, propriamente dito, já naveguei muito do Norte de Cáceres até ao Sul da Argentina, Uruguai, na função de marinheiro, e em um período de seca, num período aonde o rio está mais seco, que é o período de estiagens – de agosto a dezembro, tem muitos pontos críticos. Eu acompanhei a começo, tive que me ausentar para atender aqui também, mas ,assim, é um bom projeto, eu já naveguei lá, esse rio precisa ser dragado, esse rio precisa ser estruturado, é uma fonte de riqueza aonde atende o Mercosul, vai gerar emprego, eu, como Presidente do Sindicato, como já naveguei lá, o marinheiro é que está ali no bote amarrando os comboios, desmembrando comboio para passar embaixo de ponte, para que não venha a colidir com a ponte.</p> <p>Pontos críticos, onde eu mesmo em 2009, a gente sofreu colisão com pedra lá em Monte Lindo, em um lugar onde tem pedra, e entupiu o canal, ninguém passava nem pra cima nem pra baixo, aonde teve que ter uma estruturação de dois países – Brasil e Paraguai – para desobstruir a via por causa de barcaça que bateu na pedra e</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>afundou.</p> <p>Então, isso foi primordial, essencial, fazer um transbordo, moveu uma estrutura muito grande, mergulhadores, meio ambiente, foi uma coisa assim que lá em 2009 a gente, já muito antes, já necessitava desse projeto de atendimento a nossa via de riqueza, aonde é menos poluente, é mais seguro, transporta mais, gera emprego, gera riqueza, atende a sociedade, a economia dos países envolvidos.</p> <p>Eu estou vendo com bons olhos, parabenizo toda a equipe, a pessoa do Secretário do nosso Mato Grosso do Sul, o Verruck. Então assim, está de parabéns, estamos juntos, eu apoio, e como ali o Procurador disse, o pessoal das comunidades ribeirinhas ouviu falar em taxa, depois de aprimorado, depois de tudo sanado, atendendo a necessidade de taxa, acredo que dá para incorporar esse povo em um projeto social, de profissionalização, ou de incorporar ele nessa demanda, nesse corpo de trabalho que está iniciando. Está de parabéns a equipe toda, não consegui gravar o nome de todo mundo, contem comigo, o que precisar do meu sindicato, da minha pessoa, nos estudos.</p> <p>Muito obrigado!</p>	
19	Todos	Todos	Todos	<p>É uma alegria, uma satisfação poder participar dessa audiência pública tão importante para o nosso estado e poder entender os encaminhamentos que estão sendo tomados para poder ter a concessão da hidrovia no Rio Paraguai.</p> <p>Eu vejo, e tentando entender os encaminhamentos, algumas questões que eu preciso e depois quero me aprofundar nesse tema, é em relação aos estudos que foram realizados para que a gente possa dar tranquilidade à nossa população que o Rio Paraguai ele terá uma utilização maior hidroviária, mas também, que ele terá também, essa sustentabilidade para não interferir drasticamente em outras atividades do nosso Pantanal, inclusive preservar a nossa planície alagada.</p> <p>Então, é mais a título de uma reflexão minha de poder entender isso em um outro momento.</p> <p>Quero parabenizar a ANTAQ por colocar essa discussão à</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
20	Todos	Todos	Todos	<p>disposição daqueles que participarão desse debate, isso é muito importante para nós sul-mato-grossenses que queremos o nosso desenvolvimento, mas também queremos a nossa sustentabilidade.</p> <p>Agradeço a oportunidade de poder participar junto com vocês dessa audiência pública.</p> <p>Então, é o seguinte, bom dia ou boa tarde a todos, eu sou Débora Calheiros, sou pesquisadora da região há muitos anos na área de ecologia de rios e áreas inundáveis.</p> <p>Então, eu acompanho essa questão da hidrovia desde os anos 90 no primeiro projeto de impacto ambiental – de estudo de impacto ambiental – que foi financiado pelo BID na época, desde Cáceres até Nueva Palmira no Uruguai. Então, eu acompanho a questão tanto em termos ecológicos como hidrológicos, porque o Pantanal é uma planície inundável, então, a gente tem essa interação importantíssima da questão da hidrodinâmica para conservação do sistema ecológico do Pantanal.</p> <p>Então, eu aqui estou como representante também de 40 (quarenta) pesquisadores científicos de vários locais do Brasil e do mundo, que atuam na região e que têm publicações científicas em relação à questão de se colocar o Rio Paraguai como uma hidrovia e não apenas como uma via navegável.</p> <p>Então, eu achei, assim, até uma ousadia de vocês, do setor de navegação, colocar justamente o Rio Paraguai, que é o principal rio do Bioma Pantanal, como a primeira concessão, porque é uma questão muito temerária em relação à conservação de uma planície inundável, a sua alteração da hidrodinâmica do seu rio principal.</p> <p>E o Tramo Sul, que é foco dessa concessão, ele é navegável há anos, historicamente, como foi colocado, primeiramente pelos indígenas, não só pelos colonizadores, e o rio naturalmente mantido no Tramo Sul, o seu canal principal pelas vazões.</p> <p>O que ocorreu no ano passado foi a maior seca dos 124 anos monitorados pela Marinha do Brasil, então, eu ouso dizer que essa questão que foi colocada da previsibilidade ela não vai existir,</p>	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>Em relação ao nível de serviço previsto para a concessão, informamos que o item 10.2.6. da Minuta de Contrato indica 3 (três) possíveis situações que estabelecem diferentes obrigações de manutenção do calado pelo concessionário. Em síntese:</p> <ul style="list-style-type: none"> - calado de 3,0 metros (três metros), ou superior, conforme autorizado pela Marinha do Brasil, quando o nível do Rio Paraguai estiver acima de 0,94 metros (noventa e quatro centímetros) inclusive, medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual, nos termos do Anexo 1; - calado de 2,0 metros (dois metros), ou superior, conforme autorizado pela Marinha do Brasil, por todo o ano, quando o nível do Rio Paraguai estiver entre -0,12m (doze centímetros negativos) inclusive e 0,94m (noventa e quatro centímetros), medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual, nos termos do Anexo 1; e - se o nível do Rio Paraguai estiver abaixo de -0,12m (doze centímetros negativos), medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), o concessionário não terá obrigação de manter o calado mínimo, exceto se for determinado pelo Poder Concedente e mediante revisão extraordinária contratual. <p>Dessa forma, a previsibilidade preconizada na modelagem da Minuta de Contrato da concessão não representa uma garantia de navegação durante todo o ano (365 dias), mas a difusão de informações prévias aos navegantes acerca das condições do rio. Com relação às intervenções de engenharia previstas na modelagem, informamos que nenhuma intervenção será realizada sem a devido processo de licenciamento ambiental, quando couber. Além disso, a estruturação do projeto prioriza a transparência e a participação pública no processo de concessão da hidrovia. Por fim, em relação à alternativa de transporte ferroviário, tendo em vista o sucateamento da malha oeste e a necessidade de vultosos investimentos para sua revitalização (estimativa de R\$ 15 bilhões), bem como o estágio da reestruturação do projeto, não foi considerada a sua entrada em operação no horizonte de concessão da hidrovia (15 anos).</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>porque, como até se falou aí em São Pedro, a previsibilidade no caso do Pantanal, na hidrodinâmica do Pantanal, ela é imprevisível. Então, não sei se vocês se lembram, mas na década de 60 houve 3 (três) anos seguidos de seca pronunciada, que foi um fenômeno natural, e agora, além das questões naturais que podem estar ocorrendo novamente, e gente tem, como foi colocado também, a questão das mudanças climáticas.</p> <p>Então, essa questão da previsibilidade eu acho que vocês já deviam, o pessoal da seguradora e tal, colocar isso como um fator imprevisível.</p> <p>A capacidade adequada de se navegar ela é a que existe a muitos anos, eu acho que vocês deveriam pensar apenas em intervenções simples, como: colocar balizamento e outras questões importantes para garantir a navegação, a sinalização, mas o que a gente tem que fazer e que a gente fala desde os anos 90 é que as embarcações têm que se adaptar ao rio e não o rio às embarcações, e a gente sabe que os navegadores atuais estão comprando barcaças fora do tamanho compatível com o rio, empuradores com motores extremamente potentes, também fora das questões de sustentabilidade do Rio Paraguai.</p> <p>Então, eu acho que tem que se colocar a importância da conservação do bioma que está na Constituição, cada um dos senhores são representantes do Poder Público, são funcionários públicos, e, por conseguinte, tem que ter como prioridade o respeito à Constituição.</p> <p>Então, como pesquisadora da região, eu coloco que a previsibilidade não existe, ainda mais em cenários de mudanças climáticas, a questão da adaptação das barcaças ao rio e não ao contrário, que isso é um tema desde os anos 90, então acho que isso não pode se mudar, e as condições perenes de navegação, que isso? não existe condições perenes de navegação no Rio Paraguai. O Rio Paraguai tem 4 (quatro) meses de seca, que tem que ser respeitados.</p> <p>Então, essas dragagens de aprofundamento, essas possíveis questões de derrocamento, por</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
21	Todos	Todos	Todos	<p>exemplo, no Canal do Tamengo na Bolívia, as pessoas estão sem água, não tem água, porque a Lagoa Cárceres – a Laguna Cárceres – é drenada. A questão da Laguna Cárceres é influenciada por dragagem, até derrocamento vai drenar a Laguna Cárceres. Então a questão da água na Bolívia, da oferta de água para abastecimento, tem que ser levada em consideração.</p> <p>Então, eu quero colocar também a questão da importância multimodal do transporte multimodal, nós temos uma ferrovia aqui em Corumbá, está sucateada pelo processo de privatização. A privatização sem falsas questões ideológicas, a privatização prevê e pensa em lucro, não pensa em conservar o Bioma Pantanal. Vamos conservar a pesca tradicional, os usos tradicionais da região para o bioma. Então, a questão multimodal é fundamental. O trem está sucateado, o trem é fundamental para transporte. Invés de influenciar e querer alterar a profundidade do rio e a hidrodinâmica do rio, se invista na ferrovia, navegue no Rio Paraguai no Tramo Sul como sempre foi feito, com previsão de até 15 milhões de toneladas/ano na época de um estudo que foi feito pela Rio Tinto. Com a navegação atual agora querem 30 milhões de toneladas/ano. Então, isso é completamente fora da sustentabilidade ambiental que o Pantanal exige. Então, ainda vamos ter a rota bioceânica, que é outro ponto de deslocamento rodoviário.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao nível de serviço previsto para a concessão, informamos que o item 10.2.6. da Minuta de Contrato indica 3 (três) possíveis situações que estabelecem diferentes obrigações de manutenção do calado pelo concessionário. Em síntese:</p> <ul style="list-style-type: none"> - calado de 3,0 metros (três metros), ou superior, conforme autorizado pela Marinha do Brasil, quando o nível do Rio Paraguai estiver acima de 0,94 metros (noventa e quatro centímetros) inclusive, medido na régua da Estação Flurométrica de Ladário (66825000), respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual, nos termos do Anexo 1; - calado de 2,0 metros (dois metros), ou superior, conforme autorizado pela Marinha do Brasil, por todo o ano, quando o nível do Rio Paraguai estiver entre -0,12m (doze centímetros negativos) inclusive e 0,94m

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>manter o calado mínimo durante 11 meses de navegação. de eficiência de navegação. A segunda questão é também uma contribuição, é a questão do Tramo Norte, não está claro pra mim se o concessionário também vai fazer as intervenções no Tramo Norte, mesmo sabendo que não estão previstas as dragagens. E se, por ser o concessionário também atuando no Tramo Norte, é retrocesso porque as dragagens são feitas desde 1900, sem dragagem no Tramo Norte não adianta balizar que não vai ter navegação. O terceiro ponto, ressaltando que quem vai custear todas essas operações são os embarcadores dentre nós, a LHG, pessoal da Nutrióleo. Como contrapartida tem que ter segurança e eficiência de navegação para que esses investimentos que nós vamos pagar, vai pagar no frete, sejam retornados em eficiência e diminuição de frete.</p> <p>A questão dos duques de alma das pontes é um fator restritivo para a navegação, porque você tem que desmembrar em duas pontes. Então, acho que deveria ser incluído, senão como obrigação da concessionária, que ela faça alguém, o Estado ou a empresa que tem a concessão da Via, colocar os duques de alma, principalmente no Tramo a montante do rio, para que a gente possa navegar sem o fracionamento.</p> <p>E, por último, entender qual é o papel dessa concessionária nas responsabilidades das informações dadas. Ou seja, a Marinha do Brasil ela nos fornece o balizamento e nos fornece as cartas náuticas sobre as quais nós navegamos e tem responsabilidade sobre as informações dadas, O concessionário terá essa responsabilidade das informações dadas, ela vai substituir a responsabilidade da Marinha em fornecer as nossas cartas náuticas ou serão somente referências?</p> <p>Então, são essas as observações, não posso deixar de colocar que esse alarmismo ambiental proferido pela pesquisadora que me antecedeu, isso vem desde 1992 que a gente está na hidrovia e a demonstração que a atividade ela é segura e sustentável, que ela está aí até hoje sem nenhum impacto</p>	<p>(noventa e quatro centímetros), medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), respeitada a Zona de Referência Hidrológica Contratual, nos termos do Anexo 1; e</p> <p>- se o nível do Rio Paraguai estiver abaixo de -0,12m (doze centímetros negativos), medido na régua da Estação Fluviométrica de Ladário (66825000), o concessionário não terá obrigação de manter o calado mínimo, exceto se for determinado pelo Poder Concedente e mediante revisão extraordinária contratual.</p> <p>Sobre o Tramo Norte, informamos que não são previstas intervenções de engenharia nesse trecho, mas tão somente atividades de monitoramento hidrológico e ambiental. No tocante às pontes existentes no trecho a ser concedido, informamos que não foram considerados investimentos em estruturas de proteção de pilares "dolphins", tanto na ponte rodoviária (BR-262/MS) quanto na ponte ferroviária Eurico Gaspar Dutra, por conta da atual condição dessas estruturas, que é considerada satisfatória. Nesse sentido, menciona-se que o DNIT celebrou o Contrato nº 801/2017, no valor de R\$ 3.189.998,57 com o objeto de elaborar o Projeto Básico e Executivo e executar as obras para a entrega final do dolphin na proteção contrachoque de embarcações no pilar P5A da Ponte Rodoviária (BR-262/MS). Segundo informações constantes no Atlas Hidroviário DAQ/DNIT a obra foi concluída e as estruturas de proteção foram restabelecidas. A proteção dos pilares da Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra é feita com enrocamento. No caso da Ponte de Captação de Água da SENESUL, foi previsto no CAPEX do projeto a realização de estudo de manobrabilidade para fins de entendimento das condições de navegabilidade e do tráfego na passagem por essa estrutura.</p> <p>Em relação às responsabilidades do concessionário, informamos que não haverá qualquer tipo de substituição das competências da Marinha do Brasil (MB). O concessionário deverá subsidiar a atuação da MB a partir de informações técnicas obtidas por força de obrigações contratuais, cabendo à MB a atualização de cartas náuticas e definição de demais parâmetros e regras de segurança da navegação.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
22	Todos	Todos	Todos	<p>gritante. Então, essa é minha contribuição.</p> <p>Não conseguiu participar, mas deixou uma pergunta no canal de comunicação da audiência sobre a licença de dragagem para o Tramo Norte.</p>	NÃO VALIDADA

Tabela 2: Contribuições recebidas na 1ª Audiência Pública (virtual), realizada em 06/03/2025. Fonte: Canal da ANTAQ no Youtube.

2ª Sessão de Audiência Pública

7. No âmbito da 2ª Audiência Pública híbrida (presencial e virtual), realizada em 19 de abril de 2025, anos termos da Deliberação-DG nº 22/2025-ANTAQ (SEI nº 2501477), foram recebidas 25 (vinte e cinco) contribuições e analisadas por esta Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH). As considerações acerca das contribuições recebidas oralmente na 2ª Audiência Pública foram compiladas na tabela a seguir:

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
1	EVTEA	Seção C - Engenharia	2.2.3. Trecho Corumbá/MS a Foz do Rio Apa/MS (Tramo Sul)	<p>Bom dia a todos senhores e senhoras,</p> <p>Eu sou da coordenação de transporte aéreo, hidroviário e ferroviário do Governo do Estado do Mato Grosso do Sul e parabenizamos essa proposta de trazer melhorias para a navegação segura.</p> <p>Eu fui gerente comercial e operacional da Naveriver onde pude conhecer o rio do Tramo Norte ao Tramo do sul e também da rede ferroviária federal.</p> <p>Então, o passo do jacaré é um trecho crítico, provocou já diversas batidas na ponte, mas como ela é uma estrutura muito bem-feita, os danos não foram gravíssimos ao ponto de colocar a ponte em risco, mas se não houver uma sinalização efetiva o risco existe e a minha coordenação fica à disposição para cooperação no que for possível.</p>	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>Informamos que a sinalização nas pontes localizadas no Tramo Sul do Rio Paraguai será implantada por força de obrigação contratual</p>
2	Todos	Todos	Todos	<p>Senhor João Paulo, Presidente da Mesa, a quem eu cumprimento e os demais componentes, senhores e senhoras, é com imensa honra e emoção que me dirijo a esta Audiência Pública que trata de um tema fundamental para o presente e o futuro da nossa cidade branca, a cidade do calcário, Corumbá.</p> <p>O fortalecimento das hidrovias, meu pouco conhecimento Eduardão, é um grande vetor para o desenvolvimento de Corumbá e toda a região, e falamos dessa conectividade de Tramo Sul e Tramo Norte, o Brasil.</p> <p>Eu nasci em Corumbá, viajei 1.500 km, senhores militares, vocês que conhecem bem esse Brasil. General, eu tenho amigos em Brasília, eu moro em Brasília, e converso muito sobre esses temas com alguns militares que também pessoas da área civil.</p> <p>Eu nasci e cresci aqui, o meu pai ele foi operário da Sobramil, e bem ali próximo de Ladário tem uma guarita, todas as vezes que passo ali eu vejo o meu pai, já foi embora, Deus o levou, após essa gripe. E ele era contador, meu pai era contador, eu fui bebê na Vila do Sobramil, então eu não poderia estar longe desse momento tão importante para Corumbá, para Ladário, para Miranda, para Aquidauana, para Anastácio.</p> <p>Fico feliz em ver os irmãos Bolivianos, que aqui nessa região geopolítica, nós precisamos pensar nesse coletivo sempre, para que nós possamos crescer. Eu sempre falo que quando eu era bebê,</p>	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>Iá na vila da Sobramil, eu fui crescendo lá e depois meu pai desceu para aquela guarita, apontava os caminhões, os caminhões passavam por ali para embarcar o minério de ferro, o manganês, numa companhia chamada Bacia do Prata, e ali este minério, como você falou, já existia nessa navegação. Então entendo muito, eu acredito que esse meio ambiente atual, foi nos dados por Deus, esse meio ambiente natural, que é bem tratado tecnicamente pelas pessoas e as vezes não, eu ficou muito grato porque Corumbá ela tem um transporte aquaviário, linhas aéreas, estrada de ferro e dutoviário. Eu fico muito feliz em poder participar de um evento técnico tão maravilhoso quanto a esse. Estarei acompanhando pari-passu, principalmente depois ao longo da fiscalização juntamente com quem é de direito.</p> <p>Agradeço a oportunidade.</p>	
3	Todos	Todos	Todos	<p>Bem, muito obrigado por este espaço. Nos permitam a apresentação da Delegação da Bolívia, na qualidade de sub-governador da Província German Busch, estamos aqui presentes na Audiência Pública, saudar vocês das testeiras e o público em geral.</p> <p>A verdade é que nós com a hidrovia do Rio Paraguai-Paraná nos sentimos orgulhosos porque é uma das vias de transporte que faz as mercadorias fluir por estas águas.</p> <p>Nós sempre dissemos que a irmandade entre os povos e os países vizinhos, os que compõem a hidrovia, traz orgulho a nós Bolivianos.</p> <p>Assim como temos a capacidade de, realçando o que estão fazendo nossos irmãos Brasileiros em fazer uma dragagem, uma limpeza dos sedimentos que corresponde ao trecho do Rio Paraguai que lhe pertence, nós, da mesma maneira, queremos fazer o mesmo porque este rio é navegável para os quatro países que compõem a hidrovia.</p> <p>Portanto, felicitamos esse interesse e apoiamos tudo que cuidar do meio ambiente pela mesma maneira, fazendo aliança com o que é progresso e industrialização.</p> <p>Nós sabemos bem, também na parte Boliviana temos mineral e isso é muito importante porque também, nesse momento, estão navegando por esta hidrovia. Importante de seja dado o calado necessário para que se possa fazer esse transporte de mercadorias.</p> <p>Novamente, queria dizer que esta oportunidade é o momento que nós como país como Bolívia, e na pessoa da representação do governo, apoiamos este tipo de trabalho que não vai afetar o meio ambiente, a verdade é que nós também queremos enfatizamos que queremos ajudar vocês porque a parte Boliviana também precisa desta limpeza e dessa dragagem e isto é uma hidrovia integrada, portanto, tem que fazer em todo o corredor da hidrovia. E nós, na parte Boliviana temos que fazer o mesmo na hidrovia.</p> <p>Manifestar que sigamos com este interesse e felicitar a todos os presentes porque desta maneira, em uma Audiência Pública, vamos conhecer o ponto de vista de cada um, e, por esta situação, apoiar o projeto que é uma dragagem, que é uma limpeza e, portanto, não deve afetar o meio ambiente.</p> <p>Nós estamos aqui presentes porque apoiamos</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
4	EVTEA	Nota Técnica nº 19/2024/COPAQ1-INFRAZA/SUPAQ-INFRAZA (SEI nº 2410415) Seção A - Apresentação	<p>4.62. A seguir serão apresentadas algumas premissas adotadas para a elaboração da estimativa do custo de dragagem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Na estimativa dos custos da campanha de dragagem inicial, o volume foi de 670.000 m³, para o Tramo Sul, e de 860.000 m³, para o Canal do Tamengo. Em ambos os casos o material predominante é areia fina; (...) <p>4.79. Dentre os investimentos a serem realizados pelo futuro concessionário voltados para a melhoria da navegabilidade do Canal do Tamengo, foram previstos, além das obras de dragagem citadas anteriormente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estudo de manobrabilidade na área de acesso do Canal do Tamengo, nas proximidades da Ponte de Captação de Água - SANESUL; - Implantação de sinalização faltante e campanha de desobstrução de vegetação; e - Projeto e obras de derrocamento da formação rochosa sinalizada pelo Farol Balduíno (localizada no Rio Paraguai, próximo ao acesso do Canal do Tamengo). <p>3.4. Área da Concessão</p>	<p>esta iniciativa queremos dizer que isso tudo seja em benefício da região.</p> <p>Muito obrigado pelo espaço e parabéns pela Audiência Pública.</p> <p>Então, a primeira questão a ser colocada é que, é importante que haja muito mais que uma previsibilidade, uma transparência na apresentação dos números.</p> <p>Então a primeira questão que foi colocada é sobre o volume de dragagem. O volume de dragagem que foi colocado na primeira intervenção foi de 350.000 m³. No entanto, o próprio documento – Nota Técnica – ela coloca em seguintes números: cerca de 670.000 m³ para toda a dragagem e apenas no Canal do Tamengo cerca de 850.000 m³.</p> <p>Então, um outra coisa é sobre a questão do derrocamento, que, igualmente foi exposta como que não haveria derrocamento, mas a própria Nota Técnica ela fala o seguinte: "Dentre os investimentos a serem realizados pelo futuro concessionário voltados para a melhoria da navegabilidade do Canal do Tamengo, foram previstos, além das obras de dragagem, citado anteriormente, estudos de manobrabilidade na área de acesso do Canal do Tamengo nas proximidades da ponte de captação de água da SANESUL. Então, importante até porque é um cartão postal da cidade, que se especifique que intervenções serão essas: implantação de sinalização faltante, desobstrução da vegetação, projetos e obras de derrocamento da formação rochosa sinalizada pelo Farol Balduíno, ou seja, um Farol tombado pelo IPHAN localizado e igualmente em frente ao ponto, está prevista uma obra de intervenção, que obra será essa? Por que inclusive durante a apresentação, apesar de constar no slide de apresentação o Canal do Tamengo, nada foi dito sobre essa questão. Um outro aspecto igualmente relevante é a área de influência, é importante que seja colocado e a gente vai colocar como contribuição, as perícias técnicas que foram realizadas pelo corpo técnico do Ministério Público Federal, porque há uma, é importante que se defina o que se entende como área de influência, Porque essa área de influência da concessão ela permite, segundo a própria perícia, eu vou exatamente localizar aqui o ponto em que a perícia ela expõe isso, um instante, está aqui, "o citado estudo apresenta áreas de concessão como sendo o leito do Rio Paraguai no trecho entre a cidade de Corumbá e a foz do Rio Apa, além do Canal do Tamengo no município de Corumbá. Note-se que essa descrição se refere ao Tramo Sul. Em contraste, foi estabelecida com grau inferior de clareza a área de influência da concessão. A qual segundo o estudo em comento consiste em um conjunto de áreas que não integram a área de concessão e não estão sujeitas a metas de nível de serviço, mas que serão objeto de atividades visando benefícios aos usuários na área de concessão, incluindo a área de influência, originalmente indicadas no Anexo 1 do Contrato de Concessão e outras eventualmente.</p> <p>Na sequência, essa descrição afirma que foi prevista essa área de influência de concessão composta por 660 km de via navegável, contados a partir do município de Cáceres no Estado do</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Em relação aos volumes de dragagem, esclarecemos que os valores citados na referida Nota Técnica tratam das ações de implantação da dragagem, sendo que os volumes de manutenção que será realizada após a dragagem de implantação, é inferior. Destacamos que esses quantitativos estão sendo aprimorados a partir da participação social.</p> <p>Em relação ao derrocamento inicialmente previsto, informamos que essa obra de intervenção será excluída do escopo do projeto.</p> <p>Em relação à definição da área de influência da concessão, entendemos que a caracterização indicada na Minuta de Contrato (item 1.1.6.) e no Anexo 1 da Minuta de Contrato (Itens 11, 12, 14, 17 e 27-II-b) são suficientes para a diferenciação da área da concessão e da área de influência, notadamente no que tange ao escopo de atuação do concessionário.</p> <p>Por fim, em relação à disponibilização dos estudos acerca da ausência de impactos relevantes no meio ambiente decorrente das obras de dragagens, informamos que será disponibilizado juntamente com o resultado dos procedimentos de participação social.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
5	Todos	Todos	Todos	<p>Mato Grosso até Corumbá. Note-se que tal descrição corresponde ao Tramo Norte, mais sensível.</p> <p>Então, é importante que esses pontos, muito mais que, com a devida vénia, elogios à concessão, porque é o que a gente está para discutir e debater é exatamente como, não se a hidrovia é ou não é ambientalmente sustentável, que isso é uma obviedade, mas como haverá de forma sustentável a elevação de 9 milhões para 30 milhões de toneladas.</p> <p>Então, entendo que essas pontuais colocações são importantes, e, por último, que até o momento ainda não foi especificado se há estudos que efetivamente apontem os efeitos sinérgicos e cumulativos das dragagens ainda que sejam de manutenção.</p> <p>Muito obrigado e muito bom dia a todos os presentes, autoridades, empresários, relacionados com a navegação. Muito obrigado pelo convite desta Audiência Pública aqui, em especial a testeira.</p> <p>Nós do município de Porto Quijarro estamos comprometidos. É importante parabenizarmos esse julgamento técnico do que ser dragado. Porém, nós como município de Porto Quijarro contamos com empresas privadas, porto privados, o centro naval da força armada, e como município nos sentimos comprometido, creio que um desenvolvimento internacional a nível de comércio exterior, sempre fazendo sonhar com uma saída ao Atlântico, que graças a Deus esta é a realidade.</p> <p>Parabenizo e valorizo a todos os irmãos Brasileiros, contem com a Bolívia, contem com o município, porque é um laço importante para fazer um comércio a nível excelência com portos privados que entendo e tenho a certeza de que estão comprometidos com a dragagem que é importante para nossa hidrovia.</p> <p>Muito obrigado e estamos à disposição como município a qualquer situação destes eventos importantes.</p> <p>Muito obrigado.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>
6	Todos	Todos	Todos	<p>Muito bom dia, obrigado autoridades Bolivianas, ANTAQ, autoridades Brasileiras.</p> <p>Bolívia é um país mediterrâneo, nós não temos costa marítima, isso significa que temos dificuldades para ser competitivo no mercado internacional. A oferta boliviana é grande, pretendemos chegar a 4,5 milhões ou 5 milhões de toneladas até 2029. Mas não temos estrutura suficiente para chegar a isso, não temos logística.</p> <p>A Hidrovia Paraguai-Paraná é fundamental para o desenvolvimento do nosso país.</p> <p>No meu caso, como Gerente-Geral do Porto – maior porto que representa 55% da carga boliviana que passa na hidrovia, ter um canal expedito devidamente com manutenção, segurança, com um nível de água que permita escoar nossa produção, claro que estamos falando de desenvolvimento.</p> <p>O fato de não fazer o que que aconteceria, teríamos que utilizar a logística terrestre poluindo ainda muito mais as estradas Brasileiras, Argentinas, do Chile e do Peru, de qualquer país que precisemos para chegar a um porto marítimo.</p> <p>A relevância é muito grande, nós também</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p> <p>A integração entre os países situados na hidrovia é fundamental para o funcionamento integrado e sinérgico de todo o sistema. Nesse sentido, os procedimentos de participação social realizados pela ANTAQ visam justamente promover a união e o debate com todos os envolvidos e interessados na navegação e na sustentabilidade do Rio Paraguai.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
7	Todos	Todos	Todos	<p>estamos fazendo nossa parte, e vamos fazer a limpeza, uma manutenção. Já fizemos a limpeza e a manutenção, só que eu peço que a gente se integre nesse projeto, Bolívia seja incluída nos aspectos técnicos, não podemos falar duas linguagens diferentes em termos técnicos. O conceito de calado que esse projeto eu considero muito bom porque não se está falando em dragar X cm, pés ou metros, e pronto; estamos falando de manter um calado durante todo o período de navegação seja 8 meses com um X calado e 4 meses com outro calado, estamos garantindo a navegabilidade, obviamente dentro do contexto de segurança ambiental, a proteção ambiental para todo o sistema, a visão universal e global de todo o sistema da hidrovia Paraguai-Paraná. Falar também na hinterlândia e do alcance do projeto é determinante também para nós sabermos até onde chega esse projeto, o impacto desse projeto na parte da Bolívia.</p> <p>Muito obrigado a todos, obrigado especialmente as autoridades do meu país em prestar a atenção porque o Paraguai já está fazendo sua parte, Brasil está fazendo agora sua parte, Argentina a sua, nós não podemos ficar fora, fazer com segurança e zelando pela proteção ambiental porque caso contrário as outras alternativas que pela situação geográfica são piores em termos econômicos e em termos ambientais.</p> <p>Bom dia, muito obrigado por poder participar, meu nome é Santiago Paglietini e pertenço a uma Câmara Argentina de Manutenção de Hidrovias e Dragagem Ambiental.</p> <p>Nós Argentinos temos na Argentina uma hidrovia de aproximadamente de 1.500 km , 700 km que vão próximo de Montevideo até Timbú em Santa Fé que se mantém a 36 pés de profundidade; e outros 770 km que vão de Santa Fé a Confluência que se mantém a 12 pés de profundidade.</p> <p>O Estado Argentino começou a manter a hidrovia desde o ano de 1902, com a Lei nº 4.170. No ano de 1995 a hidrovia foi concessionada com a concessão que se mantém atualmente, com um privado e com um pedágio que manteve primeiro, a 30 pés, a 34 e, finalmente, a profundidade atual de 36 pés.</p> <p>Hoje em dia estamos trabalhando pela nova concessão e as discussões estão entre 42 e 44 pés sempre para o Tramo Sul (Montevideo-Santa Fé). A manutenção anual atual dos 36 pés é mais ou menos 30 milhões de m³ anuais de dragagem e para a futura concessão a 44 pés, prevemos um volume aproximado de manutenção de 50 milhões de m³.</p> <p>Os navios que passam pela hidrovia são aproximadamente 4.500, e 2.500 chegam a Zona de Grande Rosário, e em linha com o que foi dito por um senhor da ANTAQ, na Argentina se calcula que os passos a dragar representam somente 10% da longitude do rio e na largura outros 10% do canal de 116 metros, no qual o rio tem aproximadamente 1 km. Isso significa que a zona impactada é somente de 1%.</p> <p>Desde o ano 1995 se faz mais de 100 amostras oficiais anuais de solo e de água, isto dá aproximadamente um número de 3.000 amostras nos últimos 30 anos, e até o dia de hoje nunca foi encontrado um problema sério, não há denúncias nem administrativas, nem jurídicas de</p>	Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
8	Todos	Todos	Todos	<p>que estão inadequadas.</p> <p>Muitíssimo obrigado.</p> <p>Um bom dia a todos, sou José Rebelo, Presidente da ABANI - Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior, na qual eu tenho a representatividade da navegação interior em todo o território Brasileiro.</p> <p>Nós apoiamos os modelos de concessão que foram muito bem desenvolvidos na parceria entre Ministério de Portos e Aeroportos e ANTAQ, defendemos profissionalização da navegação como principal via de escoamento para as cargas de larga escala e também na conexão de regiões desprovidas de infraestrutura portuária e de transporte, eu posso falar muito bem porque sou Paraense, sou Amazônica e vivo diariamente essa situação, muito similar que nós temos aqui, inclusive com a presença da navegação como um importante vetor de desenvolvimento social e econômico em uma área fortemente impactada pelo tema ambiental.</p> <p>A navegação ela está em pauta já há muito tempo, esse projeto de concessão eu posso dizer que ele é um projeto de Estado porque ele passou já por três governos diferentes, nós temos aqui inclusive a figura do Dino, nosso Secretário de Hidrovias, o primeiro Secretário Nacional de Hidrovias da história do nosso país, que atuou em três governos diferentes, com três visões diferentes, em todos eles a navegação assumiu esse protagonismo e as concessões foram consideradas como prioridade.</p> <p>As concessões são o caminho para profissionalização com menor impacto ao orçamento público. A navegação é o modal de menor impacto ambiental, social e econômico.</p> <p>Nós temos a ABANI, disponibilizamos a organização, caso seja interesse de alguém ter acesso, um comparativo que trouxemos realizado pela Confederação Nacional de Agricultura sobre o transporte hidroviário em comparação com o rodoviário e o ferroviário, no qual o hidroviário vence em todos os quesitos nesses três pontos: econômico, menor custo de implantação - o rio é navegável – já está ali, principalmente no caso daqui, que é navegação, que tem operação de larga escala, o custo e o impacto ambiental, como já foi dito, é o único que vai permitir que o Brasil se aproxime da metas de descarbonização assumidas em compromissos internacionais.</p> <p>A matriz de transporte Brasileira precisa migrar, ser representada por 22% pelo transporte aquaviário para que assuma e cumpra os objetivo e as metas em 2035 e 2050 com crescimento desse volume transportado e impacto social com menos acidente, menos barulho, menos problemas para o dia a dia e qualidade de vida da população. A solução é uma proposta para o país e principalmente aqui para região onde o rio já é navegável e tem volumes consideráveis, essa previsibilidade dada com sistema de navegabilidade com a manutenção dos calados vai permitir com que mais cargas passem por todo o tempo, por todo o ano, vai permitir com que a economia gire mais aqui na região, nas regiões envolvidas, como é o caso de Corumbá, e com mais comércio, um efeito multiplicador, mais empregos que serão gerados aqui na prestação de serviços, mais investimentos em</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>infraestrutura urbana, mais saúde, educação. Então a gente viu aqui pelo debate de alta qualidade, já encerrando, os exemplos que estão sendo trazidos aqui, foram buscado exemplos internacionais para esse projeto, exemplos que estão sendo trazidos aqui por irmãos de outros países que estão envolvidos na navegação do Rio Paraguai - Bolívia, Argentina, e que já foram falados aqui, há muito material produzido, muito material técnico, muito estudo, então, acho que é nessa linha é que temos que trabalhar, pela profissionalização utilizando dados técnicas, dados de estudos, para debatermos a hidrovia como ela merece de forma profissional.</p> <p>Então, parabéns a todos os envolvidos e as contribuições dadas até aqui por essa Audiência de alta qualidade.</p> <p>Muito obrigado.</p>	
9	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia a todos, eu sou pesquisadora da EMBRAPA Pantanal desde 35 anos, estou atualmente cedida para o Ministério Público Federal, mas agora estou falando como sociedade civil, com pesquisadora.</p> <p>Eu queria, por favor, que colocassem aquela figura da régua de Ladário se for possível, por favor. Enquanto isso eu vou começar minha fala. Então, eu estou, assim, feliz de ter visto alguma mudança no discurso principalmente em relação aos cuidados ambientais, desde a primeira Audiência, e também eu queria reforçar aqui em relação a essa Audiência que foi obtida judicialmente pela demanda do Ministério Público Federal, eu acho até que a gente deveria fazer mais audiências futuramente.</p> <p>A questão principal é a integração entre os países da bacia e ela sempre ocorreu, ela é histórica, e a navegação no Tramo Sul sempre ocorreu. Então, o que a gente está preocupado, nós da área de pesquisa ecológica, hidrológica e geomorfológica, é o aumento desse transporte para 30 milhões de toneladas e com uma possibilidade de anos secos, a gente tem previsão segundo pesquisadores do INPE e da Universidade do Rio Grande do Sul, de que os próximos anos deverão ser secos.</p> <p>Então, como que se vai navegar com o aumento tão grande de carga numa previsão de seca, e também querer navegar 365 dias por ano. Isso nunca ocorreu, sempre se respeitou a seca, sempre se respeitou o Rio Paraguai na seca, a dragagem de manutenção é obviamente necessária para a segurança da navegação, agora nunca precisou dragar o Tramo Sul, por que? Porque a vazão do Rio Paraguai é grande nesse trecho e ela manteve o canal principal do rio naturalmente.</p> <p>Agora, a necessidade de dragagem, no começo se falava em 3 pontos, 10 pontos de dragagem, 14 pontos de dragagem, de 23 pontos de dragagem e no estudo está 33 pontos de dragagem. Então o efeito de dragagem nesses 33 pontos, mesmo que seja de manutenção, precisa ser estudado. A outra questão é a dragagem de aprofundamento, ela vai ser utilizada? Aqui fala-se que não, mas como que vai navegar na seca? Também fala-se que essas barcaças que foram adquiridas pela empresa de mineração elas são maiores do que as atuais e também os motores são mais potentes, isso vai ser permitido pela</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
10	Todos	Todos	Todos	<p>Capitania dos Portos?</p> <p>A gente quer, então, que esses impactos sejam analisados de forma cumulativa e sinérgica, porque o objetivo de todos aqui é a conservação do Rio Paraguai e a conservação do Bioma Pantanal.</p> <p>A gente sempre teve navegação, sempre teve navegação no Tramo Sul, se quer aumentar o número de carga – o transporte cargo – tem que ser feito com a máxima segurança possível para o Bioma Pantanal; e também, lembrar que aqui a gente pediu a presença de povos e comunidades tradicionais ribeirinhas porque você pode dragar, por exemplo, no passo do Jacaré, mas ali pode ser um ponto de pesca de uma comunidade tradicional, eu não sei, precisa ser estudado.</p> <p>Então, esses 33 pontos de dragagem precisam se estudados no âmbito do território de pesca dos povos e comunidades tradicionais da região, e também a questão da segurança da navegação de pequenas embarcações, de canoas, e por aí vai.</p> <p>Eu queria mostrar naquele slide que teve 10 anos de seca na década de 60. Se esses 10 anos de seca voltarem, e podem voltar, não só por mudanças climáticas, mas por fenômenos naturais, que foi o que aconteceu na década de 60, não tinha efeito ainda das mudanças climáticas, então isso é um processo natural, existem estudos que mostram que esse processo acontece de 10 em 10 anos, na década de 20 foram 2 ou 3 anos, na década de 40, na década de 60. Então como que vai ser uma concessão privada se tiver 10 anos de seca, essa é a pergunta, inclusive para a segurança dessa concessão e para a conservação do Bioma e do Paraguai, 10 anos de seca é muita coisa, isso é viável economicamente para uma empresa que receberá, que ganhará a concessão?</p> <p>Então, a gente também coloca a questão, para finalizar, do transporte multimodal, temos que revitalizar a ferrovia, isso é fundamental para região, não só economicamente, mas como socialmente, historicamente, culturalmente.</p> <p>Então, o transporte multimodal é inovador também, na fase de seca vamos transportar via ferrovia.</p> <p>Obrigada.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>está tentando fazer uma dragagem de manutenção no Tramo Sul e não tem a autorização.</p> <p>Então, vamos lá, agora eu vou virar o disco. Por que que a concessão da infraestrutura de transporte aquaviária é importante, ela é importante eu vejo por dois aspectos: primeiro, e a experiência que nós temos do Brasil, de repente o DNIT, ele tem a competência, quer fazer a dragagem, as vezes não tem o dinheiro. Tem a competência, quer fazer a dragagem, não tem o licenciamento ambiental, e vai assim.</p> <p>Eduardo, governo do Mato Grosso do Sul, e passa ano e passa ano, ou tem em um ano ou não tem, isso eu estou falando nas hidrovias brasileiras. E, no caso do Tramo Sul, o que que aconteceu? Não teve dragagem, e aí para o meio ambiente, vamos pegar alguns aspectos: não tem dragagem, tem assoreamento, não tem, de repente, um sistema sinalização eficiente, não tem um sistema de proteção das pontes eficiente, e o que que vai acontecer? Sai um comboio de Ladário com dezenas de barcaças e chega num ponto, tem que amarrar, pegar quatro barcaças, descer, voltar, amarrar, chega perto da ponte amarrar o comboio, desce com quatro quase 3 km, desce, volta.</p> <p>Então, vamos lá ,ambientalmente não está gastando mais combustível? o custo disso aí para a sociedade, frete fica mais caro, Então, vamos dizer, e a insegurança, exatamente, a Marinha do Brasil fala o seguinte: não tem a sinalização, não tem a proteção da forma coerente, tem que desmembrar. Então, vamos dizer, a concessão ela ve estruturada para colocar em condições uma navegação segura, e aí qual que é o ganho?</p> <p>Ganho de segurança, ganho de custo e outro: ganho ambiental. Na maioria dos países da Europa, por exemplo, quando você implementa uma navegação sabe de que eles chamam lá?</p> <p>Compensação ambiental, por quê? Ao implementar você está jogando para o modal que polui menos. E agora, vamos ser assim bastante claros, aqui em Corumbá nós temos ferrovia aqui? Tem, uma ferrovia abandonada há anos e que o Ministério de Infraestrutura fez um levantamento para colocar em operação e fazer a concessão. Investimento: R\$ 16 bilhões. Opa! R\$ 16 bilhões no tramo da malha oeste, só que daí você chega na outra ferrovia, que não é a mesma.</p> <p>Então, o que que acontece, você traz uma concessão, viram o valor que é anual? Então, vamos dizer, porque tem muito pouca dragagem a ser feita nesse tramo, mas muito pouca dragagem e a concessão ela vem trazer, vamos dizer, grandes benefícios à navegação direta e indiretamente à sociedade.</p> <p>Obrigado.</p>	
11	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia a todos.</p> <p>Aos colegas da Secretaria Nacional de Portos, da ANTAQ e Infra, me permitam cumprimentar, e cumprimentar a todos os participantes, em especial nosso Almirante aqui da Armada Boliviana, seja muito bem-vindo aqui.</p> <p>Senhores, eu quando cheguei em Corumbá eu fui motivado por laços familiares e por compromissos de carreira, na época, cheguei aqui não sabia nem que existia hidrovia, e aí me</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>deram a nobre incumbência de fazer a gestão da segurança do tráfego aquaviário nessa hidrovia. Aí a gente verificou que desde aquela época, ou melhor, desde o tratado da hidrovia de 1992, havia uma comoção por empresas que sempre quiseram transportar mais e mais cargas e isso também se estendendo ao nosso Porto Quijarro e Porto Busch.</p> <p>Essa iniciativa da concessão ela é muito bem-vinda porque desde aquela época, ou melhor, acho que desde 1865 nós não encontramos em qualquer histórico, qualquer dado ou tipo de acidente ambiental que pudesse trazer impacto a hidrovia pelo tráfego de comboios ou cargas.</p> <p>Esse é um dado importante, porque nós estamos aqui agora é dizendo que nós não tivemos acidentes, mas nós ainda estamos propondo a concessão para manter a segurança hídrica, ambiental e da navegação, mais uma vez parabéns aqueles que estão conduzindo esse processo.</p> <p>Um outro ponto que eu coloco, fato e dado, outro dia me pediram um dado. Quantos litros um comboio de combustível, quanto ele gasta por km. Fui levantar, aproximadamente, 90 litros de diesel por km, numa velocidade média de 10 km/h, ele gasta 9 litros/km, só que ele transporta 42.000 toneladas em 9 litros/km. E ele tirou 1.000 caminhões da estrada, considerando que cada caminhão gaste 1 litro/km para fazer essas 42 mil toneladas, considerando que cada caminhão leve 42 toneladas, nós estamos comparando um gasto de combustível de 9 litros/km com 1.000 litros para o mesmo evento. Então, temos dados que essa concessão ela, além de elevar o nível da operação em si, tanto na segurança quanto na parte ambiental, quanto no apoio às comunidades ribeirinhas, ela vai permitir trazer desenvolvimento para essa região que é tão carente.</p> <p>Agradeço a oportunidade de todos e mais uma vez parabéns pelo evento e oxalá possa sair logo essa concessão.</p>	
12	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia, aos presentes, parabéns às autoridades por convocar essa Audiência Pública.</p> <p>Meu nome é Andrés Gibson eu sou Diretor de uma empresa de consultoria de vias navegáveis lá no Paraguai. Nos últimos cinco anos nós trabalhamos no desenho e gestão de vários projetos de dragagem do Rio Paraguai nas águas soberanas do Paraguai, na parte do Rio Apa para o sul, e também nas águas compartilhadas com a Argentina, isso já está acontecendo, nós já estamos dragando o Rio Paraguai de forma continuada, venho compartilhar com vocês um pouco dessas experiências.</p> <p>Do mesmo jeito que aqui no Norte a dragagem que a gente precisa fazer é pequena, menor comparativamente com outras hidrovias do mundo, é cirúrgico em relação a outras hidrovias. E os resultados que a gente está conseguido são bem claros, nós temos melhor segurança da navegação, temos melhorado o ordenamento do tráfego, e temos melhor eficiência de combustível e conseguimos manter a navegação aberta mesmo nos anos de águas muito baixas. Gostaria de exemplificar com as obras que a gente fez lá no Remanso. Lá no Remanso a gente tinha que fazer de 10 a 6 viagens com o comboio</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>dividido para avançar. Então para fazer 10 km a gente precisava fazer 320 km. Fazíamos com uma balsa, voltávamos com zero, íamos com uma balsa, e assim.</p> <p>Isso foi solucionado com esforço do setor público-privado com a CAFIM e a ANP, os resultado que a gente não obteve até agora são impactos sérios e permanentes no rio. Isso a gente está monitorando e ainda não percebemos nada e isso foi porque a gente fez um esforço especial com especialistas locais, internacionais, para advertir qual o melhor desenho de solução para analisar quais são os potenciais impactos e para desenhar as medidas de controle desses impactos.</p> <p>Então, uma das principais ferramentas para esse controle é a modelagem hidráulica, aqui eu gostaria de parabenizar os técnicos pela modelagem hidráulica que fizeram do Rio Paraguai. E, melhor ainda que ver uma modelagem preditiva é ver os resultados monitorados após as obras. Fizemos a modelagem, tivemos uma previsão dos resultados e fizemos as obras, monitoramos os resultados e forma consistentes com as nossas modelagens, estamos cuidando muitas variáveis ambientais, qualidade da água, vazões, velocidade das águas, níveis das áreas, em cima e abaixo dos passos que estamos trabalhando, sem perceber uma mudança grave e nenhum efeito ambiental grave nessas obras.</p> <p>Então eu queria aqui parabenizar as autoridades pelo trabalho que estão fazendo nesse sentido, convidá-los a dar uma olhada no trabalho que a gente está fazendo lá no Paraguai.</p> <p>Estou certo de que, mesmo uma olhada em geral, ver essa experiência acontecendo vai ajudar a dar confiança nesse processo que a gente está liderando aqui.</p> <p>Muito obrigado.</p>	
13	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia, meu nome é Laura Minardi, estou representando o Ministério de Indústria e Comércio do governo do Paraguai.</p> <p>É muito bom participar dessa Audiência Pública, celebro este espaço de diálogo e de debate, é uma honra para mim participar desta Audiência e queira manifestar que, para o governo do Paraguai, o Rio Paraguai não é somente uma via de transporte, é uma via que para nós serve para conectar com o mercado internacional.</p> <p>Nós exportamos e importamos graças a hidrovia e nossa economia nacional assim cresce.</p> <p>E sabemos que as intervenções e os trabalhos na infraestrutura e a melhora dos serviços garantem uma navegação muito mais eficiente.</p> <p>Então, por isso, o Ministério de Indústria e Comércio olha com muito interesse, muita atenção nesse projeto de concessão impulsionado pelo governo do Brasil, porque para nós é muito importante ter uma hidrovia eficiente e segura, sustentável. Então, por isso, reafirmo deste Ministério de Indústria e Comércio o nosso compromisso para poder acompanhar esse processo, essa concessão impulsionada pelo governo do Brasil para que se realize da maneira mais transparente e responsável em cumprimento aos ordenamento jurídicos nacionais e aos Acordos Internacionais que estão subscritos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
14	Todos	Todos	Todos	<p>Assim, este Ministério de Indústria e Comércio está aberto e à disposição para trabalhar conjuntamente com o governo do Brasil para avançar neste projeto que tem como único objetivo ter uma hidrovia mais eficiente, mais segura e mais sustentável.</p> <p>Muito obrigada.</p> <p>Muito obrigado a todo mundo, nós já conhecemos e queria dedicar esse três minutos para marcar uma situação bem diferente que estamos tendo agora do que muito anos atrás. Quando começamos a navegar na hidrovia Paraguai-Paraná tínhamos sempre uma briga: desenvolvimento contra meio ambiente. Hoje temos um caso bem diferente que está sendo levado pela ANTAQ, pelo Dino na Secretaria, tendo um discurso, um diálogo técnico, que está melhorando o rio vai trazer essa previsibilidade que nós estamos pedindo, essa segurança do meio ambiente, essa sustentabilidade para que nós possamos trazer e navegar todos os anos. Sim, vem dez anos, alguns anos mais de seca, e nós estamos preocupado por isso. Essa concessão vai ajudar a que esse anos nós possamos continuar navegando com segurança e que nós possamos escoar as produções locais, com segurança.</p> <p>Eu venho representar os operadores da hidrovia, tanto as empresas regionais como as empresas do Paraguai, representada pela Comissão Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata e pelo Centro de Armadores Fluviais e Marítimos do Paraguai.</p> <p>Todos eles, querem manter a sustentabilidade do rio, queremos ter a capacidade de navegar todos os anos, mantendo o meio ambiente e esse diálogo técnico que essa concessão está trazendo a mesa exatamente é o que nós precisamos. É a primeira vez onde os objetivos dos ambientalistas estão alinhados com os objetivos dos operadores, e há muitos anos nós não podíamos fazer isso e a ANTAQ, a Infra e a Secretaria lograram isso.</p> <p>Então, queira parabenizar eles por isso.</p> <p>Muito obrigado a todos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>
15	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia, às autoridades do Brasil, às autoridades da Bolívia e todo o público que nos acompanha. Um agradecimento especial à ANTAQ que nos deu essa oportunidade de participar dessa segunda Audiência Pública.</p> <p>Bom, nós celebramos basicamente essa iniciativa do Brasil de realizar os trabalhos requeridos na hidrovia, especialmente a hidrovia norte do Rio Paraguai para ter navegação durante todo o ano. Paralelamente, nós estamos trabalhando como autoridade marítima, representamos a Dirección General de Intereses Marítimos, aqui está presente nosso Diretor-Geral como Autoridade Marítima. Basicamente, nós nos reunimos ano passado no Comitê Misto Bolívia-Brasil para assuntos do Canal do Tamengo. E nesse âmbito, temos trabalhado também com várias entidades técnicas do Brasil, a ANTAQ, a Infra, o IBAMA; e do lado da Bolívia com a Dirección de Intereses Marítimos, Hidrografia Naval, Ministério de Obras Públicas. E temos ido conhecendo basicamente várias etapas do que está propondo agora a ANTAQ para a concessão da hidrovia.</p> <p>Temos trabalhado também com o Sistema</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ	
16	Todos	Todos	Todos	<p>Tamengo porque há uma principal importância para a Bolívia porque nossos portos internacionais estão nesse setor. E nesse sentido, basicamente, com esse grupo de trabalho sobre melhoramento da navegação que se criou na Comissão Mista, temos visto as restrições que tem no Sistema Tamengo e basicamente o que foi manifestado na exposição dos representantes da ANTAQ, e nós estamos celebrando basicamente esta decisão de que pelos menos esses três obstáculos que existem na navegação do Canal, o Farolete Balduíno vai ser retirado e isso vai possibilitar que nós possamos fazer trabalhos de ingresso com barcaças pelo seu tomo de água com formação de 3x2 ou 2x2, e isso basicamente vai beneficiar a todos operadores portuários. E nesse sentido, basicamente, nossa contribuição aqui nesta Audiência é poder talvez sugerir que a ANTAQ, numa segunda fase, também para recuperar a navegação totalmente do Canal do Tamengo possamos incluir a limpeza dos rios afluentes da Lagoa de Cáceres e do Sistema Tamengo Federal; e também a Bolívia vai acompanhar com a limpeza dentro do seu território e isso vai permitir que se recupere totalmente o Canal Tamengo e a Lagoa Cáceres para poder navegar todo o ano. Isso é um pedido que talvez em uma segunda fase possamos levar em consideração e seguramente vamos seguir trabalhando no desenho e no marco do Comitê Misto Bolívia-Brasil, que é um marco político e técnico, para poder tratar todos os temas, e solicitar também à ANTAQ os cronogramas de trabalho que temos para poder iniciar os trabalhos necessários na hidrovias para que nós possamos acompanhá-los.</p> <p>Basicamente, o Ministério de Obras Públicas está fazendo um estudo na Bolívia, e para nós é um duplo esforço para o mesmo trabalho, talvez possamos vir a coincidir cronogramas de trabalhos e iniciativas para o tema do Sistema Tamengo.</p> <p>Bom, compartilhar que seguramente este ano temos previsto uma reunião aqui em Corumbá, a segunda em vinte anos, e aí, quem sabe, poderemos ver as conclusões atingidas por este grupo de trabalho sobre o melhoramento da navegação e sobre meio ambiente.</p> <p>Muito obrigado.</p>	<p>Muito bom dia a todos.</p> <p>A todos eu cumprimento com muita satisfação, e como servidor público, ao lado da ANTAQ, eu quero somar e congratular com os esforços dispendidos.</p> <p>É gratificante neste momento ver um órgão público dando sua contribuição para o crescimento e desenvolvimento, e para o trabalho e manutenção de uma comunidade. Corumbá tem a celebrar com esse momento, exulta com o trabalho desenvolvido.</p> <p>Nós da Receita Federal, aqui representando hoje por incumbência da falta da Delegada por motivos pessoais, nós temos que colocar que nós seremos beneficiados também, porque com mais transporte, mais trabalho; mais trabalho, mais servidores; mas nós podemos servir a comunidade, e ainda com a sinalização náutica e com a implantação do monitoramento das embarcações a vigilância e, possivelmente, a</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
17	Todos	Todos	Todos	<p>repressão aos ilícitos serão pontuais e precisos. A falta de dados para esse trabalho para essa dinâmica é grande. Então, esforços pessoais são dispendidos por iniciativas próprias e por pesquisas voluntárias, e não por sistemas disponíveis. Acato e parabenizo a iniciativa da ANTAQ de propor esse sistema de monitoramento nesse contrato de concessão. Aos presentes e à Prefeitura, aos quais ombreio todos os dias para o crescimento dessa cidade, creio que seja uma ótima oportunidade. Para Paraguai, Argentina e Bolívia vamos somar, vamos colocar para frente essa hidrovia. Dúvidas, percalços e danos serão inevitáveis, mas as soluções e os ganhos serão muito maiores. Muito obrigado.</p> <p>Bom dia, Secretário Dino, prazer estar novamente aqui, estivemos em Brasília, estivemos ontem juntos, e é salutar o município de Corumbá receber essa Audiência Pública tão importante para a economia local, para economia do Estado e para economia do Brasil. Não só de Corumbá mas dos nossos países vizinhos, irmãos Bolivianos, Argentinos, Paraguaios, e mais do que isso, a transparência que está sendo conduzida essa Audiência Pública tanto daqui quanto Brasília, e a dúvidas que surgiram estão sendo explicadas agora, tenho certeza que é muito salutar e importante nós não escondermos dado nenhum.</p> <p>O governo do estado é parceiro, mas nós queremos ter a transparência, que tenha a sustentabilidade e que nós possamos caminhar de forma igualitária com os irmãos, Paraguaios, Bolivianos e Argentinos, e colocar à disposição para qualquer dúvida que precisarem, o Governo do Estado está à disposição para contribuir e colaborar apesar de ser uma iniciativa do Governo Federal, mas o Governo do Estado quer participar, está participando e gostaríamos muito se precisar pode nos chamar, assim como o município de Corumbá está à disposição. Muito obrigado.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>
18	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia, obrigado por esse convite a esta Audiência, uma cordial saudação, saúdo as autoridades Bolivianas regionais e nacionais e vou falar sobre uma parte técnica.</p> <p>Primeiro, felicitar as autoridades do Brasil por esta iniciativa, pelo feito de poder trabalhar por uma hidrovia muito mais navegável e ser navegável durante 365 dias por ano.</p> <p>Nós da Bolívia, em média, através do Canal Tamengo movimentamos dois milhões de toneladas de carga, principalmente granéis tanto sólidos quanto líquidos. A capacidade atual dos portos, como mencionado por Bismack, uma capacidade de cinco milhões de toneladas, mas com uma tendência de Mutún e do crescimento da área agrícola, isso pode subir consideravelmente a oito milhões de toneladas.</p> <p>Hoje são dois, o calado atual e os obstáculos no Canal do Tamengo, o tomo de água, a Marina Gataz, desnível da zona do farol, limitam a navegação. Mesmo nos últimos anos vimos limitações nos meses em que se pode navegar, sete, oito meses somente.</p> <p>Em período de baixo nível do rio, abaixo de 7 pés, a navegação chega a parar até quatro meses, temos tido casos de seis meses. No caso de não</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
19	Todos	Todos	Todos	<p>se realizar uma dragagem é necessário optar por uma logística terrestre com um custo de 125 por toneladas e, como mencionado por quem me antecedeu, um comboio de 16 barcaças são 1.200 caminhões. Isso significa para a Bolívia mover 300.000 toneladas aproximadamente nesses quatro meses, com custo aproximado de 300 milhões de dólares de impacto na economia nacional.</p> <p>Se tivermos um canal expedito, se o tivermos aberto com esforços mínimos é o que se deve fazer, obviamente. Isso evitaria que nós tenhamos que pagar sobrepreços, e que a para Bolívia significa também o grande problema dos combustíveis que hoje nos afeta.</p> <p>Nós como setor privado exportador da Bolívia, estamos trabalhando em conjunto com alianças público-privadas com nosso governo para poder fazer essa dragagem e essa limpeza, mas é muito importante, como dizia Bismarck, que se fale o mesmo idioma, tanto na parte técnica que a ANTAQ está desenvolvendo como na parte técnica Boliviana, com o mesmo nível de comunicação e nosso compromisso é aportar com todo que for necessário desde o setor privado para trabalhar com a Marinha e com o aparato público para que acompanhe o esforço da ANTAQ.</p> <p>Muito obrigado.</p> <p>Bom dia a todos, as autoridades, a ANTAQ, ao público em geral, as autoridades Bolivianas e a toda equipe que veio para acompanhar essa Audiência Pública, a qual agradeço o convite por nos levar em conta e as intervenções da equipe Boliviana. Saúdo o Senhor Osvaldo Barriga – Presidente da CANEB, também.</p> <p>Como já mencionaram, meu nome é Maurício Monteiro, Alcaide Puerto Suarez, primeiro município fluvial da Bolívia com saída ao Atlântico por história e lamentar a situação em que se encontra a nossa Lagoa Cáceres nesse momento por diversos fatores, capitaneei muito o temas de meio ambiente, dos ciclos naturais que tem a nossa região de sessenta anos atrás, mas agora temos outros fatores que vão impedir justamente a recuperação das águas na Lagoa Cáceres.</p> <p>Destaco esta introdução também porque consideramos que a parte de meio ambiente corresponde levar em consideração o trabalho que vai ser feito pelo governo Brasileiro, esta iniciativa que é aplaudida, de certo, que também nos favorece em Porto Busch, também nosso único porto soberano ao Atlântico e que está no município de Puerto Suarez, mas também temos instalados portos industriais e comerciais no Canal do Tamengo e essa é a preocupação, por isso proponho a ótica do meio ambiente para ser levado em conta, o impacto que vai ter no Canal Tamengo na parte Boliviana justamente onde estão instalados nossos portos da Bolívia.</p> <p>Na década de 50 se construiu o dique na parte norte da Baía Cáceres, no canal Sicuri, Tuiuiú para o Brasil. E na década de 70 com o Presidente Hugo Suarez e o Presidente Geisel, da República irmã do Brasil, a nível de chancelaria ele fizeram as gestões para limpar o canal, mas não se concluiu. Isso instou as autoridades Bolivianas, aproveitando a predisposição do governo</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p> <p>Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes à execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
20	Todos	Todos	Todos	<p>Brasileiro de trabalhar a nível de chancelaria para poder continuar com essa limpeza. Uma lógica simples, se a Lagoa Cáceres tem água, os canais que a alimentam, os primeiros canais, vão ser navegáveis e essa é a lógica que temos que manejá-la agora. Especificamente, insisto, aplaudindo o trabalho de dragagem que está fazendo o governo Brasileiro neste tramo, não deixar de fora a Bolívia, a Bolívia não pode ficar de fora deste trabalho e também no trabalho das nossas autoridades com o governo do Brasil.</p> <p>Agradecer a eles pela predisposição de poder seguir adiante e poder chegar também à Bolívia que é um dos afluentes principais da Lagoa Cáceres e ter a navegabilidade da maior parte de tempo, a maior parte do ano, com isso concluir.</p> <p>Muito obrigado espero ser entendido e compreendido e que seja levado em consideração isso que acabo de falar.</p> <p>Bom dia aos presentes, me chamo Roberto Souza Grisostomo, eu estou Presidente do Sindicato Aquaviários em Corumbá e Ladário, estou contribuindo aqui com esta Audiência Pública, e já parabenizo a mesa, às autoridades Brasileiras e os irmãos Bolivianos. Somente contribuir e apoiar esse projeto, defender que a ANTAQ está de parabéns.</p> <p>Antes de tudo, eu também sou marítimo, sou aquaviário, hoje sou contramestre, e já viajei nesse Rio Paraguai desde 1991, já participei de dragagem no Tramo Norte, quando era CODESP, depois AHIPAR e hoje DNIT. Eu trabalhei lá na dragagem, observei bem, como é feita a dragagem, com muita responsabilidade, com muito técnico, engenheiro acompanhando todo o tempo. Então, com esse corpo que vocês estão trabalhando, esse corpo técnico, só tenho a agradecer e deixar pontuado que estou recebendo indicações de outros estados, de pessoas que saíram daqui da nossa Corumbá, de nossa Ladário, para buscar serviço em outros estados, como São Paulo, Rio Grande do Sul, Manaus, por que chegou a este ponto irmãos? Porque o nosso rio não é navegável o tempo todo, o ano todo. E dentro desse estudo que vocês apresentaram e eu venho acompanhando, tá de parabéns ANTAQ, que seja feliz a concessionária que ganhar isso aí, fazer com responsabilidade, e embasado nos estudos junto com meio ambiente com todas as entidades. Tem vários empresários aqui investindo em nossa cidade, e esse pessoal do Rio Grande do Sul que foram trabalhar lá estão me ligando, perguntando: E aí Roberto, como é a nossa hidrovia aí? Aí falei: Olha, temos novidades, até no meu ponto de vista já era para ter começado esse trabalho, esse trabalho já era para estar andando, para nós estarmos gerando riqueza no nosso estado. Está aí o nosso Germano Boliviano, todo empenhado aqui, porque estão investindo no nosso estado, a nossa riqueza, tem riqueza no nosso estado? Tem, mas não tem como transportar. O nosso modal ferroviário parado, o nosso modal de rodovia é perigoso, gasta mais e mais caro, então a navegabilidade é possível, é saudável, gera riqueza e gera emprego. Lá no meu sindicato tenho 2.000 trabalhadores, aí eu pergunto: esses 2.000 estão trabalhando aqui? não estão, estão em outros estados porque</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>o nosso rio não é navegável, e com esse estudo viabiliza uma navegação segura, até em águas baixas com calado de 6,5', eu trabalhei lá na dragagem, e 2010 eu estava na Bacia do Prata, foi falado aqui por um colega que me antecedeu, nós tivemos que fazer dragagem lá para navios que não conseguiam passar naquela época que o rio estava baixo, o calado estava com 6' e os navios estavam com 6,5', ora seja, não passava. Se tivesse uma concessão, um responsável fazendo essa dragagem com estudo, tudo aquilo seria evitado, foi falado aqui com relação à ponte de desmembramento de 16 barcaças, olha o custo que dá, olha a quilometragem e o combustível que é gasto, encarece a carga, oferece perigo para o meio ambiente. Então, ou seja, com esse estudo aí, com essa concessão está de parabéns a ANTAQ, aos envolvidos, ao elenco desse cenário. Então, está de parabéns, o meu sindicato está de portas abertas para oferecer e contribuir estudos. Estou comunicando aos meus trabalhadores nos outros estados que a nossa navegação vai ser recuperada 100%, até os empresários que estão aí estão investindo. Tem uma empresa agora recente, que chegou, posso até falar com bons olhos, a J&F, que hoje é a LHG, está gerando emprego, está gerando riqueza, quem que ganha com isso? O nosso mercado, a nossa cidade, a nossa indústria, os nossos impostos crescem, a saúde ganha - todo mundo ganha.</p> <p>Está de parabéns a ANTAQ, só tenho a agradecer, sou marítimo há 30 anos, conheço e tenho o DNA sobre dragagem, quando eu estava lá no Tramo Norte eu vi que era dragado com responsabilidade, e o risco é quase zero, é mínimo, é ínfimo o risco. Então só quero agradecer e finalizar com parabéns a todos que estão envolvidos que estão contribuindo, que estão ajudando, eu parabenizo e agradeço pela minha rica oportunidade em nome de Jesus. Obrigado.</p>	
21	Todos	Todos	Todos	<p>Olá, bom dia a todos aqui presentes, o meu nome é Luane eu estou aqui representando a Comunidade Pantaneira, mas eu também sou jornalista e acompanho a movimentação ambiental aqui no município de Corumbá – Mato Grosso do Sul.</p> <p>Bom, a gente está falando aqui de uma Audiência Pública que está sendo realizada para ouvir a comunidade, mas eu gostaria que vocês olhassem para o lado de vocês e tentassem identificar a comunidade aqui presente, a comunidade ribeirinha, comunidade quilombola, os pantaneiros, os trabalhadores de Corumbá e de Ladário que vivenciam Pantanal diariamente, cadê essas pessoas? por que elas não estão aqui nessa Audiência Pública, se está sendo realizada para ouvi-las?</p> <p>Eu sou Pantaneira, eu sou Corumbaense, mas eu não represento o pescador que depende diariamente do Rio Paraguai para tirar a sua subsistência, o seu alimento diário, são essas pessoas que precisam ser ouvidas. Às 9:00h de uma manhã de quinta-feira essas pessoas não vão participar de uma Audiência Pública porque elas estão trabalhando, elas estão pescando, elas estão dentro de suas casas cuidando de seus filhos. Então, eu acredito que uma Audiência</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os estudos relacionados ao licenciamento ambiental ainda serão produzidos e devidamente disponibilizados à comunidade para apreciação na fase de licenciamento ambiental do empreendimento.</p> <p>Informamos que todas as atividades intervencionistas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>Pública que foi pensada para atender, ouvir a comunidade ela precisa ser realizada em um horário que realmente a comunidade possa estar presente.</p> <p>Então, a primeira coisa que eu falo, antes de tudo, que tal repensar, refazer essa Audiência Pública para que a comunidade possa de fato estar presente. Eu acho que isso é necessário, de extrema necessidade.</p> <p>O próximo ponto aqui que eu trago para vocês, é tanta coisa que a gente precisa discutir que em três minutos acho que não tem como, mas vamos falar sobre os principais pontos.</p> <p>Já que essa Audiência Pública está discutindo a concessão e não os estudos ambientais, então é preciso ter uma Audiência Pública para discutir os estudos ambientais. Então, a gente precisa refazer esse encontro com a presença da comunidade, com a presença dos Pantaneiros para discutir os impactos ambientais que nós vivemos diariamente aqui em Corumbá, em Ladário, no Pantanal do nosso Mato Grosso do Sul, então eu acredito que essa Audiência vai precisar acontecer novamente com uma outra temática.</p> <p>A gente não é contra o progresso, que isso esteja bem claro, somos muito a favor do progresso, e o progresso ele pode acontecer de maneira ecológica, de maneiras mais sustentáveis, de maneiras que não atrapalhem diretamente a vida das pessoas e dos seres vivos que estão presentes aqui no Pantanal, porque, assim, a água todo mundo vai precisar da água, ela tem que estar ali para que haja navegabilidade, mas e a biodiversidade? e a existência da fauna, da flora, dos peixes que estão vivendo ali dentro do Rio Paraguai, como que isso vai ser afetado? O que que vai acontecer?</p> <p>Então, precisamos de estudos recentes, direcionados, e que não sejam comparados com outros biomas, porque o Pantanal é um bioma único, a gente tem um ciclo de secas e cheias que acontecem sem conseguirmos ter uma previsão exata do que vai acontecer aqui no Pantanal, no ano que vem, por exemplo. Então, a gente precisa ser um pouco mais talvez pé no chão com tudo que está acontecendo climaticamente no mundo inteiro. Não dá para negar a crise climática, gente. Esse ano 2025 existem alguns estudos em que alguns cientistas estão falando que vai ser mais seco que as últimas secas que a gente teve nos últimos anos. Como que a gente vai conseguir navegar em um rio seco? A gente vai desmembrar esse ciclo do Rio Paraguai, do Pantanal; a gente vai deixar de seguir esse ciclo, a gente vai deixar de respeitar o ciclo da natureza. E, assim, vocês falaram bastante sobre entender o ciclo, o ciclo do rio, sobre entender o ciclo natural, que tal conversar com as comunidades? Que tal conversar com os Pantaneiros?</p> <p>Todo mundo aqui, todo mundo não, mas a maior parte das pessoas que está vivenciando diretamente o Pantanal de Corumbá entende o ciclo das águas. Tem muita gente estudando sobre isso, muita gente mesmo, onde estão os especialista de meio ambiente nesta discussão? A gente precisa muito da presença dessas pessoas, inclusive junto de vocês, porque são eles que vão direcionar o que pode ser feito ou não de</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
22	Todos	Todos	Todos	<p>maneira sustentável, a gente não é contra o progresso, a gente só está muito preocupado com tudo que pode acontecer de consequências para a comunidade.</p> <p>A gente falou muito sobre lucro, dinheiro. As comunidades ribeirinhas que vivem aqui no Pantanal Mato-Grossense, a maior parte dessas pessoas tem baixa renda, essas pessoas não estão preocupadas com o lucro que a hidrovia Paraguai-Paraná vai trazer, porque esse lucro não vai chegar nela. Na verdade, o que vai chegar nela são só as consequências de toda essa movimentação, de todas essas obras, que podem acontecer aqui na nossa região do Pantanal Mato-Grossense. Então, são questões que precisam ser questionadas, que precisam ser repensadas e a comunidade precisa ser mais inclusa, divulgar melhor, mais publicidade, falar na rádios, televisão, internet, a gente precisa estar presente nessa discussão, todos aqui, a maior parte das pessoas aqui, estão interessadas no lucro, acho que a comunidade estivesse presente ela estaria interessada na continuidade, na vivência, na preservação da nossa riqueza Pantaneira.</p> <p>Então, agradeço muito a palavra de todos vocês e peço para que a gente reflita um pouco mais os atos que a gente tem aí como o meio ambiente, e principalmente, com o Pantanal.</p> <p>Muito Obrigada.</p> <p>Bom dia a todos, é um prazer estar aqui nesta Audiência Pública.</p> <p>A concessão da hidrovia dos serviços hidroviários, da hidrovia do Paraguai, ela é de suma importância para que nós possamos garantir a navegação nos meses, principalmente, nos meses mais de estiagem.</p> <p>Nós temos observado e acompanhado todo o trabalho feito na elaboração dessa concessão, já discutimos algumas vezes, já participamos em Brasília, e agora estamos trazendo a nossa contribuição.</p> <p>Eu observei que todos os cuidados foram tomados em relação aos ribeirinhos, e aos impactos que poderiam ser provocados pela dragagem e se necessário o derrocamento de algum ponto na hidrovia. Para que nós possamos dar continuidade a esse processo se faz necessário essa Audiência Pública e, por consequência, a licitação. Eu acho que tempo exige que nós façamos isso o mais rápido possível, nós temos aí cargas a serem transportadas, tanto da área agrícola como da área mineral, que precisam desses trabalhos da concessão.</p> <p>Estive pessoalmente aí no Porto Jennifer, já conhecemos bastante toda a região e nós podemos observar que sem um trabalho constante, um trabalho permanente na via, nos vamos ficar cheios de altos e baixos e não conseguiremos transportar toda a nossa produção, quer seja agrícola ou mineral.</p> <p>Então senhores, eu agradeço a oportunidade, eu acho que nós estamos no caminho certo, a ANTAQ está de parabéns capitaneando esse processo, e espero o quanto antes a gente consiga ter essa concessão.</p> <p>Muito obrigado.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
23	Todos	Todos	Todos	<p>Muito boa tarde, agradeço às autoridades aqui da ANTAQ, aos nossos empresários também que participaram dessa reunião de Audiência Pública, às autoridades presentes dos países vizinhos e as distintas autoridades da região.</p> <p>Como Ministério da Defesa, estamos presentes aqui para ajudar esse empreendimento ir a outro nível porque há essa necessidade de desenvolvimento que todo estado necessita.</p> <p>De mãos dadas, obviamente, o impacto ambiental nós estamos muito convencidos com este tempo em que todos deem as mãos, o desenvolvimento tem que ser socioambiental.</p> <p>O tema que vivemos nessa região tem uma longa data, é histórica, e estamos em tempo de dar-lhe solução.</p> <p>Nós como autoridade Bolivianas, estamos um pouco lento por tema político, este ano é eleitoral, é o ano de prossecução da autoridade de governo, mas a nosso nível, como Autoridade Naval, Autoridade Marítima, vamos estudar nossas expectativas para dar viabilidade necessária quanto ao Ministério de Desenvolvimento e o Ministério de Defesa, a Chancelaria, por que não? Porque as obras públicas que deram as mãos na gestão passada iam destinar fundos para este efeito do Pantanal.</p> <p>E a macrorregião Brasileira necessita também desse desenvolvimento temos visto na nossa reunião de CADEX, em Santa Cruz, como também temos manifestado esta oportunidade de todos dar as mãos, de todos os níveis.</p> <p>Estou muito satisfeito pelo convite e de ser participante deste evento, a meu nível vamos ajudar para isso tudo seja necessário e vá adiante.</p> <p>Muito obrigado.</p>	Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.
24	Todos	Todos	Todos	<p>Bom dia a todos,</p> <p>Morrer, morrer é o bom dia o dia todo do povo Guató, o meu povo presente nesse território há pelo menos 8.400 anos, com datação arqueológica, podendo ser conferida com pesquisadores, antropólogos e também arqueólogos, tal como Jorge Eremites, que é da Universidade Federal de Pelotas no Rio Grande do Sul.</p> <p>Quero parabenizar a mesa, parabenizar a todos os presentes, a mesa quero parabenizar e em nome de uma pessoa que não vai estar aí, mas que está escrito lá na ouvidoria, como ouvidora – a lara. A lara é uma ouvidoria, segundo ela quando me atendeu, inteligência artificial, e eu vou dizer para os senhores que a ANTAQ está de parabéns, porque foi a primeira inteligência artificial que se humanizou. Porque o dia que eu falei para ela: que negócio é esse lara, Audiência Pública, só com publicações em Brasília, se as discussões toda é no Tramo Sul é de Corumbá a jusante Rio Paraguai, rio abaixo, e aí eu fui tensionando, e ela dizia a todo momento: diga palavras inteligíveis, ia dizendo para mim falar muito curto e ser direto, e eu cada vez que ela falava eu ficava mais nervoso, e eu mais enrolava do que eu vou enrolar aqui também, tá. Porque isso aqui é uma Audiência Pública que não é para enrolar, é para tratar de assunto sério, se nós vamos ter que esperar mais 10 anos para saber se vai ficar mais 20 nos de seca nós precisamos talvez ficar em Audiência Pública permanentes, porque a vida no Pantanal, por mais que ela</p>	Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>esteja numa reexistência – Corumbá viva em um Pantanal vivo, mas ela vai se seguir, e eu não quero que nenhuma vida passe o que o meu povo já passou.</p> <p>Meu povo foi considerado 50 anos como extinto aqui nesse território. 50 anos considerado como extinto, foi o período em que eu nasci. Nos estamos desde 94 ressignificando, reexistindo, recuperando nosso espaço.</p> <p>Então o que eu quero dizer para vocês, parabenizar a lara – inteligência artificial da ANTAQ, porque em algum momento eu a senti muito humanizada e ela já não era tão artificial, e ela dizia: olha, eu posso dizer para o senhor alguns passos para o senhor tomar? Aí a gente foi açãoando, foi colocando na internet, aí nós vimos o Ministério Público Federal fazendo o primeiro uma sugestão de que houvesse a suspensão da primeira Audiência Pública, para que esse Audiência Pública primeira começasse aqui, mas acabou que continuou acontecendo em Brasília, e hoje aqui nessa segunda, digamos de passagem, tomara a Deus que todas as autoridades Brasileiras, Bolivianas e Paraguaias estiveram na primeira, porque se não estiveram, vou dizer o seguinte: talvez seja essa a oportunidade, não de terminarmos o assunto, mas talvez pontuamos aqui, eu vi uma palavra “cumbre” agora a pouco de um representante Boliviano, e um “cumbre” tem toda uma discussão com parentes indígenas Bolivianos já conversando com parentes indígenas Brasileiros, estamos nessa busca de “cumbre” em Corumbá, entendeu? Porque aqui nós não somos o fim do mundo, nós de Puerto Quirraro e Puerto Suarez não é o fim da Bolívia. Corumbá e Ladário não somos o fim do Brasil. Aqui nós somos o coração da América Latina, e, diga-se de passagem, uma América Latina que está com as suas veias abertas e precisam ser cuidadas, que essas veias abertas são as águas, as nossas áreas húmidas, a nossa riqueza de vida que nasce das águas, inclusive tem uma frase do meu povo, eu vou até soletrar, primeiro vou falar e depois soletrar: goko arerô pyto vogun o ge ko. Traduzindo para língua Brasileira, que para muitos dos parentes dos outros países vão entender, “que é nossas vidas são os rios, nossas vidas são as águas dos nossos rios”.</p> <p>E sabemos que todas as vidas dos rios, todas as vidas dos mares e dos oceanos não começam neles, não se findam neles, mas existe um ciclo da vida e da água que precisa das montanhas da onde quando a água vem da atmosfera as montanhas são esse divisor da água, e a partir dessas montanhas se formam os mananciais e as reservas naturais de água, que depois de absorvida elas vão percolar nas rochas porosas, como os aquíferos e elas também vão fazer o seu curso da vida natural das águas por escoamento basal.</p> <p>E esse escoamento basal das montanhas vão vir em pequenos cursos d’água, para alguns chamados de córregos, para outros de: eu não sei dizer em espanhol, mas as áreas úmidas, os charcos, ou pântanos para muitos, e aí vão chegar nos rios.</p> <p>Então a Baía de Cáceres, a razão da Baía de Cáceres desaparecer não vai ser só a falta de</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>dragagem do Canal do Tamengo, mas muito pelo contrário, a razão e o risco do Rio Paraguai desaparecer, a razão e o risco das águas do Mar da Prata, aqui faz parte da Bacia do Prata, para a Bacia Platina ou de outros sete mares e de todos os oceanos recuarem ou avançarem, essa mudanças climática, essas emergências climáticas, e escassez hidrológica, escassez das águas, elas são parte de uma ação de um corpo chamado mãe terra, a pachamama, alguns parentes vão conhecer, para nós a nossa Guadacan. A nossa Guadacan com presença de 8.400 anos, em um território que para ser construído várias versões até chegar no Pantanal tem 350 anos dos 525. Outro dia gostei de conversar com os alunos, os estudantes, e eu perguntei e eles disseram: tem descobridores, tem achadores, mas entre os próprios estudantes estava a conversa, ou eram invasores. Mas agora que nós estamos dizendo que nós vamos usar forma inteligente talvez como o da lara, a ouvidora virtual da ANTAQ, e por isso parabenizo a todos da ANTAQ pela lara, porque o que que acontece se nós estamos discutindo de vida inteligente e de inteligência de tecnologia que nos dê melhoria de vida, não cabe a nós agora aqui pensar muito atrás, mas vamos pensar na primeira pessoa que inventou um transporte de cavalgadura ou de canoa, será que o dia que eles acharam a descoberta de montaria animal levar mais rápido ou pegar uma canoa ou uma madeira e atravessar melhor o rio e seguir nos cursos d'água, será que nesse dia aquelas vidas não tão inteligentes, que as vezes nós que estamos aqui dissemos que somos mais, que estamos avançando, será que elas decidiram por cortar as suas pernas, ou retirar os seus pés porque não precisariam mais, aí eu faço uma analogia com um transporte para a questão da inter, multimodalidade presente nesse coração da América Latina, chamado fronteiras conurbadas – Corumbá a Ladário, Puerto Quirraro e Puerto Suarez, aqui nós temos ferrovia, aqui nós temos aquavia, aqui nós temos dutovia, aerovia e infovia. Esses dias ficou gestante a esposa do meu sobrinho que está jogando no Japão, em questão de segundos a família sabia por que fez-se uma chamada por uma infovia de comunicação e a família ficou sabendo. Para concluir mesmo, dizer o seguinte: não precisamos, alguns no passado achavam que a ferrovia matou o rio, outros achavam que a aerovia tinha matado a ferrovia ou a rodovia tinha matado a ferrovia. Fui olhar um tempinho a TV Morena deve ter ainda, e numa antessala que tinha para adentrar ao estúdio da TV Morena, tinha várias fotos talvez lá no novo prédio ainda tenha o histórica, e uma das fotos históricas eu vi ao lado aqui, porque é o antigo cais do porto, tinha um avião um hidroavião que pousava na época ainda quando aqui estava em construção, esse hidroavião era de uma empresa parece que Aerossur ou alguma coisa do Sul, entendeu, isso no século XIX, então vejam bem como que a natureza da dinâmica da Audiência Pública, parabéns, quero parabenizar também o Governo Federal por ter uma Secretaria de Hidrovia, agora quero deixar aqui para os representantes do Governo levar a preocupação por que que o</p>	

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
25	Todos	Todos	Todos	<p>Governo do Estado extinguiu a AHIPAR – a Agência de Hidrovias Paraguai-Paraná e dizer também para os outros países também para os nossos estados e municípios quem quer discutir vias de mobilidade, integração latino-americana, ponte entre mundos tem que pensar em política de transporte, transporte de cargas e passageiros, e trânsito com mobilidade urbana, humana, e mobilidade entre as vidas que já existiram aqui antes da gente, inclusive mais em áreas onde esses transportes vão passar para que eles não desapareçam, porque de repente uma onça desaparecendo pode ser o prenúncio do nosso desaparecimento.</p> <p>Que Deus abençoe a todos e nós guarde de nós mesmos porque eu acho que Deus pode tudo em todo o tempo, agora nós precisamos aprender com Deus o que ele quer para a nossa vida permanecer aqui nesse ambiente que ele nos permitiu estar.</p> <p>Bom dia.</p> <p>Bom dia para todos, me desculpem vou falar em espanhol porque não quero falar em português, mas falar em espanhol.</p> <p>Nós estamos desenvolvendo no Paraguai a supervisão e a fiscalização dos impactos ambientais e sociais gerados pelo projeto que está se fazendo no Paraguai, que é o derrocamento de passos de fundos duros em 13 pontos críticos do tramo soberano do Paraguai; e, assim como vocês, eu celebro o que dizia o professor que me antecedeu, da humanização do projeto, é a chave de toda a humanização do projeto, demonstrar às comunidades o benefício do impacto ambiental que podem ter com o projeto, porque não há como negar que o projeto pode ter um impacto ambiental, e esse impacto pode ser positivo ou negativo, e isso qualquer um que lida com o tema ambiental sabe.</p> <p>Então, o que se tem que potencializar, e que temos que entender num projeto, e mais ainda um projeto com essas características, onde se vai entregar ao privado uma concessão para o tratamento e o melhoramento de uma via muito importante, uma via que está no coração, como dizia o Professor do Pantanal, nada menos que o Pantanal. Então, eu acredito que celebro a possibilidade hoje da concessão, mas também insto às autoridades a uma humanização deste projeto, e a humanização deste projeto se constrói em conjunto, e se constrói com a experiência. Nós no Paraguai estamos tendo uma experiência muito positiva, que, com muito gosto, podemos compartilhar, porque sempre faz mais de 10 anos que se está falando do melhoramento da hidrovia, está se falando de derrocamento de pedras, e está se falando de um ponto de vista negativo, e hoje isso é uma realidade, hoje está se fazendo o projeto, com aprofundamento, e hoje as comunidades estão sendo beneficiadas e há evidências para mostrar que esse projeto fez um conjunto, esse projeto se fez desenvolvendo e potencializando os impactos ambientais positivos que o projeto tem, e cuidando, sobretudo, daqueles impactos não previstos, porque uma coisa é o que colocamos no papel e outra coisa é o que desenvolve quando executamos a obra.</p> <p>Então, isso pra mim é importante a humanização</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O projeto de concessão dos serviços de manutenção da Hidrovia do Rio Paraguai é voltado para o desenvolvimento econômico e sustentável da região de influência.</p> <p>Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes à execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.</p>

ID	Tipo de Documento	Documento	Item	Contribuição	Manifestação ANTAQ
				<p>do projeto e o trabalho com as comunidades, e vemos esse projeto como uma oportunidade para transformar a ser um exemplo, não vemos esse projeto como algo negativo, mas sim como positivo para transformar e ser um modelo a nível mundial de como gerir o desenvolvimento com o meio ambiente e os benefícios às comunidades.</p> <p>Palmas.</p>	

Tabela 3: Contribuições recebidas na 2ª Audiência Pública (virtual), realizada em 10/04/2025. Fonte: Canal da ANTAQ no Youtube.

8. Por fim, citamos a seguir as contribuições recebidas em processos e e-mails, não considerados nos itens anteriores. Nesse sentido, além das contribuições recebidas pelo SISAP da ANTAQ, foram recepcionadas contribuições por meio de processos administrativos, de acesso público, no Sistema Eletrônico de Informação (SEI) da ANTAQ, listados e detalhados a seguir:

I - **50300.003680/2025-73:** Marinha do Brasil (MB) encaminha o Ofício nº 50-57/EMA-MB (SEI nº 2472595) no qual é solicitado um percentual das receitas provenientes das concessões hidroviárias, incluindo outorgas e taxas de fiscalização, para que seja destinado à MB. A solicitação de recursos se justificaria na medida me que os futuros concessionários demandarão da Autoridade Marítima atualizações mais frequentes e abrangentes dos serviços náuticos que contribuem para segurança da navegação, conseguintemente, impactando nos custos operacionais dos usuários e do próprio concessionário. Tal cenário evidencia a inevitável elevação dos custos operacionais da MB relacionados a insumos tecnológicos, licenciamento de softwares especializados, qualificação continuada do pessoal técnico e aquisição de meios adequados para atender, com a devida presteza e qualidade, às expectativas de investimentos dos futuros concessionários do sistema hidroviário nacional concedido.

Manifestação ANTAQ: Agradecemos a contribuição, bem como o apoio técnico e institucional. Primeiramente, informamos que a concessão prevê uma atuação coordenada junto à Marinha do Brasil, assim como na gestão direta das hidrovias por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT). Na prática, o concessionário assumirá o papel do DNIT na execução de obras e de envio de informações à Marinha do Brasil para que execute sua competências legais. Espera-se que a execução da gestão das hidrovias por meio de parcerias junto à iniciativa privada, em contratos de concessão, deverá conferir maior agilidade nas intervenções para manutenção de níveis de serviço hidroviário adequados, previstos em contrato. Dessa forma, é possível que ocorra uma demanda superior à Marinha do Brasil, especialmente nos primeiros anos dos contratos de concessões, no qual são concentradas as principais intervenções de engenharia.

Nesse contexto, entendemos que eventuais cobranças de taxas por serviços prestados pela Marinha do Brasil podem ser estabelecidos, desde que com base em fato gerador individualizado e precificadas com base em custos incorridos, para que então possam ser considerados na modelagem dessas concessões. Ressaltamos que a eventual cobrança por serviços pode ser estabelecida posteriormente à celebração de contratos de concessão de hidrovias, caso em que a ANTAQ procederia a recomposição do equilíbrio econômico financeiro de forma a repassar essas cobranças para as tarifas da concessão.

Com base no exposto, e considerando a complexidade do assunto, bem como a importância das atividades a serem exercidas pela Marinha do Brasil, a ANTAQ permanece, como sempre, á disposição para realizar tratativas para equalização do assunto.

II - **50300.004739/2025-41:** Ministério da Fazenda (MF), por meio da Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação, encaminha o Ofício SEI nº 9372/2025/MF (SEI nº 2484908) e o Anexo Parecer nº 618/2025/MF (SEI nº 2484910), referente ao aprimoramento dos documentos e da modelagem econômico-financeira para concessão da Hidrovia do Paraguai, discutida no âmbito da Audiência Pública ANTAQ nº 18/2024, que informa, ainda, que as contribuições contidas neste parecer também foram encaminhadas na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antaq/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-publicas-em-andamento>, no link destinado à Audiência Pública nº 18/2024. Portanto, essa contribuição será computada no âmbito do SISAP da ANTAQ.

Manifestação ANTAQ: Agradecemos a contribuição. Informamos que a contribuição foi avaliada no âmbito da consulta pública, via SISAP, *vide* Tabela 1.

III - **50300.007338/2025-42:** Ministério Público Federal (MPF) do Mato Grosso do Sul encaminha contribuições para aprimoramento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto, mais especificamente à "Seção F- Ambiental" do estudo, que trata da avaliação preliminar de impactos socioambientais. O documento é de acesso público e pode ser consultado em Ofício 116/2025/MPF/CRA/MS (SEI nº 2514730).

Manifestação ANTAQ: Agradecemos a contribuição. Informamos que a contribuição foi considerada na revisão do referido documento resultando em aprimoramentos técnicos e uma revisão geral dos estudos ambientais conforme a nova versão da Seção F - Ambiental v. pós AP (SEI nº 2536904).

9. Além dos processos mencionados, dentre os 6 (seis) documentos complementares, dentre contribuições, atas, estatutos e procurações, recebidos por meio do e-mail anexo_audiencia182024@antaq.gov.br, 2 (dois) documentos apresentaram contribuições materiais, conforme a seguir:

- I - E-mail (SEI nº 2530388), que apresentou a seguinte consideração:

Assisti a Audiência Pública Virtual sobre a Hidrovia Paraguai em território brasileiro. A partir do apresentado tenho a seguinte observação: A decisão é pela previsibilidade, mantendo o rio naveável durante todo o ano, mesmo durante os períodos e nas condições "severas" de seca. A referência apresentada para que se alcance tal propósito foi a das medidas mínimas da réguia de Ladário (MS), a qual tem registros de 120 anos. Problema: Com as mudanças climáticas globais e seus efeitos visíveis em diferentes territórios, incluindo a bacia do rio Paraguai, onde está o Pantanal, as variações climático-hidrológicas estão rompendo com o que se tem como normalidade. A bacia teve duas secas em 5 anos (2020 e 2024), sendo a última delas a mais forte já registrada. Como podem garantir que eventos extremos, como os observados, não serão ainda mais extremos no futuro? Poderão garantir a "previsibilidade? Resposta: Não! A Hidrovia Tietê Paraná ficou 2 anos sem funcionar durante a crise hídrica de 2014/2016 na bacia do rio Paraná – milhares de caminhões com grãos tomaram as estradas de São Paulo. Em 2021/22, com outra crise hídrica, foram outros 8 meses, acarretando um prejuízo de mais de R\$3 bilhões, em valores da época. Finalizando: basear-se na réguia de Ladário e seus 120 anos de medições dos níveis do rio Paraguai é equivocado, pois ela não capta o sucedido período a período em algumas subbacias de grande contribuição hídrica. Registro: em Asunción o rio Paraguai continua muito baixo. Pensem a Hidrovia de maneira tecnicamente adequada, sem garantir navegabilidade com imensos recursos públicos em dragagens.

Manifestação ANTAQ: Agradecemos a contribuição. Informamos que o monitoramento hidrológico da hidrovia será realizado a partir de 50 estações instaladas ao longo do Tramo Norte e Tramo Sul. A réguia de Ladário será utilizada unicamente para fins de fiscalização do contrato, como referência para que o nível de serviço seja aferido.

- II - E-mail (SEI nº 2530396), que encaminhou em anexo a Contribuição (SEI nº 2530398), contendo sugestão para inclusão no edital da figura do Verificador Independente.

Manifestação ANTAQ: Agradecemos a contribuição. Informamos que a fiscalização do contrato será realizada diretamente pelos fiscais técnicos da ANTAQ.

10. Por fim, foram recepcionados 3 (três) laudos técnicos produzidos pelo Centro Nacional de Perícia do Ministério Público Federal (MPF) do Mato Grosso do Sul, encaminhando relevantes contribuições envolvendo essencialmente a temática ambiental e locacional da concessão. Os documentos foram recebidos no âmbito da sessão de Audiência Pública realizada em Corumbá/MS, conforme a seguir:

- I - Laudo Técnico nº 318/2025 - ANPMA/CNP - MPF (SEI nº 2536694);
- II - Laudo Técnico nº 348/2025 - ANPMA/CNP - MPF (SEI nº 2536894); e
- III - Laudo Técnico nº 355/2025 - ANPMA/CNP - MPF (SEI nº 2536895).

Manifestação ANTAQ: Agradecemos a contribuição. Informamos que o material recepcionado, o qual é de acesso público, foi apreciado pelas equipes técnicas tendo como resultado uma revisão geral dos estudos ambientais conforme o Estudo Seção F - Ambiental v. pós AP (SEI nº 2536904).

CONCLUSÃO

11. Ante o exposto, submete-se o presente Relatório Técnico e os documentos técnicos e jurídicos da modelagem da concessão da Hidrovia do Paraguai com as contribuições aceitas e parcialmente aceitas já incorporadas aos documentos jurídicos da modelagem.

12. Sendo estas as considerações, submete-se à apreciação superior.

EDUARDO PESSOA DE QUEIROZ

Superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários

DAX RÖSLER ANDRADE

Assessor Técnico - SEPH

RODRIGO MORAIS PORTUGUÊS

Gerente de Estudos Hidroviários

FABIANE SANTOS DE MELLO

Chefe de Divisão de Estudos Hidroviários - Substituta

RICARDO ALEXANDRE MARTINS

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Alexandre Martins, Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários**, em 18/07/2025, às 23:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Fabiane Santos de Mello, Chefe de Divisão**, em 19/07/2025, às 07:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Morais Português de Souza, Gerente de Estudos Hidroviários**, em 19/07/2025, às 11:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Pessoa de Queiroz, Superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários**, em 19/07/2025, às 13:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Dax Rosler Andrade, Assessor Técnico**, em 19/07/2025, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2614468** e o código CRC **15079F73**.