



IMPACTOS DA ESTIAGEM NO SERVIÇO DE CABOTAGEM EM MANAUS E COBRANÇA DE *LOW WATER SURCHARGE* (LWS)

SUMÁRIO EXECUTIVO

Agosto de 2026



Apresentação

Não há dúvida quanto à importância da cabotagem para Manaus: a região depende fundamentalmente do transporte aquaviário tanto para se abastecer quanto para escoar sua produção. O acesso fluvial, no entanto, não oferece profundidade constante, e as restrições tem sido cada vez mais frequentes e severas, sendo previstas condições de estiagem particularmente severas na Região Amazônica tanto neste ano quanto no próximo.

Diante desse cenário, a cobrança da LWS (Low Water Surcharge, ou “sobretaxa de seca”) pelos armadores de contêineres tem um objetivo claro: assegurar a sustentabilidade econômico-financeira de um serviço essencial para toda a hinterlândia atendida por Manaus, com o máximo de transparência aos clientes e autoridades dentro de uma dinâmica operacional que é marcada por incertezas, visando minimizar a disrupção das cadeias logísticas e manter o abastecimento da região nos períodos de seca.

Ao mesmo tempo, a intensificação desses eventos climáticos reforça a importância de se assegurar a oferta e a sustentabilidade do serviço de cabotagem para Manaus diante de um regime fluvial cada vez mais estressado. Assim, entende-se que o foco primordial das discussões entre setor privado, reguladores e formuladores de política pública deve recair sobre soluções estruturantes para a questão: através de infraestrutura, monitoramento e governança da navegabilidade adequados. Do contrário, pode-se incorrer a longo prazo em impactos ordens de magnitude maiores do que já observados para a economia e sociedade amazonense, incluindo riscos de descontinuidade do serviço, desabastecimento prolongado e prejuízos duradouros à cadeia produtiva da região.

DISCLAIMER

As análises e conclusões apresentadas neste estudo foram desenvolvidas de forma independente pela A&M Infra, com base em entrevistas e discussões com a diretoria da ABAC e as empresas associadas, bem como em informações operacionais não sensíveis disponibilizadas pelas associadas. A A&M Infra não teve acesso a dados financeiros de qualquer natureza. A modelagem e os resultados apresentados têm natureza teórica, fundamentados em premissas típicas de mercado, parâmetros de custo médios e benchmarks setoriais, com o objetivo de reproduzir, de forma razoável, o comportamento esperado da operação. Os resultados não devem ser interpretados como reflexo de dados reais de qualquer empresa associada.

Agenda

- 1** O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um **regime hidrológico volátil**, e o **nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir** as condições reais de **navegabilidade**
- 2** As **estiagens severas de 2023 e 2024** evidenciaram, na prática, a **perda real de capacidade** de movimentação de carga
- 3** A **restrição de capacidade eleva** de forma desproporcional o **custo unitário por contêiner**, e gera **impactos sistêmicos** sobre toda a cadeia
- 4** A LWS é uma **resposta economicamente racional** à redução da navegabilidade, em um **mercado competitivo**; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

Agenda

- 1** O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um **regime hidrológico volátil**, e o **nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir** as condições reais de **navegabilidade**
- 2** As **estiagens severas de 2023 e 2024** evidenciaram, na prática, a **perda real de capacidade** de movimentação de carga
- 3** A **restrição de capacidade eleva** de forma desproporcional o **custo unitário por contêiner**, e gera **impactos sistêmicos** sobre toda a cadeia
- 4** A LWS é uma **resposta economicamente racional** à redução da navegabilidade, em um **mercado competitivo**; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um regime hidrológico volátil, e o nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir as condições reais de navegabilidade

Sem alternativa modal suficiente disponível, a cabotagem sustenta o abastecimento e o escoamento de um importante polo econômico industrial do país

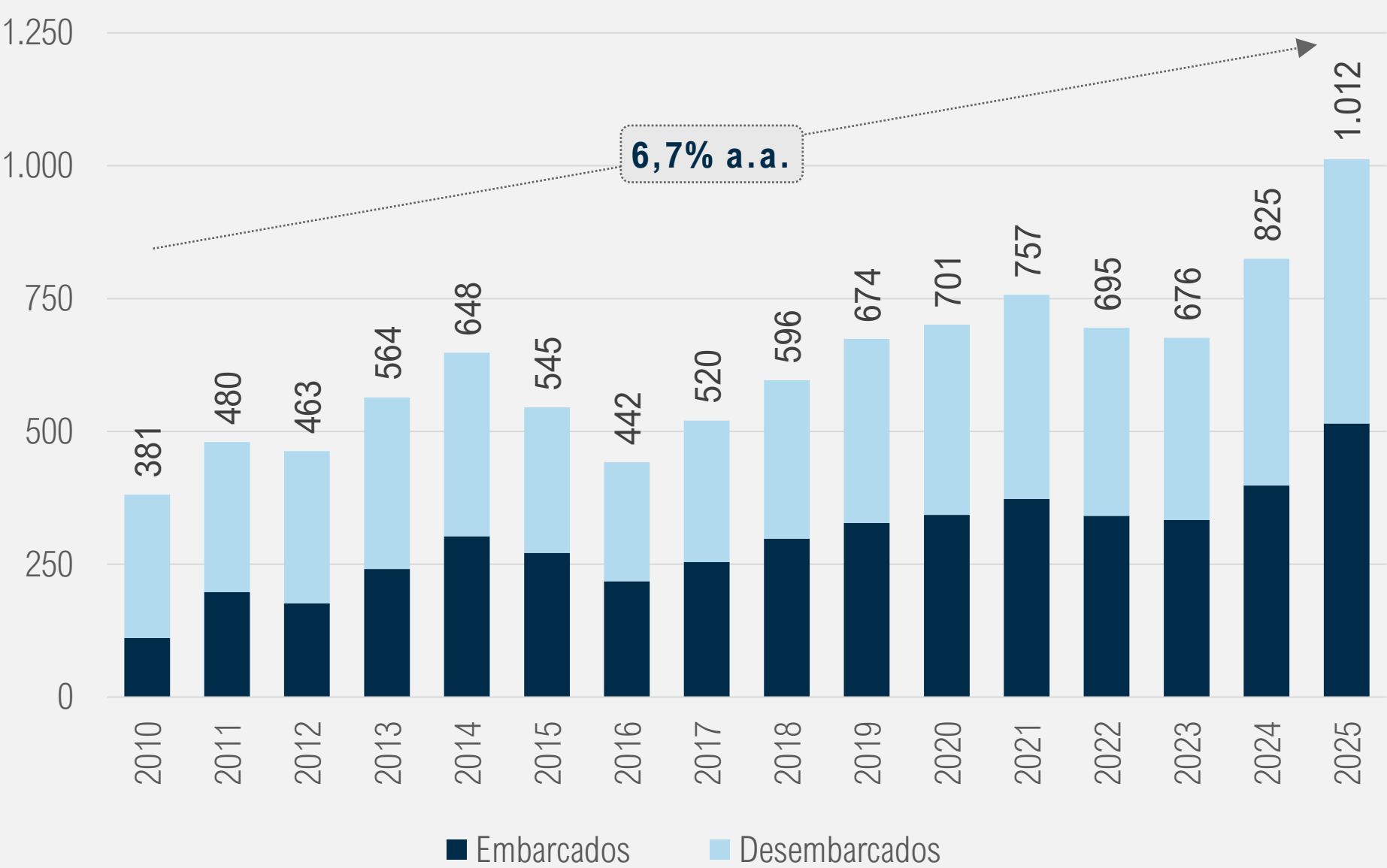
ABASTECIMENTO E ESCOAMENTO

- › Abastecimento da Região Metropolitana de Manaus, que reúne cerca de 2,8 milhões de habitantes
- › A Zona Franca de Manaus abriga o Polo Industrial de Manaus (PIM), que faturou R\$ 227,67 bilhões em 2025

PRINCIPAL VIA DE ACESSO À REGIÃO

- › Manaus não dispõe de acesso ferroviário, e a BR-319, única rodovia que conecta a região ao Centro-Sul, segue sem pavimentação contínua
- › O modal aéreo atende apenas frações de alto valor unitário e urgência, sem escala para insumos industriais

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PORTO DE MANAUS (K TEU)



O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um regime hidrológico volátil, e o nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir as condições reais de navegabilidade



PONTOS DE RESTRIÇÃO
À NAVEGAÇÃO:

1 ARCO LAMOSO (BARRA NORTE)

> COMPORTAMENTO CONSTANTE
(CALADO 11,5 m AO LONGO DO ANO)

2 ENSEADA DO MADEIRA

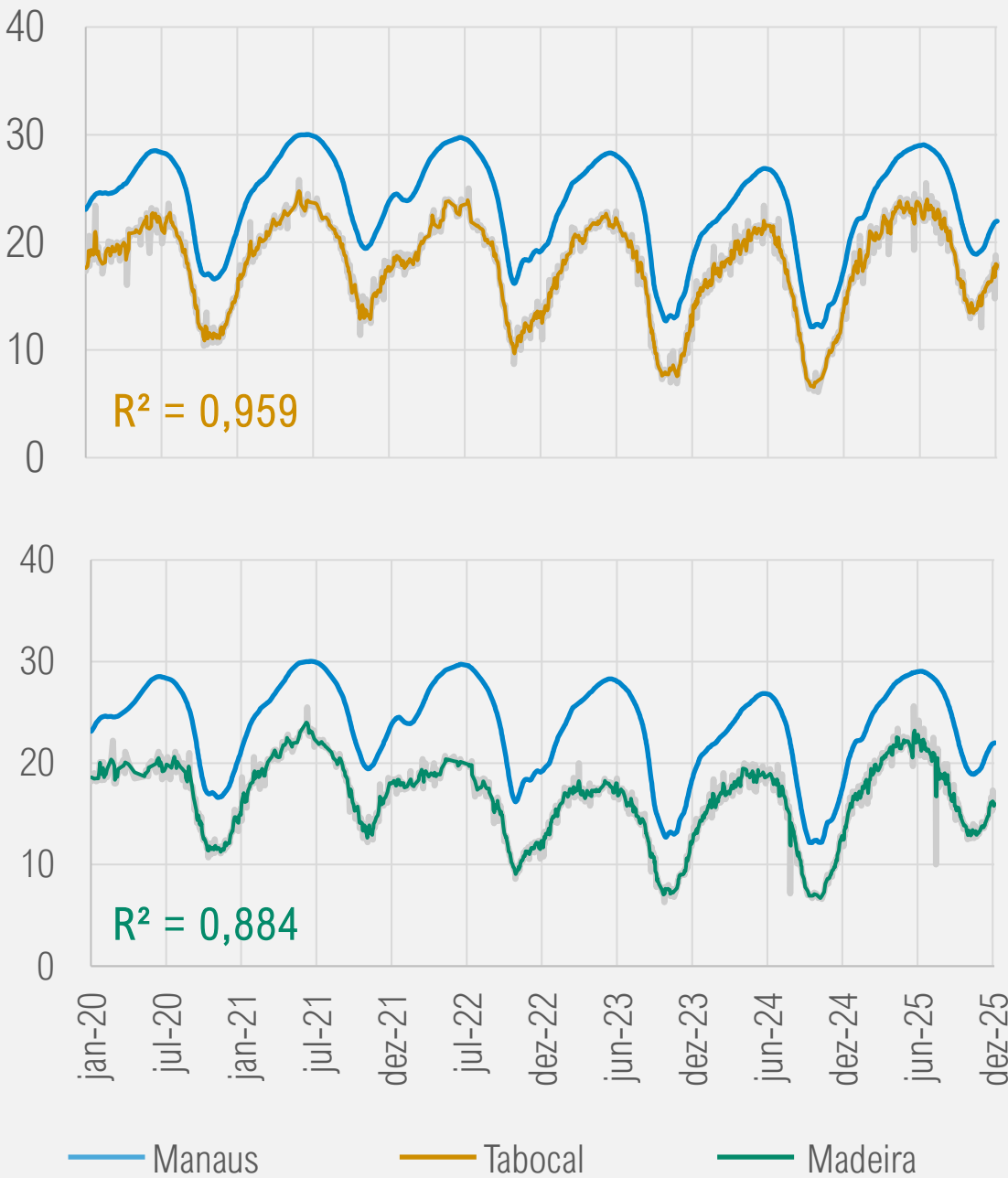
3 PASSAGEM DO TABOCAL

GRANDES VARIAÇÕES DE NÍVEL
(LÂMINA D'ÁGUA VARIA ENTRE 25 E 7 m)

O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um regime hidrológico volátil, e o nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir as condições reais de navegabilidade

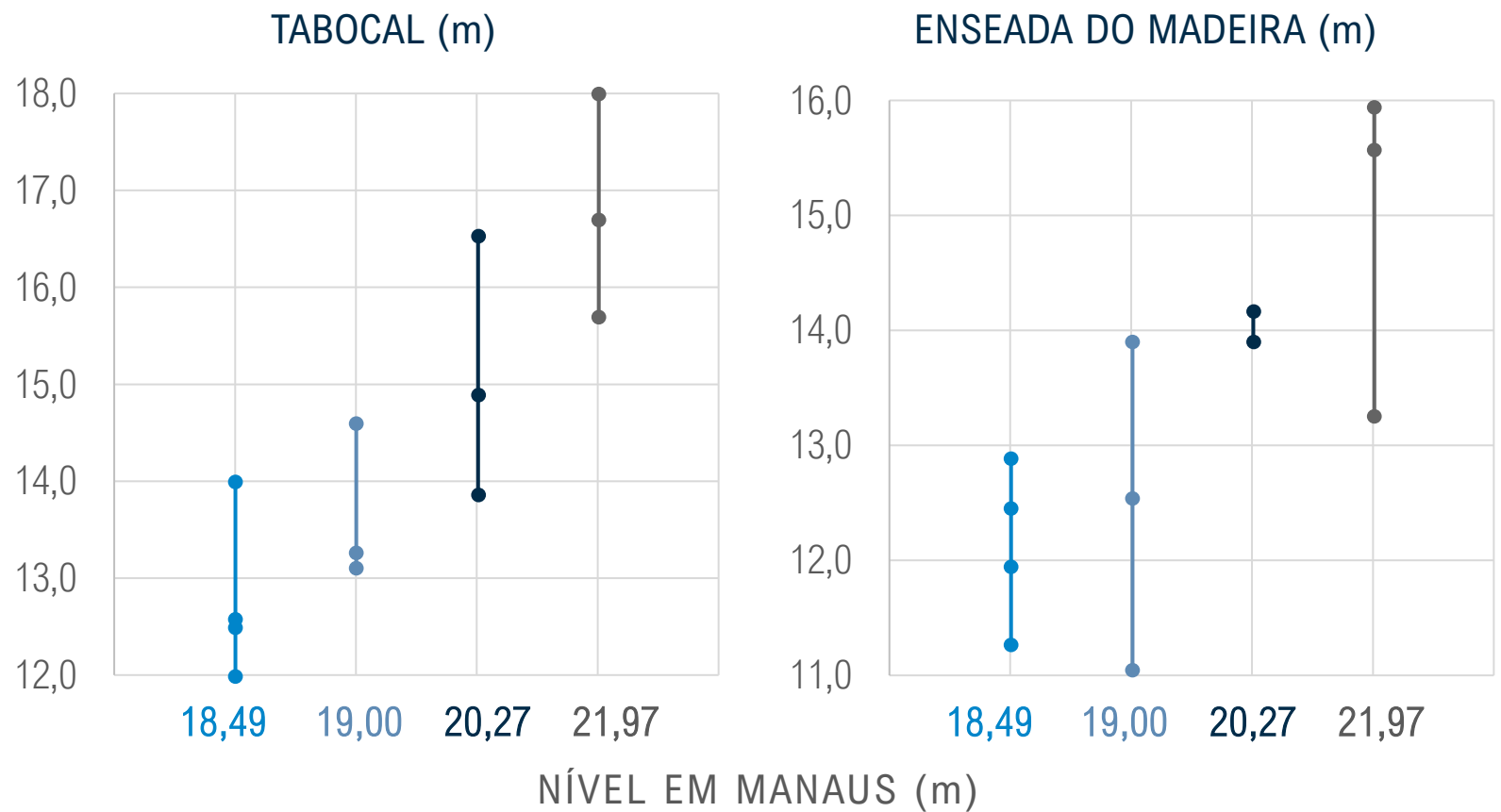
Apesar da sazonalidade anual observada, as variações decorrentes de eventos climáticos e de alterações do leito do rio evidenciam a fragilidade em se adotar o nível de Manaus como variável decisória das condições de navegabilidade do rio

NÍVEL EM MANAUS E PROFUNDIDADE NOS PONTOS CRÍTICOS (m)



- › A navegação está condicionada ao regime hidrológico do Rio Amazonas e do Rio Negro, comandado pela sazonalidade anual das chuvas
- › O histórico de nível em Manaus e profundidade nos pontos críticos aponta para algum grau de correlação entre o comportamento das curvas
- › Contudo, há variações significativas em diferentes anos, em especial associadas a eventos climáticos de grande escala (e.g. El Niño e La Niña)

PROFUNDIDADE NOS PONTOS CRÍTICOS PARA NÍVEIS EM MANAUS (m)

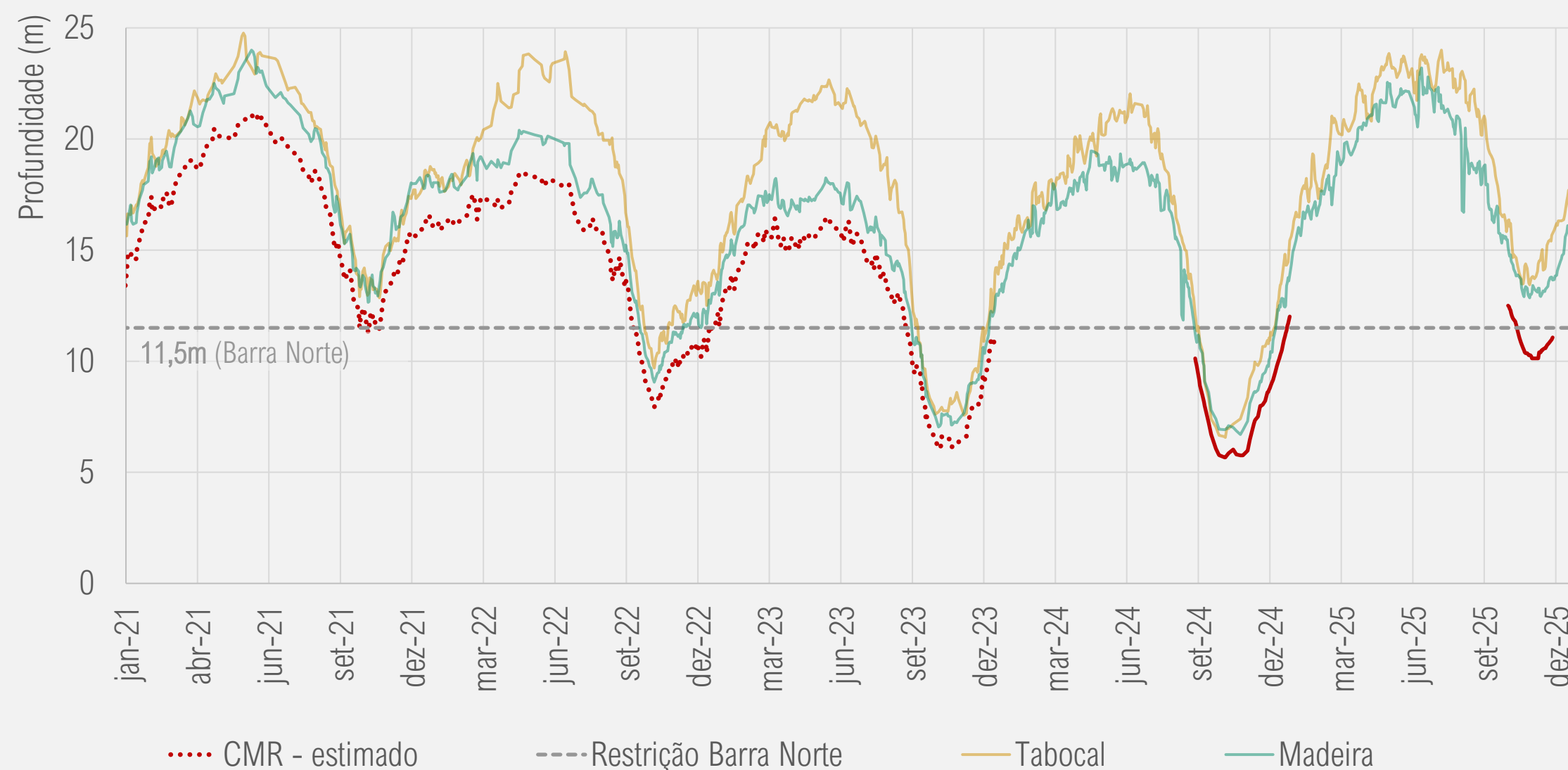


Apesar de haver correlação, o nível do rio em Manaus não deve ser a variável decisória para avaliar a navegabilidade do rio, visto que pode haver defasagens temporais, comportamentos distintos em eventos extremos e alterações nas condição do leito ao longo do tempo.

O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um regime hidrológico volátil, e o nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir as condições reais de navegabilidade

O Calado Máximo Recomendado (CMR) é a métrica tecnicamente adequada para avaliar a navegabilidade do rio; contudo, sua divulgação apresenta baixa antecedência em decorrência da imprevisibilidade da variação da profundidade do rio

CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CMR) DIVULGADO E ESTIMADO



- › A definição do Calado Máximo Recomendado, de responsabilidade da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC), deve considerar todo o trajeto fluvial até o porto
- › Até 2023, sua divulgação era descentralizada; a partir de 2024, passou a ocorrer por meio do site da Capitania durante o período mais crítico
- › A divulgação ocorre com antecedência de 5 dias; uma projeção para um horizonte maior poderia comprometer a segurança da navegação dada a imprevisibilidade da variação do rio.

A partir da correlação entre nível e profundidade, o CMR estimado para Manaus a **17,7m¹** seria de 10,51m, ~1,0m abaixo dos 11,5m da Barra Norte. Ou seja: **o próprio critério já reflete uma condição de navegabilidade restrita.**

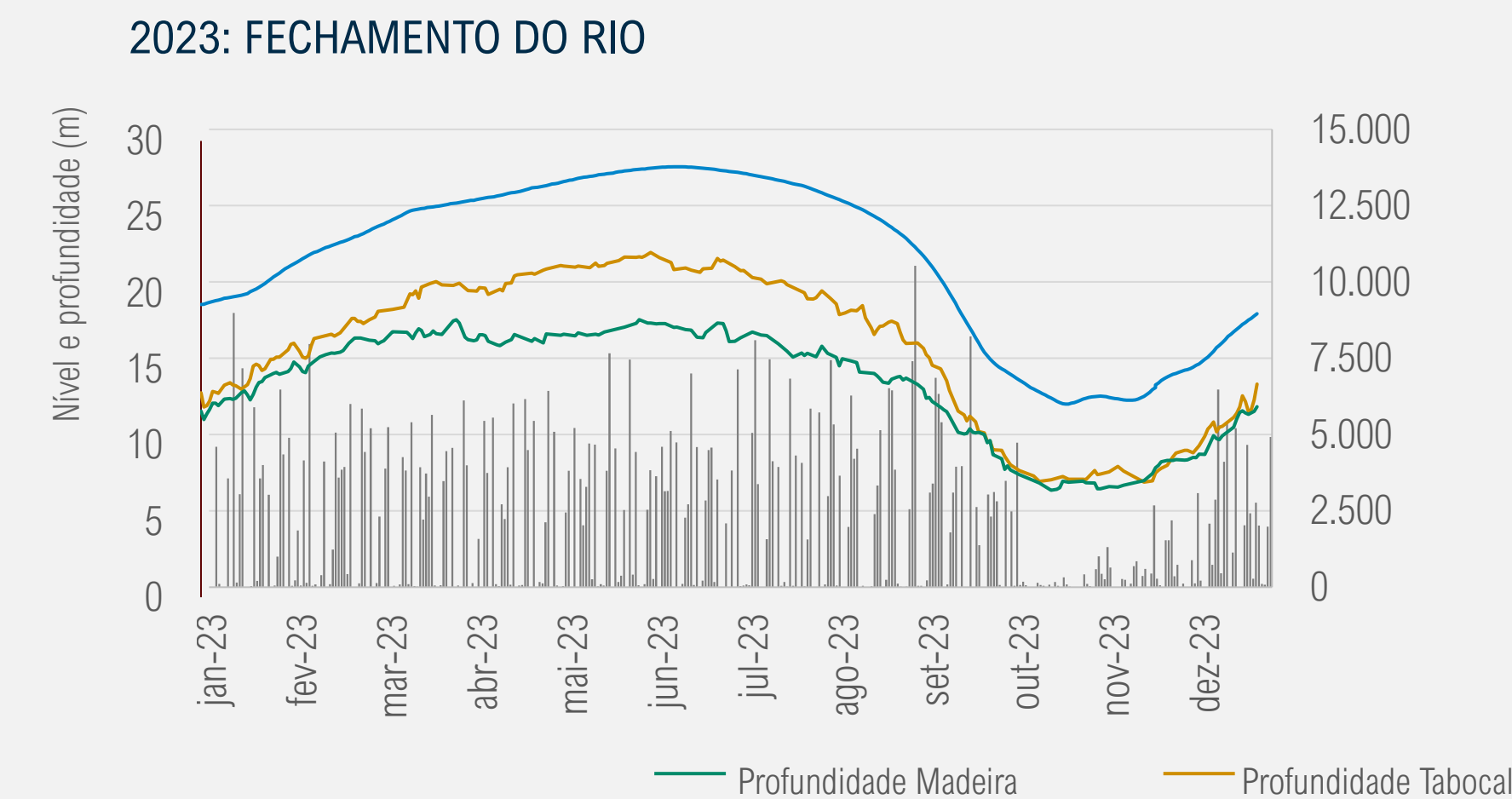
(1) Patamar de referência fixado pelo Acórdão 733/2025-ANTAQ para cobrança da LWS a partir da régua de nível de Manaus

Agenda

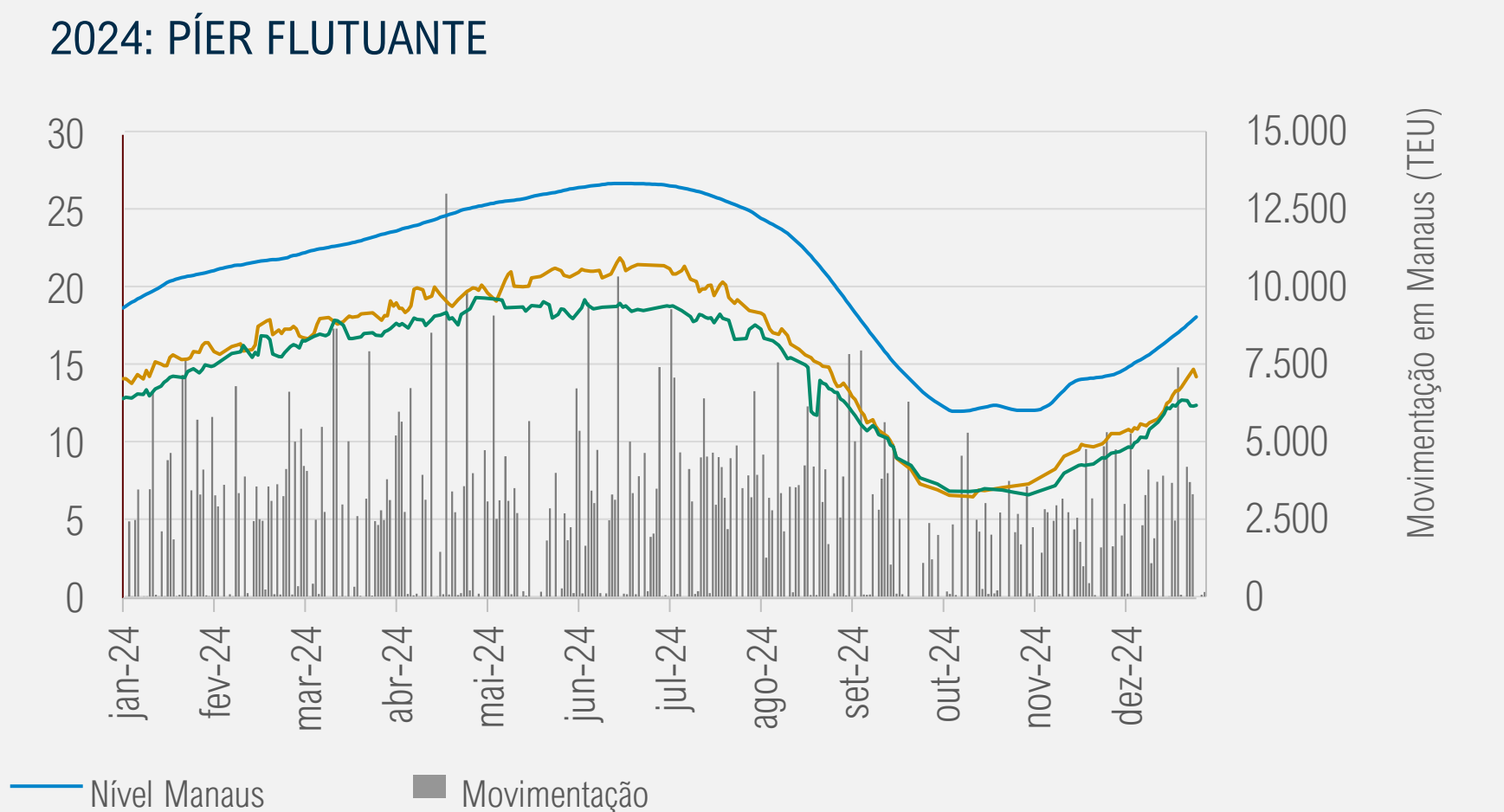
- 1 O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um **regime hidrológico volátil**, e o **nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir** as condições reais de navegabilidade
- 2 As **estiagens severas de 2023 e 2024** evidenciaram, na prática, a **perda real de capacidade** de movimentação de carga
- 3 A **restrição de capacidade eleva** de forma desproporcional o **custo unitário por contêiner**, e gera **impactos sistêmicos** sobre toda a cadeia
- 4 A LWS é uma **resposta economicamente racional** à redução da navegabilidade, em um **mercado competitivo**; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

As estiagens severas de 2023 e 2024 evidenciaram, na prática, a perda real de capacidade de movimentação de carga

As estiagens severas 2023 e 2024, decorrentes do El Niño, apresentaram grandes impactos à movimentação no Porto de Manaus; a operação no píer flutuante em 2024 apenas mitigou os impactos, impedindo o fechamento do rio



- › O rio atingiu lâmina d'água mínima inferior a 6,5m¹, o que inviabilizou a passagem de navios por semanas e reduziu a movimentação no porto
- › Os meses de outubro e novembro foram os mais impactados: movimentação com redução de 85% em outubro e 79% em novembro (vs. agosto, mês de pico)

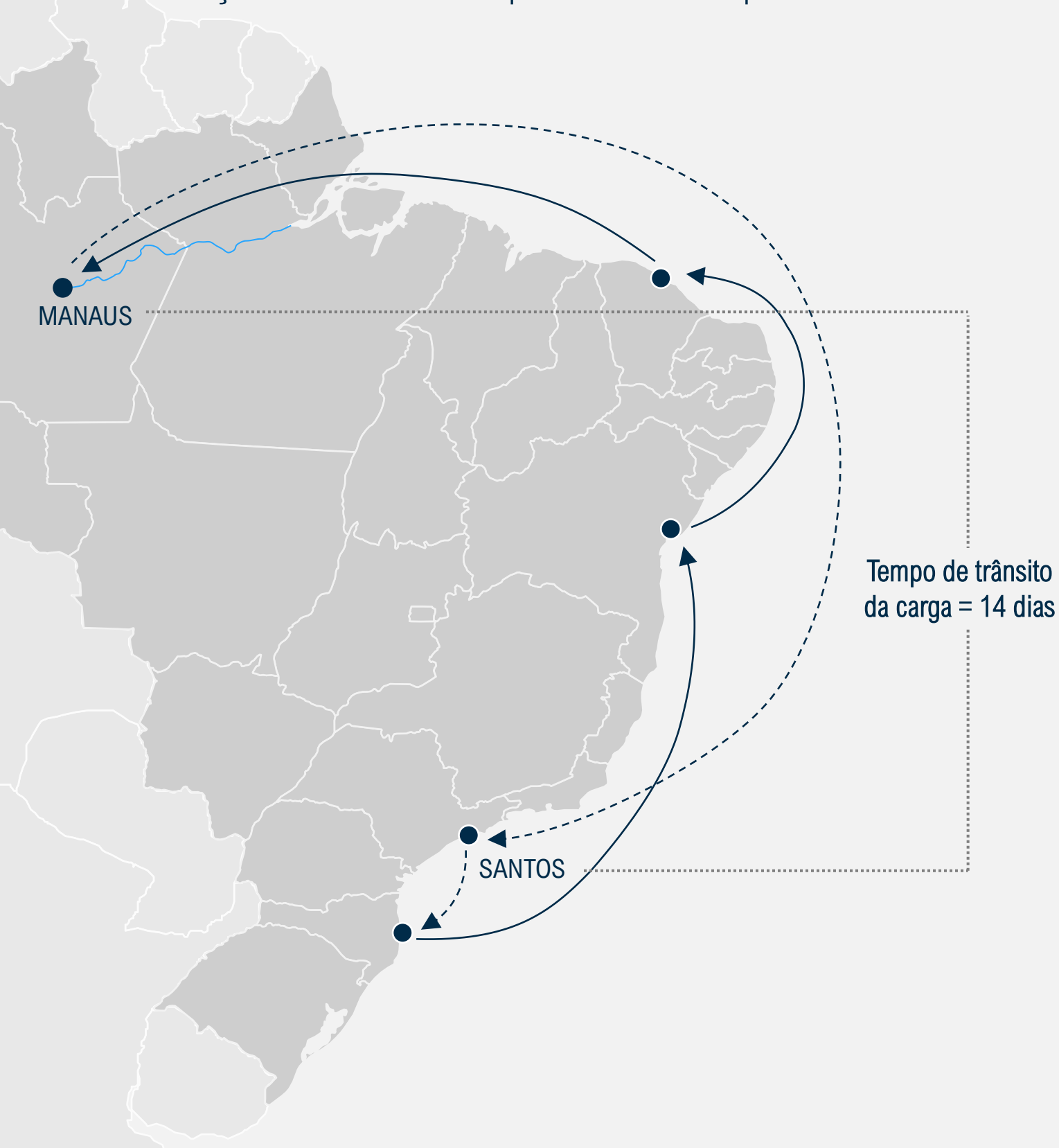


- › Estiagem ainda mais severa: terminais mobilizaram píeres flutuantes em Itacoatiara para evitar nova paralisação
- › Desafios: produtividade reduzida, menor número de berços, custos adicionais, dificuldade para atracação, aumento de fila
- › A medida mitigou, mas não eliminou o impacto na movimentação de contêineres: redução de 55% em outubro e 41% em novembro (vs. julho, mês de pico)

(1) Profundidade nos pontos críticos conforme dados de relatórios distribuídos por parte das empresas de praticagem que atuam na ZP-02, disponibilizados pelas associadas da ABAC

As estiagens severas de 2023 e 2024 evidenciaram, na prática, a perda real de capacidade de movimentação de carga

As restrições de calado apresentam importantes reflexos na operação dos navios e, conseqüentemente, na dinâmica do serviço de cabotagem



SERVIÇO LINER

- › Escalas programadas nos portos integrantes do serviço
- › Janelas fixas pré-definidas, com **regularidade semanal** (típico)
- › Quantidade de navios alocados para manter a regularidade da programação
- › Para um serviço com **ciclo de 28 dias** (típico para Manaus), **é necessário alocar 4 navios**
- › Atrasos em uma escala **podem ocasionar perda de janelas** nos portos seguintes

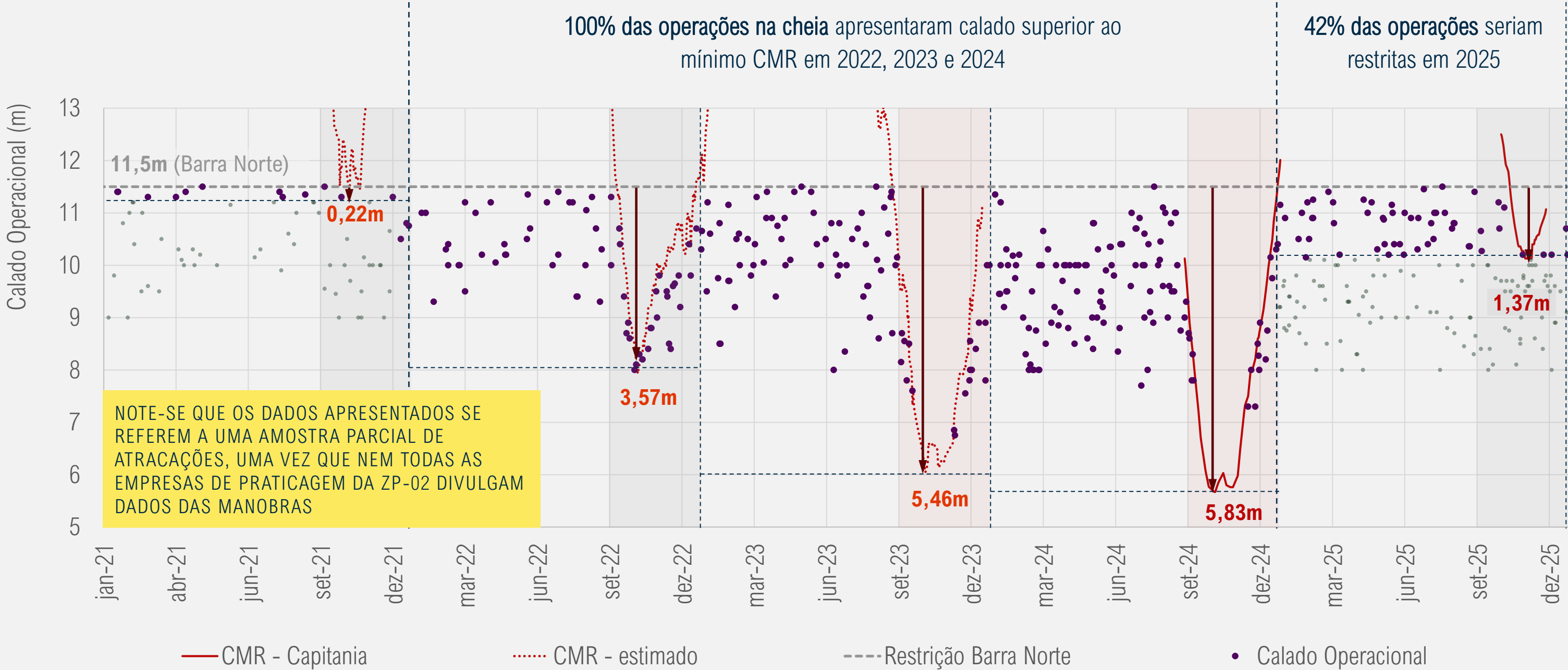
REFLEXOS EM CASO DE RESTRIÇÕES

- › **O carregamento dos navios é planejado com significativa antecedência à viagem.** Quanto maior a antecedência, maior a incerteza sobre condições de navegabilidade encontradas
- › **Incerteza sobre calado admitido demanda margem de segurança no carregamento.** Planejamento é realizado com base na melhor estimativa/projeção do nível do rio no momento da viagem, margem de segurança é necessária para assegurar que acesso a Manaus será possível e evitar atrasos/omissões
- › **Qualquer problema afeta não só uma única viagem ou navio, mas se propaga ao longo do serviço.** Eventuais atrasos ou omissões de escala decorrentes de restrições ao acesso afetam a programação do serviço por semanas-meses
- › **Navios que acessam o Porto de Manaus usualmente têm maior calado na entrada do que na saída.** Devido a diferenças de peso e volume de cargas embarcadas e desembarcadas, calado de entrada costuma ser crítico em cada viagem

As estiagens severas de 2023 e 2024 evidenciaram, na prática, a perda real de capacidade de movimentação de carga

O histórico de calado operacional e de CMR confirma restrições recorrentes de calado durante os períodos de estiagem

HISTÓRICO DE CALADOS OPERACIONAIS¹ E CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CMR)



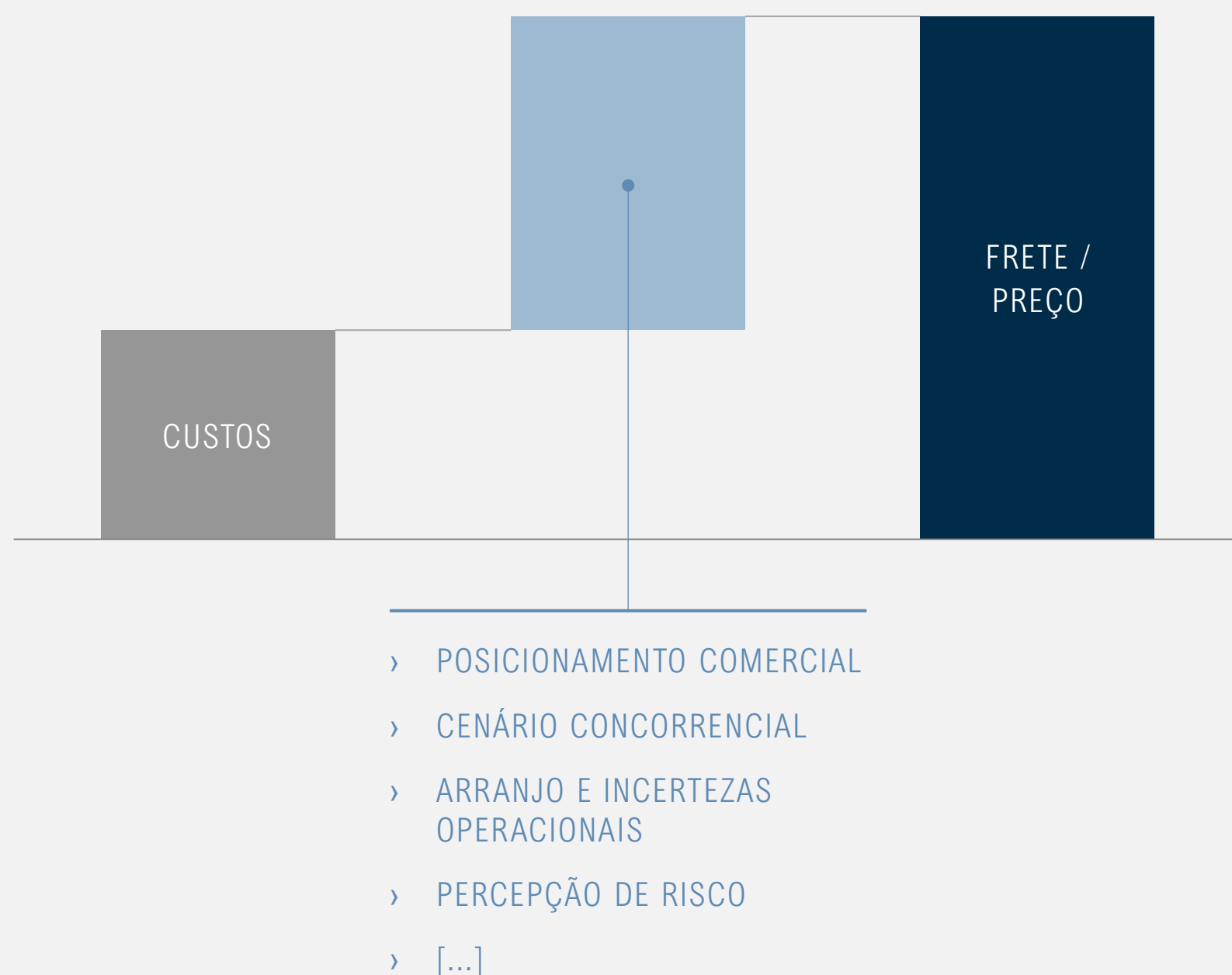
(1) Calado operacional conforme dados de relatórios distribuídos por parte das empresas de praticagem que atuam na ZP-02, disponibilizados pelas associadas da ABAC

Agenda

- 1** O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um **regime hidrológico volátil**, e o **nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir** as condições reais de navegabilidade
- 2** As **estiagens severas de 2023 e 2024** evidenciaram, na prática, a **perda real de capacidade** de movimentação de carga
- 3** A **restrição de capacidade eleva** de forma desproporcional o **custo unitário por contêiner**, e gera **impactos sistêmicos** sobre toda a cadeia
- 4** A LWS é uma **resposta economicamente racional** à redução da navegabilidade, em um **mercado competitivo**; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

A restrição de capacidade eleva de forma desproporcional o custo unitário por contêiner, e gera impactos sistêmicos sobre toda a cadeia

O custo direto da operação é impactado pela estiagem; já os preços dos serviços ofertados devem garantir a sustentabilidade do serviço, considerando a dinâmica complexa de um mercado competitivo



IMPACTO EM CUSTOS (EXERCÍCIO CONCEITUAL)

Para ilustrar a ordem de grandeza desses impactos, foi realizado um exercício quantitativo simplificado, com base em premissas de mercado e não em dados de qualquer empresa específica. Note-se:

- **Objetivo do modelo:** sensibilizar parte dos impactos financeiros da estiagem na operação; não é uma previsão de resultados, mas uma ilustração do comportamento e ordem de grandeza do impacto sobre os custos operacionais
- **Modelo teórico e ilustrativo:** baseado em premissas e números médios de mercado (navio-tipo, rotação genérica, custos típicos), não reflete a realidade de nenhuma empresa, linha ou ano específico
- **O aumento de custo unitário é apenas uma das variáveis que orientam a formação de preço;** o objetivo da LWS é assegurar a sustentabilidade (e, portanto a continuidade) da oferta do serviço

A restrição de capacidade eleva de forma desproporcional o custo unitário por contêiner, e gera impactos sistêmicos sobre toda a cadeia

Para avaliar o impacto da redução de calado para a operação, foi elaborado um modelo simplificado de simulação para estimar o impacto no custo unitário por contêiner, sem representar a realidade de qualquer empresa específica

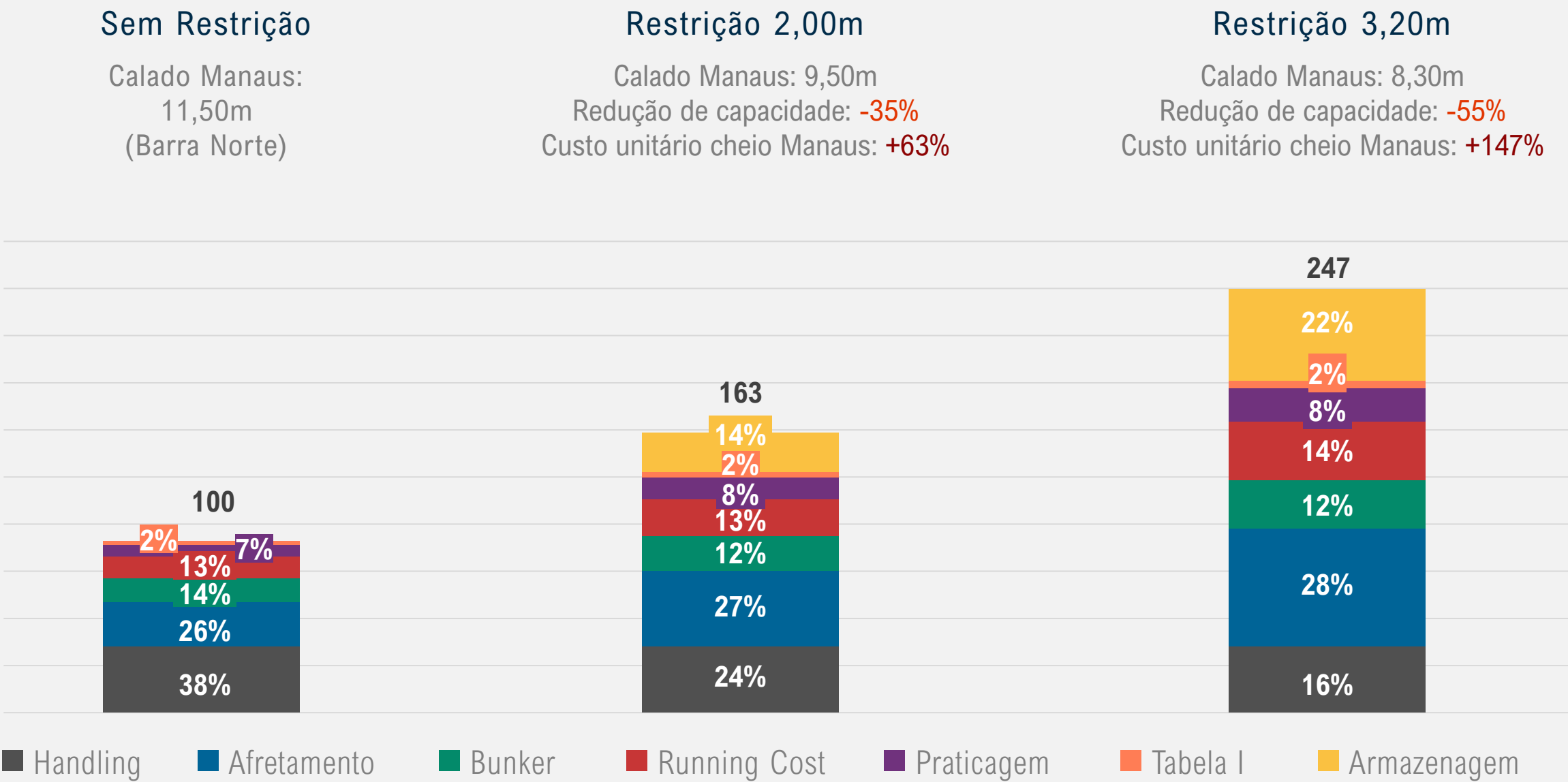
OPERAÇÃO TÍPICA

- › Restrições de calado no acesso ao porto (Barra Norte ou pontos críticos) determinam carregamento do navio

PREMISSAS

- › Definição de uma rotação genérica com tempo de ciclo de 28 dias (SSZ > IOA > SSA > PEC > MAO > SSZ)
- › Navio-tipo representativo da frota de cabotagem que atende o porto
- › Consignações médias de atracações de serviços de cabotagem
- › Estimativas dos principais custos diretos de operação baseadas em benchmarks setoriais
- › Custos adicionais de armazenagem para contêineres não embarcados devido às restrições de calado dos pontos críticos
- › Diferença de custo unitário atribuída aos contêineres com embarque/desembarque em Manaus

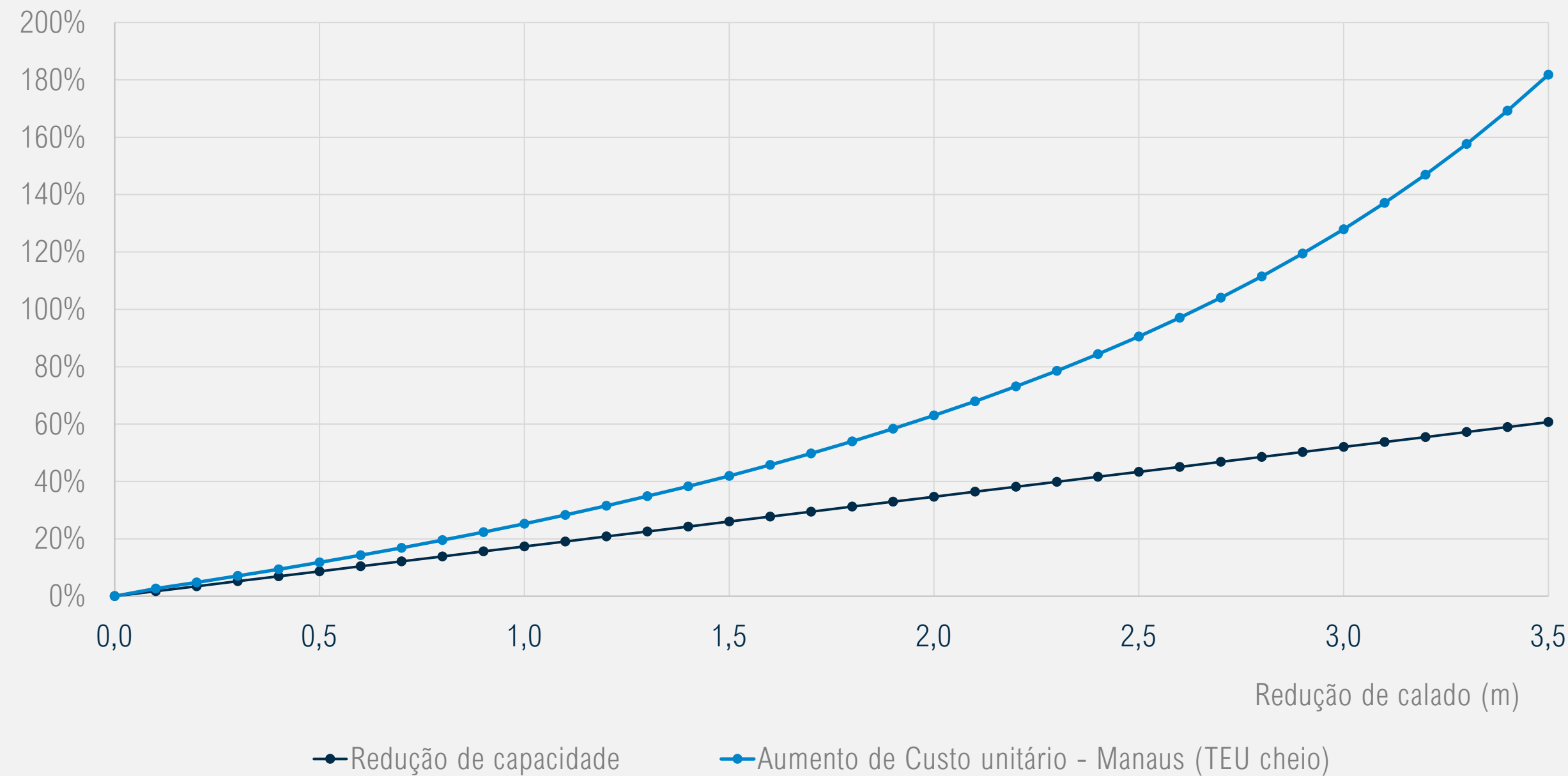
CUSTO UNITÁRIO MANAUS (SEM RESTRIÇÃO = 100)



A restrição de capacidade eleva de forma desproporcional o custo unitário por contêiner, e gera impactos sistêmicos sobre toda a cadeia

O impacto em custo unitário se agrava de forma não linear com a restrição, chegando a mais que dobrar nos cenários mais severos

AUMENTO DE CUSTO UNITÁRIO vs. REDUÇÃO DE CALADO/CAPACIDADE



IMPACTOS SISTÊMICOS

A estiagem também gera impactos sistêmicos, não capturados no modelo:

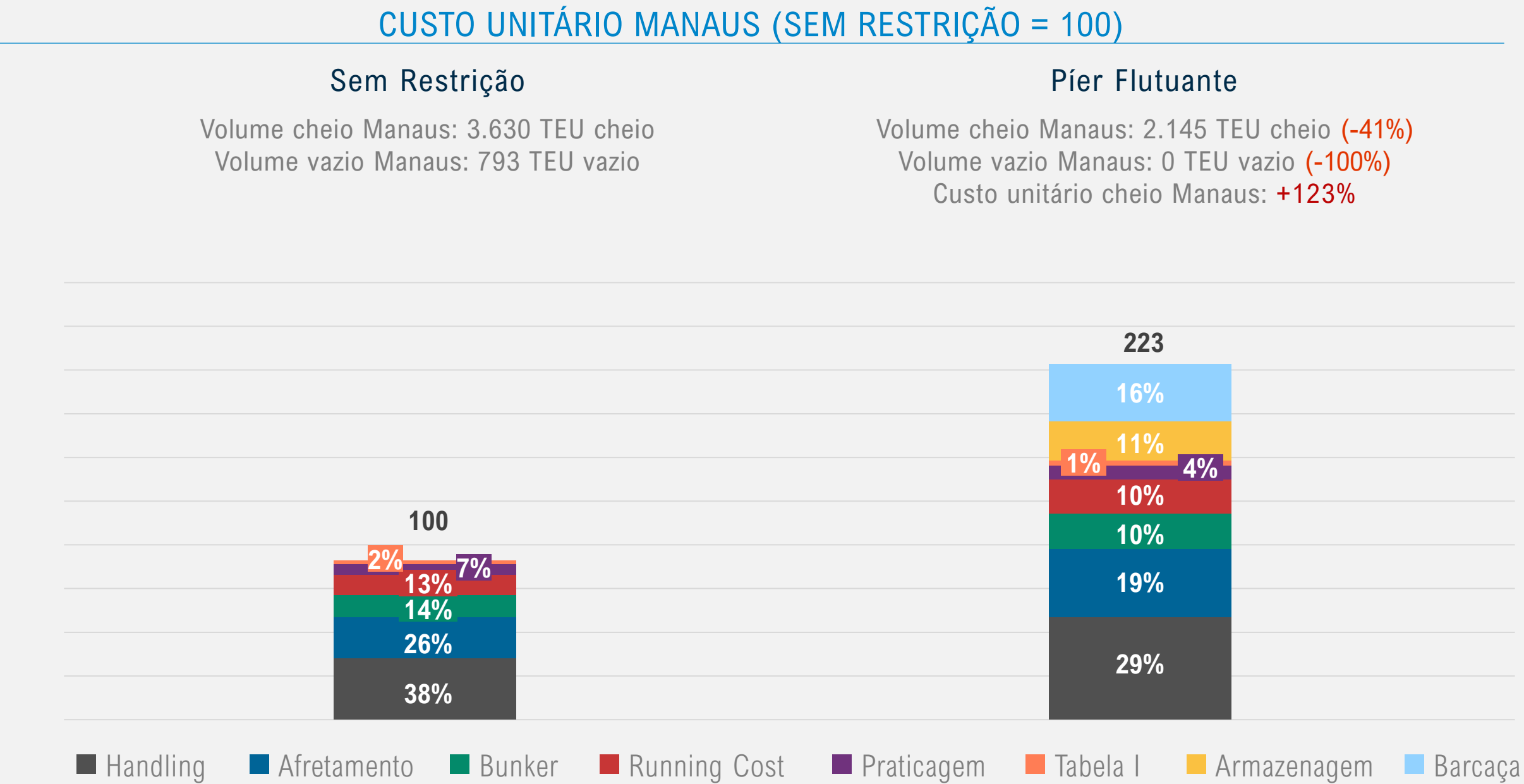
- **Operação:** atrasos e omissões de escala, transbordos adicionais, interrupção do reposicionamento de vazios
- **Serviço:** possível mobilização de embarcações adicionais ou reprogramação de escalas em caso de atrasos, omissões, volumes não embarcados etc.
- **Comercial:** a imprevisibilidade da navegabilidade futura dificulta a formação do frete, negociado com semanas/meses de antecedência
- **Cadeia Logística:** a redução de capacidade não elimina a demanda, exigindo a utilização de soluções mais caras e lentas (ex.: frete rodoviário Santos-Manaus)

A restrição de capacidade eleva de forma desproporcional o custo unitário por contêiner, e gera impactos sistêmicos sobre toda a cadeia

Apesar de evitar a paralisação total, o píer flutuante ainda apresenta redução de movimentação decorrente da operação menos eficiente, com custo unitário equivalente a uma restrição severa de calado

OPERAÇÃO NO PÍER FLUTUANTE

- › Píer flutuante instalado em Itacoatiara, a jusante dos pontos de restrição
- › Operação menos eficiente limita o tempo de operação por atracação, o que reduz o volume movimentado
- › Além da redução de carga, ainda há custos relevantes adicionais: afretamento de barcas e *handling* adicional para transbordo da carga
- › Cabe destacar, contudo, que o píer e as barcas são infraestruturas privadas de terceiros, não uma solução automática ou sob controle integral dos armadores



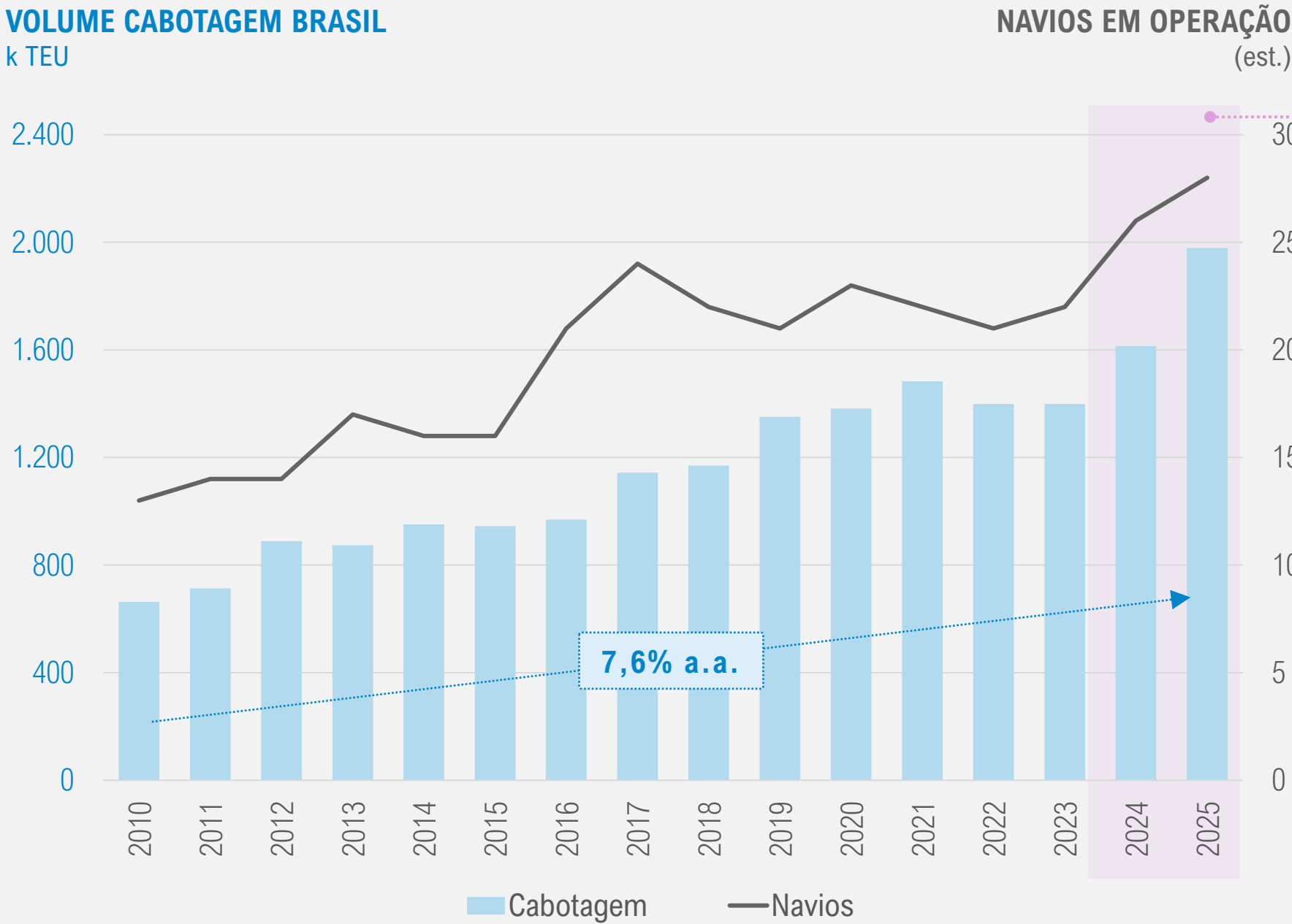
O píer flutuante mitiga os efeitos de uma paralisação, mas não pode ser tratado como solução definitiva: mesmo sem restrição de calado, a movimentação de carga é reduzida e o custo unitário sobe significativamente

Agenda

- 1** O acesso fluvial a Manaus está sujeito a um **regime hidrológico volátil**, e o **nível do rio em Manaus não é a variável adequada para medir** as condições reais de navegabilidade
- 2** As **estiagens severas de 2023 e 2024** evidenciaram, na prática, a **perda real de capacidade** de movimentação de carga
- 3** A **restrição de capacidade eleva** de forma desproporcional o **custo unitário por contêiner**, e gera **impactos sistêmicos** sobre toda a cadeia
- 4** A LWS é uma **resposta economicamente racional** à redução da navegabilidade, em um **mercado competitivo**; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

A LWS é uma resposta economicamente racional à redução da navegabilidade, em um mercado competitivo; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

Três grandes características do mercado brasileiro de cabotagem devem ser consideradas para a leitura e avaliação da cobrança da LWS:



Competitividade crescente

Expansão de oferta com a entrada de novo player recente; discussões sobre o estímulo à competição têm ganhado força na agenda regulatória, em linha com os objetivos da BR do Mar

Livre mercado e concorrência

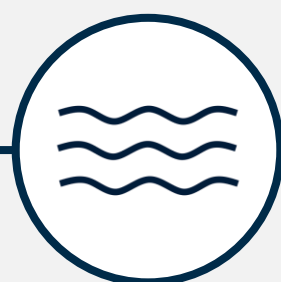
Preços do serviço de cabotagem de contêineres são estabelecidos em ambiente de livre mercado e ampla concorrência entre armadores

Sem falhas de mercado

Não há indícios de falhas de mercado relevantes na prestação do serviço, dentro do que se pode razoavelmente esperar em um segmento com necessidade de investimentos consideráveis

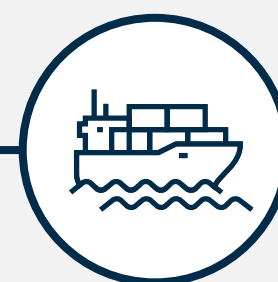
A LWS é uma resposta economicamente racional à redução da navegabilidade, em um mercado competitivo; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

Qualquer intervenção regulatória deveria estar orientada às condições reais de operação, não apenas ao valor da cobrança



ACOMPANHAMENTO EXTENSO DAS CONDIÇÕES DOS RIOS

Monitoramento contínuo e público dos pontos críticos, e não apenas do nível do rio em Manaus



DEFINIÇÃO DE CONDIÇÕES SEGURAS PARA NAVEGAÇÃO

Definição de calado máximo recomendado e eventuais restrições de cobrança conforme as condições reais de acesso ao porto, que devem ser avaliadas pela Autoridade Marítima



SUSTENTABILIDADE E TRANSPARÊNCIA PARA A OFERTA DO SERVIÇO

Garantia da sustentabilidade econômico-financeira da operação, que sofre com aumento relevante de custos durante a estiagem, com maior transparência e previsibilidade sobre a cobrança

Com **informação confiável** disponível, a definição de um critério deixa de ser um desafio, desde que esse **critério reflita as condições reais do rio e a operação vigente** no mercado

A LWS é uma resposta economicamente racional à redução da navegabilidade, em um mercado competitivo; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

Em outros mercados, a cobrança de sobretaxas de seca já é prática consolidada, apoiada por monitoramento robusto e dados públicos

RIO RENO (EUROPA CENTRAL)

COBRANÇA

- Cobrança de sobretaxa em rotas entre os Portos de Roterdã e Antuérpia e o interior da Alemanha, França e Suíça.
- Publicação de tabelas de sobretaxa, escalonada por faixa de nível do rio, pelos armadores

DADOS DE MONITORAMENTO

- **Níveis** dos diferentes trechos da hidrovia **monitorados e divulgados**, junto a **projeções para os próximos 14 dias**, em Sistema público alemão, mantido pela Administração Federal de Hidrovias e Navegação

RIO SAINT LAWRENCE (CANADÁ)

COBRANÇA

- Cobrança de sobretaxa para cargas com origem/destino em Montreal
- Aplicada desde ao menos 2010, em razão da redução de níveis do rio

DADOS DE MONITORAMENTO

- Canadian Hydrographic Service (CHS) mantém o Integrated Water Level System (IWLS), disponibilizando dados públicos e em **tempo real de nível de água**, incluindo **previsões de curto prazo**

CANAL DO PANAMÁ

COBRANÇA

- Cobrança de sobretaxa de gestão de recursos hídricos, restrições de calado e limitação de travessias diárias em período de seca, impostas pela autoridade do canal
- Cobrança de sobretaxas próprias por contêiner pelos armadores

DADOS DE MONITORAMENTO

- A autoridade do canal publica periodicamente "Advisory to Shipping" e "OP Notice to Shipping", comunicando o **calado máximo autorizado** e o **número de vagas de travessia diária disponíveis**

A LWS é uma resposta economicamente racional à redução da navegabilidade, em um mercado competitivo; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

Em outros mercados, a cobrança de sobretaxas de seca já é prática consolidada, apoiada por monitoramento robusto e dados públicos

RIO RENO (EUROPA CENTRAL)

COBRANÇA

- Cobrança de sobretaxa em rotas entre os Portos de Roterdã e Antuérpia e o interior da Alemanha, França e Suíça.
- Publicação de tabelas de sobretaxa, escalonada por faixa de nível do rio, pelos armadores

DADOS DE MONITORAMENTO

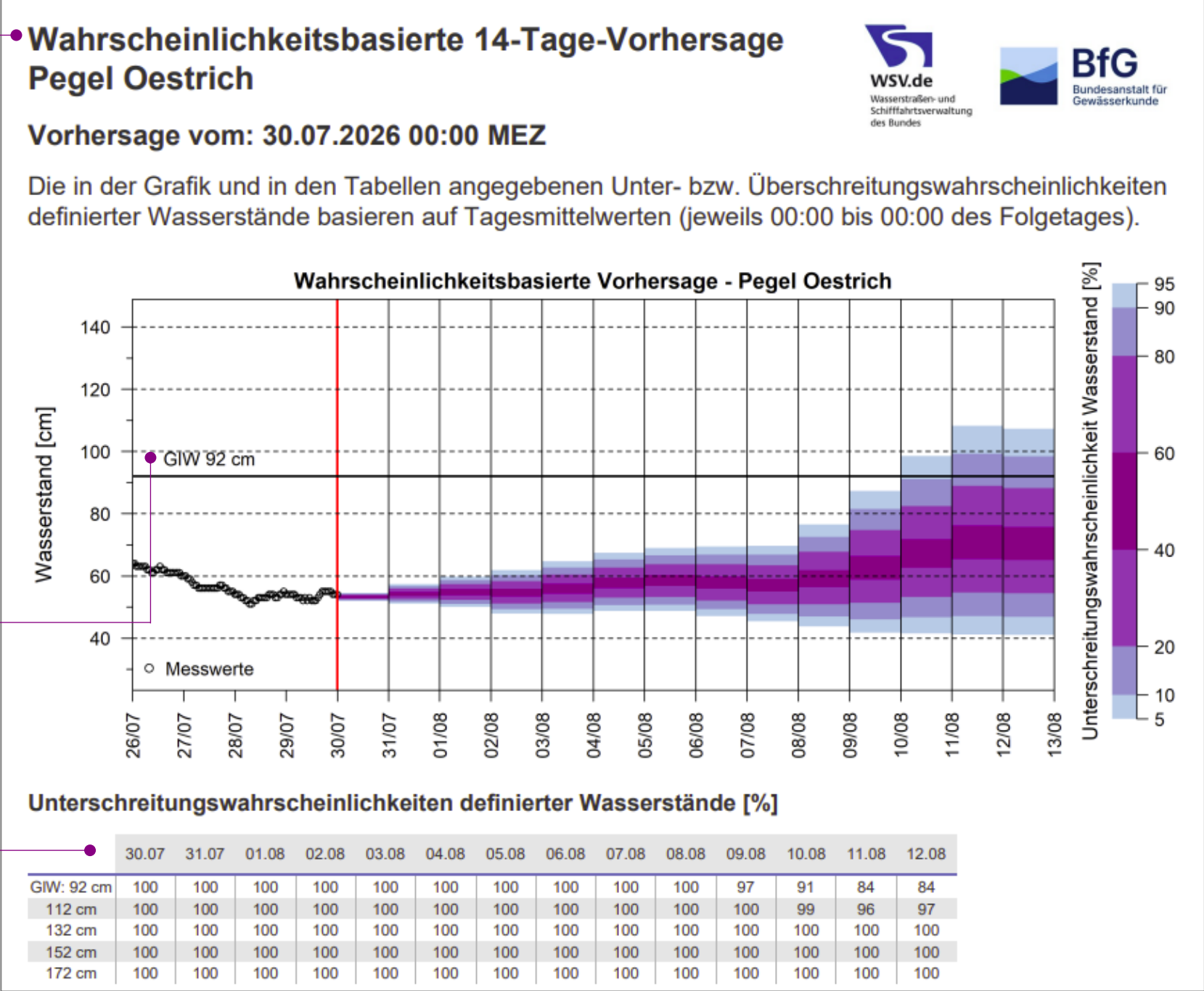
- **Níveis** dos diferentes trechos da hidrovia **monitorados e divulgados**, junto a **projeções para os próximos 14 dias**, em Sistema público alemão, mantido pela Administração Federal de Hidrovias e Navegação

Previsão probabilística de 14 dias – Estação de medição de Oestrich

Divulgação pelo sistema público alemão ELWIS (Electronic Waterways Information System), mantido pela Administração Federal de Hidrovias e Navegação (WSV)

Nível d'água de referência

Probabilidades de o nível de referência não ser atingido nos próximos 14 dias



A LWS é uma resposta economicamente racional à redução da navegabilidade, em um mercado competitivo; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

O foco das políticas públicas deveria estar em assegurar condições de navegabilidade; na contramão, regular a cobrança pode ter efeito oposto ao pretendido



OBJETIVOS DESEJÁVEIS PARA POLÍTICAS PÚBLICAS

O foco das políticas públicas deve recair sobre o problema da navegabilidade, com a discussão reorientada para:

- > Como **acompanhar** de forma contínua e eficiente as **condições de navegabilidade do rio**, de modo a aumentar a previsibilidade e segurança da operação?
- > Como seria possível **minimizar ou evitar os impactos de estiagens** severas na **logística da região** de forma consistente e perene?
- > Quais deveriam ser as **condições de infraestrutura a serem perseguidas pelas políticas públicas** para assegurar a **operação adequada** de forma **contínua**?
- > Como viabilizar que essa **infraestrutura** seja ofertada de forma **sustentável**?



RISCOS DE REGULAÇÃO EQUIVOCADAMENTE RESTRITIVA

Ainda que bem-intencionada, a regulação da cobrança pode gerar efeitos adversos sobre o próprio mercado que pretende proteger:

- > **Elevação do patamar médio de fretes**, com prêmio de risco repassado a todas as cargas, mesmo fora do período de estiagem
- > **Menor transparência** sobre o que é efetivamente cobrado
- > **Subsídios cruzados entre os clientes** que movimentam cargas em diferentes portos e/ou períodos do ano
- > **No limite, redução (possivelmente permanente) da oferta ou descontinuidade do serviço na região Norte a médio/longo prazo,**

A LWS é uma resposta economicamente racional à redução da navegabilidade, em um mercado competitivo; restrições à cobrança podem gerar outras ineficiências

A LWS tem sido a resposta encontrada pelo mercado para manter a sustentabilidade do serviço; contudo, diante das projeções climáticas, a discussão de soluções estruturais se torna inadiável

LWS é a resposta do mercado aos impactos da estiagem

➤ A sobretaxa é a forma de as companhias de navegação atuantes na região buscarem a sustentabilidade econômico-financeira da operação, assegurando a continuidade do serviço com maior transparência

- **Mudança da discussão: busca por soluções estruturantes**

O foco da política pública deve estar em definir e viabilizar as soluções estruturantes que assegurem a navegabilidade previsível e sustentável

- **Transparência da cobrança pelos serviços prestados**

A melhoria da navegabilidade e o acompanhamento amplo das condições do rio permitirão maior transparência sobre início e fim da cobrança, acesso amplo às informações de condições do rio e aprimoramento das previsões

PREVISÕES PARA 2026 E 2027

Diante dos indícios que apontam para ocorrência de uma forte estiagem em 2026-27, associada ao El Niño, já se observam posicionamentos dos entes relacionados:

- › Decreto Nº 54.274, 1º de Junho de 2026, do Governo do Amazonas: *Estado de Emergência Climática e Ambiental no Estado do Amazonas em razão das projeções meteorológicas associadas ao fenômeno El Niño 2026/2027.*
- › Comunicado Inicial sobre o Período de Estiagem de 2026, da CFAOC: *...é possível que se observem restrições de calado, no trecho Itacoatiara-Manaus, na ordem de [...] 8,30m para navios transportando contêineres*



A questão não é mais se haverá nova estiagem severa, mas se estaremos melhor preparados

