

## economia

# Governo federal deixa os leilões de hidrovias para 2027

Decisão do Executivo acontece em meio à pressão ambiental e política

/LOGÍSTICA

O governo federal decidiu deixar para 2027 a maior parte dos leilões das primeiras concessões de hidrovias que pretendia fazer no País, em meio ao aumento de pressões políticas e mobilizações de entidades civis e comunidades tradicionais contra os projetos.

Os adiamentos representam um atraso de até dois anos em relação ao cronograma inicial, como ocorreu no caso da licitação planejada para a hidrovia do rio Madeira, que chegou a ser prevista para ocorrer em julho do ano passado, mas agora foi deixada para 2027.

Na noite de segunda-feira, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu revogar o decreto nº 12.600, de 28 de agosto de 2025, que previa estudos sobre empreendimentos no rio Tapajós e vinha sendo contestado por movimentos indígenas.

A decisão foi anunciada pelos ministros Guilherme Boulos (Secretaria-Geral da Presidência) e Sonia Guajajara (Povos Indígenas), após reunirem-se com as lideranças do movimento.

O calendário para o ano que vem também passou a ser o horizonte para uma carteira mais ampla de projetos, como os leilões das hidrovias do Tocantins, Tapajós e Amazonas, este último batizado de "hidrovia verde".

Agora, na melhor das hipóteses, o que deve sair neste ano são os editais dessas concessões, mas apenas para serem enviados ao TCU (Tribunal de Contas da União). O leilão das três, na prática, ainda não tem uma data para ocorrer.

Dos cinco projetos prioritários do MPor (Ministério de Portos e Aeroportos), o único que segue com previsão de leilão no segundo semestre deste ano é a hidrovia do rio Paraguai, no trecho que corta Mato Grosso do Sul. Ainda assim, não há certeza de que essa licitação, de fato, ocorrerá.

No último fim de semana, indígenas que se opõem ao plano de hidrovias em rios da Amazônia entraram, pela primeira vez, na parte interna da Cargill, em Santarém, no Pará. O ato ocorreu no sábado foi uma resposta à ordem judicial de desocupação,



Adiamentos representam atraso de até dois anos em relação ao cronograma

com o prazo de 48 horas, concedida a pedido da empresa do ramo do agronegócio. As operações no terminal permaneciam paralisadas na manhã de segunda.

Os manifestantes ocupavam a entrada da Cargill desde 22 de janeiro em protesto contra o projeto. Ao longo dos dias, o número de pessoas no ato aumentou e chegou a 1.200, segundo a organização.

As lideranças afirmam que não houve consulta prévia, livre e informada, como determina a Convenção 169 da OIT (Organização Internacional do Trabalho). Elas também apontam riscos à pesca, à segurança alimentar e aos territórios tradicionais.

No rio Madeira, que era considerado o projeto mais maduro da carteira e seria o primeiro a ir a leilão, a pressão veio do campo político. Parlamentares de Rondônia passaram a questionar o modelo de concessão, afirmando que o governo federal pretendia fazer a "privatização do rio", levantando dúvidas sobre a cobrança de tarifas.

O governo federal vê exploração política do assunto e disseminação de informações erradas. Pela proposta federal, a empresa que vencer a concessão de um rio ficará responsável por sua manutenção, como gestão de tráfego de embarcações, dragagem para garantir a navegabilidade, sinalização e gestão ambiental.

O transporte de pessoas não terá custo extra.

A remuneração de cada concessão é feita apenas pelas empresas de carga que já usam o rio, a partir de um valor cobra-

do a cada tonelada de produtos que transportarem.

"Há falta de entendimento. Ninguém está dando o rio para ninguém. É uma concessão de serviço, como acontece em rodovias, portos e aeroportos. Você deixa de discutir obras e passa a discutir qualidade do serviço, como navegabilidade, segurança, sinalização e monitoramento ambiental", diz Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, secretário nacional de hidrovias e navegação do MPor.

Segundo Silveira Filho, parte da reação se deve ao ineditismo do plano. "Tudo que é novo gera um pouco de desconfiança. Foi assim com aeroportos, rodovias e portos, mas hoje, ninguém questiona a diferença de qualidade entre uma rodovia concedida e uma pública", afirmou o secretário.

"As comunidades não terão qualquer tipo de cobrança ou restrição. Pelo contrário, terão novos serviços que hoje o Estado não consegue oferecer de forma estruturada. A tarifa é paga apenas pelas cargas, pelas grandes empresas."

Do ponto de vista econômico, o programa de concessões vinha sendo tratado como peça-chave do governo para reduzir o custo logístico do país.

O volume de cargas transportadas pelos rios foi de cerca de 140 milhões de toneladas em 2025, um crescimento de 8,5% em relação a anos anteriores. Na prática, o objetivo é garantir navegabilidade durante praticamente todo o ano, inclusive em períodos de seca, como a que paralisou os terminais de Porto Velho (RO) em 2024.



Visão Empresarial  
Anderson Bertarello Fernandes  
Diretor Financeiro do Instituto Liberdade

## A reforma trabalhista de Milei e a lição que o Brasil se recusa a aprender

A reforma trabalhista impulsionada por Javier Milei avançou no Congresso argentino em fevereiro, aprovada por 135 votos a 115, em meio a greves e polarização. O projeto amplia a negociação no nível da empresa, ajusta regras de jornada e desligamento, cria banco de horas e introduz o salário dinâmico, que permite parcela variável da remuneração vinculada à produtividade e resultados. A reforma também simplifica indenizações e impõe limites à indústria de litígios trabalhistas. É uma mudança estrutural num país cuja legislação laboral estava intacta desde 1974 e onde a informalidade supera 40%.

Esse debate importa ao Brasil por uma razão simples: salário real sustentável nasce de produtividade, e produtividade depende de um mercado de trabalho capaz de combinar pessoas e empresas com agilidade. Setores, regiões e funções são diferentes; quando a regra é rígida e uniforme, serve mal a realidades distintas. O ajuste aparece em menos vagas formais, mais informalidade e crescimento fraco. Flexibilidade bem desenhada reduz o custo de empregar, facilita a entrada de jovens e diminui o prêmio de risco nas decisões de contratação.

O contexto macro reforça o argumento. O FMI projeta crescimento real de 4,0% para a Argentina em 2026, indicando que o mundo observa uma agenda pró-mercado transformando a realidade financeira do país, apesar de todos os grandes desafios do país vizinho. Para países de renda média como o nosso, o ponto central é competir por capital e cadeias produtivas. Investidor calcula margem, previsibilidade regulatória e risco de passivo trabalhista. Quando o contencioso vira rotina, o custo é repassado para preço, para informalidade ou para a decisão de não crescer.

No Brasil, a reforma de 2017 foi um passo importante, mas ficou incompleta no ponto que mais pesa para quem contrata: previsibilidade. Com a Lei 13.467/2017, os honorários de sucumbência passaram a valer na Justiça do Trabalho, fixados entre 5% e 15% sobre o valor da causa; as ações caíram de 2,6 milhões em 2017 para 1,7 milhão em 2018. Porém, em outubro de 2021, o STF julgou a ADI 5766 e derrubou os dispositivos que impunham esses honorários ao beneficiário da justiça gratuita. O incentivo é direto: litigar ficou mais barato e pedidos aventureiros voltaram a crescer. Em 2024, a Justiça do Trabalho recebeu 4.090.375 processos, alta de 19,3% ante 2023. Litigiosidade é um imposto invisível. Vira preço, risco e freio à contratação, sobretudo para pequenas e médias empresas.

O Índice de Liberdade Econômica da Heritage Foundation confirma o padrão: países com mercados de trabalho menos engessados apresentam renda per capita três vezes superior à dos países reprimidos. O Brasil ocupa a 124ª posição entre 176 nações. Se queremos enriquecer, precisamos aprofundar a reforma: mais espaço para negociação responsável, mecanismos de remuneração variável, segurança para acordos e redução estrutural do contencioso. Sem um ambiente em que contratar seja simples e previsível, continuaremos tentando repartir uma renda que ainda não foi produzida.

No Brasil, a reforma de 2017 foi um passo importante, mas ficou incompleta no ponto que mais pesa para quem contrata: previsibilidade