

PLANO DE TRABALHO DO ACORDO DE COOPERAÇÃO

1. IDENTIFICAÇÃO DOS PARTÍCIPES:

a) PARTÍCIPE 1

Órgão: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

CNPJ: 28.005.064/0001-02

DDD/Fone: (61)

Endereço: Setor de Autarquias Norte, quadra 03, bloco “A”, edifício Núcleo dos Transportes, Brasília/DF - CEP: 70.040-902

Nome da autoridade signatária: Edme Tavares de Albuquerque Filho

Cargo: Diretor de Infraestrutura Aquaviárias - substituto

Matrícula SIAPE: 1282552

b) PARTÍCIPE 2

Executora: Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior – ABANI

CNPJ: 42.364.768/0001-94

Endereço: Edifício Le Quartier, sala 1312, Quadra 1, Lote A, Bloco A, - SHN, Brasília/DF – CEP 70000-000

Nome da autoridade signatária: José Rebelo III

Cargo: Presidente

2. OBJETO:

O objeto do presente Acordo de Cooperação é a execução de dragagem de manutenção aquaviária, em caráter excepcional, inclusive emergencial, na hidrovia do Rio Tapajós, a ser realizada nos trechos de Itapaiuna e Amorim, no Estado do Pará, conforme o Plano de Trabalho e o Plano de Dragagem.

Caso seja necessário assegurar a adequada condição de navegabilidade em outros trechos, os serviços de dragagem poderão ser executados nos locais referentes aos trechos de Barranco do Navio, Monte Cristo e Largo do Roque, Santarenzinho e Pederneiras.

Os parâmetros técnicos utilizados para verificar a necessidade de atuação nestes outros trechos decorrerá da análise dos dados gerados no âmbito dos Sistemas de Alerta Hidrológico (SAH's), disponibilizados por meio da plataforma SACE, que têm por objetivo o monitoramento e a previsão de níveis de rios.

Caberá ao Partícipe 2 executar diretamente ou por meio de execução de terceiros, com recursos próprios e/ou de seus associados, a dragagem emergencial de manutenção aquaviária nos locais indicados, sem qualquer ônus financeiro para o DNIT.

Ressalta-se que não haverá transferência de recursos financeiros entre os partícipes para a execução do objeto da parceria. Cada um responsabilizar-se-á pela remuneração de seus respectivos servidores e colaboradores designados para as ações e atividades previstas neste Plano de Trabalho, como de quaisquer outros encargos a eles pertinentes.

3. JUSTIFICATIVA E MOTIVAÇÃO PARA CELEBRAÇÃO DO ACT:

O trecho fluvial em questão, faz ligação entre as cidades de Itaituba/PA e Santarém/PA, Rio Tapajós está sendo afetado pela estiagem e a vazante da Região Norte que prejudica a navegação e a capacidade de transporte.

As condições climáticas atuais na região Norte do país continuam a se deteriorar, com índices pluviométricos em queda acentuada. A estiagem e a vazante têm a capacidade de comprometer drasticamente a navegabilidade no Rio Tapajós, podendo interromper totalmente ou prejudicar severamente o tráfego de embarcações.

O índice percentil dos 5% menores valores lidos na régua de Itaituba para 2020, referente aos 5 anos anteriores, era de 202 cm. Entretanto, o mesmo índice estatístico para 2024 era de 149cm. Portanto, observa-se que houve uma redução de mais de 50 cm, reforçando que estamos sob um cenário climatológico diferente dos anos anteriores, que demanda um olhar diferente sobre a gestão do rio.

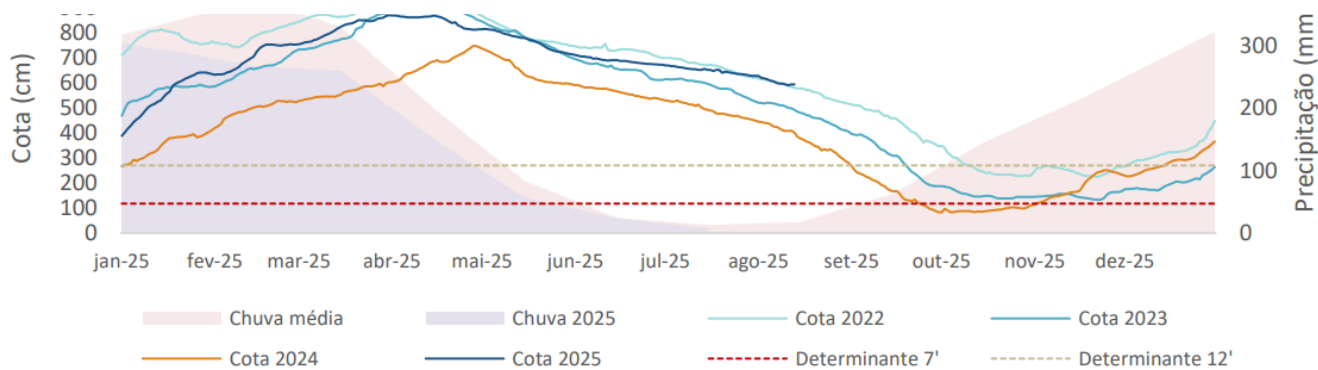
O gráfico das médias mensais de precipitação mostra que, até julho de 2025, o acumulado de precipitação (1.056 mm) está significativamente abaixo da média histórica (1.356 mm), evidenciando déficit hídrico de 22,2% no ano, segundo dados do Sistema MERGE, do INPE.

Cotograma Itaituba

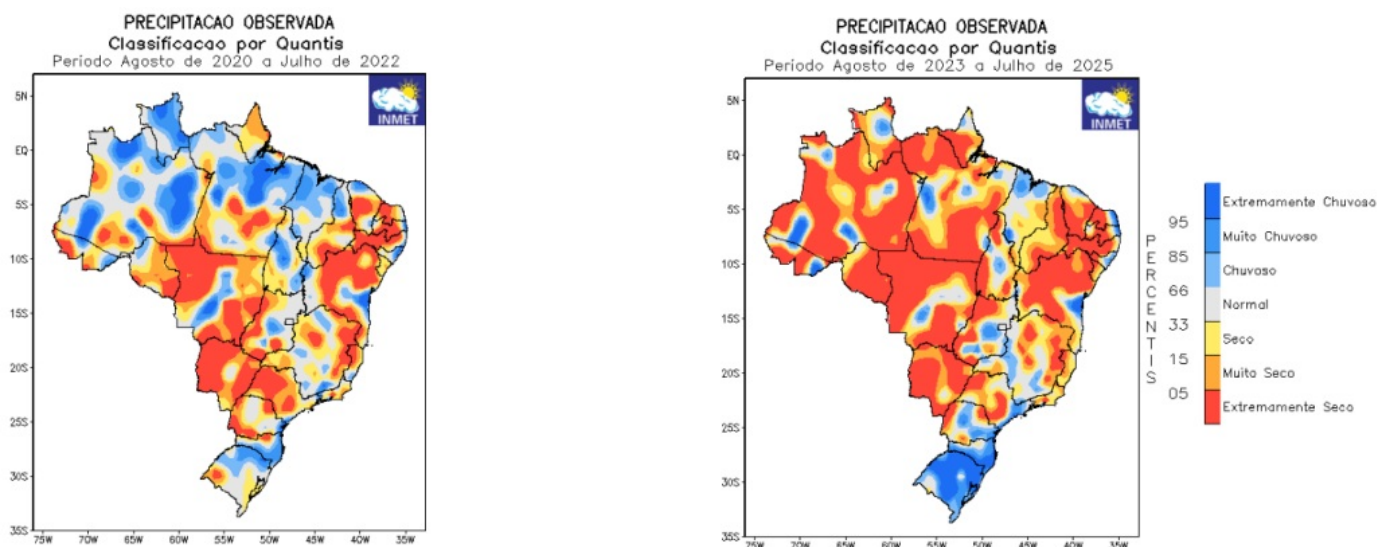
1000
900



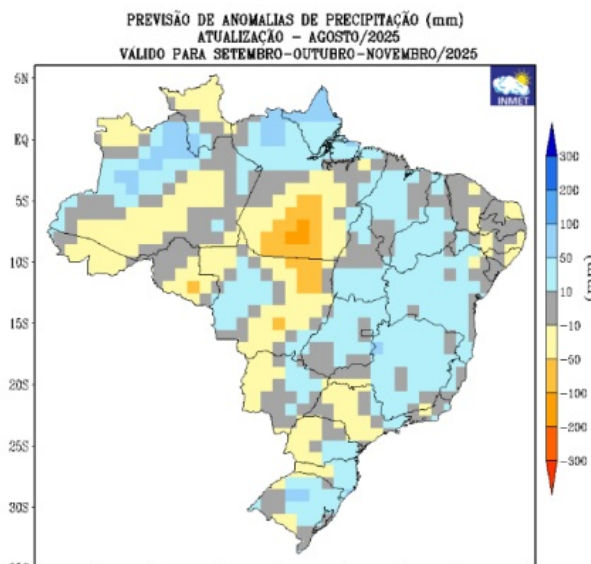
400



Os mapas de classificação por quantis do INMET reforçam essa tendência: o biênio mais recente (ago/2023 a jul/2025) apresenta grande predominância de áreas classificadas como “Seco” ou “Muito Seco” na região amazônica e Centro-Oeste – que compõe a bacia do rio Tapajós – contrastando com o biênio anterior, que já havia registrado secas relevantes, porém não tanto quanto o período mais recente.



Além disso, a previsão de precipitação, segundo o INMET para os meses de Setembro, Outubro e Novembro indica anomalias negativas entre 10-100 mm para aproximadamente 43% do Tapajós (além dos outros 26% de neutralidade). Esse cenário climatológico reforça a tendência de vazante pronunciada no último trimestre do ano, prejudicando a navegação.



O Rio Tapajós é fundamental para o transporte hidroviário da região Norte, uma vez que consiste em via de escoamento de produtos e mercadorias conectando áreas remotas da Amazônia ao restante do país. Considerando a dependência desse modal, a restrição de navegabilidade representa riscos significativos para a região, como os seguintes: (i) desabastecimento de combustíveis e insumos essenciais, comprometendo a segurança energética e o abastecimento da população local; (ii) redução do escoamento de grãos pelo Arco Norte, afetando a logística nacional e a competitividade do agronegócio brasileiro; (iii) aumento do transporte rodoviário, impactando as estimativas do DNIT para o modal, elevando custos logísticos, pressionando a infraestrutura terrestre e ampliando as emissões de CO₂, em prejuízo das metas ambientais nacionais; (iv) riscos atrelados à navegação.

A atividade proposta possui como escopo técnico a manutenção das condições de navegabilidade do curso d'água, com vistas a:

- Restabelecer o padrão de escoamento e navegabilidade originalmente existente, em consonância com o princípio da continuidade do serviço público e da função socioeconômica das hidrovias;
- Corrigir o assoreamento decorrente de processos naturais ou da deposição de rejeitos, medida enquadrada como ação de manutenção e não de ampliação;
- Assegurar a segurança da navegação e reduzir riscos ambientais relevantes, tais como enchentes e processos erosivos marginais, em atendimento ao dever de prevenção ambiental

Em situações de restrição de navegabilidade na Hidrovia do Tapajós, é amplamente reconhecida a necessidade de intervenções urgentes para restabelecer as condições de navegabilidade na região. A dragagem do canal navegável se sobressai como a principal medida capaz de garantir a segurança e a continuidade do transporte hidroviário, restituindo a profundidade mínima necessária para o tráfego seguro de embarcações.

Tal dragagem tem por objetivo permitir, com auxílio do uso do conceito de “calado dinâmico”, a plena operação e movimentação das embarcações que trafegam no trecho em questão, proporcionando o restabelecimento de profundidade mínima para a segurança da navegação no Rio Tapajós.

As obras e serviços serão executados de acordo com as normas, instruções e especificações de serviços estabelecidas pelo DNIT, pelas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM - Marinha do Brasil), bem como pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Antes de iniciar os serviços, a Contratada deverá adotar as providências exigidas pela Capitania dos Portos, conforme a Lei nº 9.537/97 que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, normatizado pela NORMAM 303/DPC.

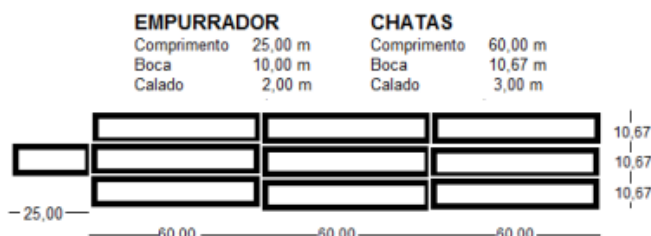
A execução da dragagem só ocorrerá após a entrega do Plano de Dragagem que será elaborado pelo DNIT, o plano de dragagem orientará de forma técnica e detalhada a execução dos serviços previstos.

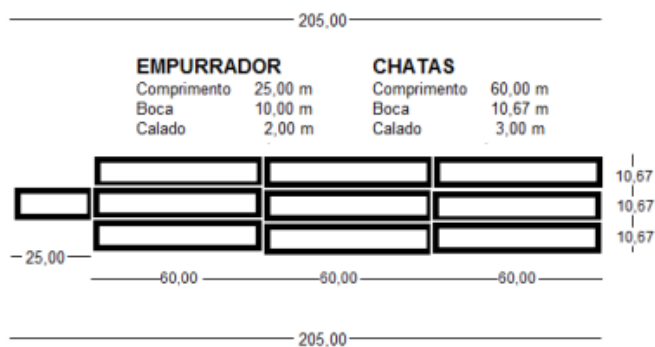
A execução das atividades de dragagem deverá ser realizada em estrita observância ao disposto na Instrução Normativa DNIT/SEDE nº 4/2021, seguindo o modelo utilizado nos PADMAS, sendo vedada qualquer prática em desacordo com seus preceitos. O cumprimento das disposições ali estabelecidas constitui condição obrigatória para a validade e a regularidade da presente execução, ficando a parte responsável sujeita às sanções administrativas e legais cabíveis em caso de descumprimento.

Os dados para composição do Plano de Dragagem serão coletados por empresa supervisora a ser contratada pelo DNIT. A supervisora será responsável por realizar as batimetrias prévias, a fim de obter os dados brutos necessários para subsidiar as etapas seguintes.

O Plano de Dragagem deve seguir algumas considerações já adotadas pelo DNIT no dimensionamento da hidrovia do Tapajós, nesse sentido, segue em síntese da geometria do Canal de Navegação e da Embarcação-Tipo:

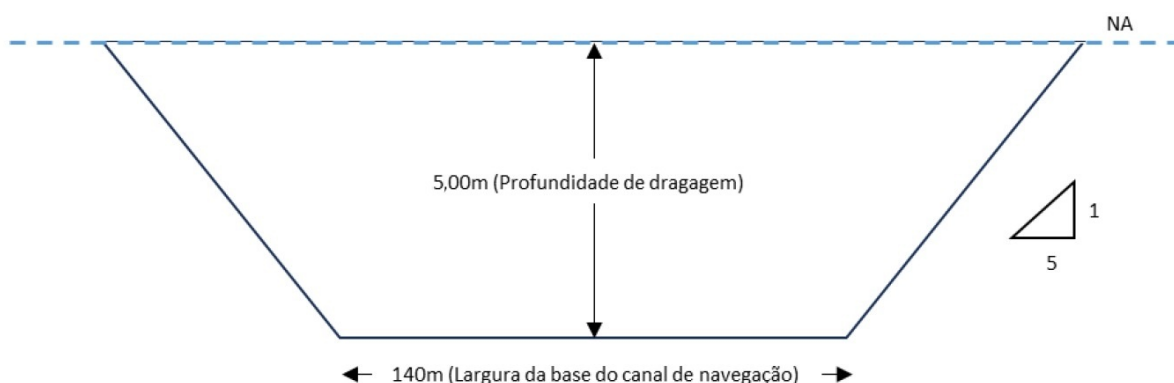
- Boca da Embarcação Tipo (B) = 32,00 m;
- Largura da base do canal de navegável = 140,00 m;
- Comprimento da Embarcação Tipo (L) = 205,00 m;
- Raio de Curvatura Sem Sobrelargura = 2.050 m;
- Sobrelargura (se $4*L < R < 10*L$) = $L^2/(2xR) = 1.025$ m;
- Talude de Dragagem (trechos com leitos arenosos, (V:H)) = 1:5;





Conforme definido no relatório PIANC (Relatório do Grupo de Trabalho II-30), uma maneira simples de levar em consideração squat, calado e incertezas de sondagem (e também proporcionar uma margem de segurança) é estabelecer um valor mínimo para a proporção profundidade/calado.

A profundidade do canal de navegação proposta no Plano de Dragagem, resulta em 5,00m, deste modo, para o presente caso, adotou-se 0,5 metros de tolerâncias para a embarcação de calado de 4,5 m.



Dessa forma, a parceria proposta neste Plano de Trabalho representa a consecução de finalidades de interesse recíproco e público, a fim de garantir a execução dos serviços em escala e prazo compatíveis com a urgência da situação, assegurando o funcionamento do principal corredor logístico da região e mitigando os impactos socioeconômicos decorrentes da estiagem.

Considerando que é possível celebrar parcerias entre a administração pública e as organizações da sociedade civil em regime de mútua cooperação, a execução da dragagem emergencial no Rio Tapajós pela Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior – ABANI se mostra uma resposta necessária e justificada diante do cenário de crise, visando proteger interesses públicos essenciais, bem como atender aos interesses de navegabilidade dos associados da ABANI.

A ABANI é uma organização da sociedade civil que representa empresas do setor de navegação junto aos órgãos governamentais e outras autoridades, a fim de promover políticas que fortaleçam a navegação interior no Brasil. Além disso, presta apoio técnico especializado em regulamentações nacionais e internacionais, auxiliando empresas a se adaptarem e implementarem boas práticas no uso dos rios e hidrovias.

Dessa forma, a parceria proposta neste Plano de Trabalho representa a consecução de finalidades de interesse recíproco e público, a fim de garantir a execução dos serviços em escala e prazo compatíveis com a urgência da situação, assegurando o funcionamento do principal corredor logístico da região e mitigando os impactos socioeconômicos decorrentes da estiagem.

Caracterização Jurídico-Técnica da Atividade:

- Natureza Jurídica: Trata-se de atividade de manutenção corretiva, enquadrada como intervenção de caráter essencialmente conservativo e não expansivo, nos termos da legislação ambiental aplicável;
- Método: Consiste na retirada controlada de material arenoso e rejeitos, conforme projeto técnico previamente aprovado, com fundamento no princípio da precaução;

aprovado, com fundamento no princípio da precaução,

- Âmbito da Atuação: Limita-se à recuperação do calado original, sem qualquer aumento da capacidade de transporte ou ampliação da seção navegável, não configurando, portanto, obra nova ou alteração substancial do leito;
- Referencial Técnico: Fundamenta-se em levantamentos batimétricos e relatórios históricos elaborados por órgãos técnicos competentes, que servem como parâmetro de aferição da legitimidade e necessidade da intervenção;
- Técnica: Visa à recomposição da seção do leito fluvial aos parâmetros originais, assegurando a continuidade do transporte hidroviário e a estabilidade hidráulica, em conformidade com os princípios da legalidade, segurança jurídica e preservação ambiental.

4. SUBDESCENTRALIZAÇÃO

A Unidade Descentralizadora autoriza a subdescentralização para outro órgão ou entidade da administração pública federal?

- Não haverá descentralização de recursos por parte do DNIT/União.

5. CRONOGRAMA FÍSICO

EIXOS DE ATUAÇÃO	DESCRIÇÃO	PRAZO/PERIODICIDADE	RESPONSÁVEL
Avaliação e Diagnóstico Inicial	Realizar o monitoramento e a avaliação da situação nos trechos de Itapaiuna e Amorim, bem como nos trechos de Barranco do Navio, Largo do Roque, Santarenzinho e Pederneiras.	Mês 1	ABANI
Execução da dragagem	Mobilização das embarcações, execução da dragagem em ordem de criticidade	Mês 1-2	ABANI
Monitoramento hidrológico e ambiental	Monitoramento periódico de cotas (SGB/ANA) e verificação da eficácia das intervenções via batimetrias, além do monitoramento ambiental e de suas condicionantes conforme determinadas pela SEMAS/PA	Mensal, durante o período da cooperação	ABANI + DNIT

6. METAS E BENEFÍCIOS ESPERADOS

META	DENOMINAÇÃO	BENEFÍCIOS ESPERADOS
1	Da proposta de acordo de cooperação	Trata-se de proposta de interesse na mútua cooperação, visando à execução de plano de trabalho, do qual não decorrerá obrigação de repasse de recursos financeiros entre os partícipes
2	Diagnóstico e monitoramento hidrossedimentológico dos passos críticos	Identificação do polígono de dragagem e volume total a ser dragado em cada um dos passos críticos e a garantia de que as intervenções tenham efeito sustentável e que possibilita replanejamento dinâmico conforme as condições climáticas
3	Execução da dragagem no passos críticos identificados	Restabelecimento da profundidade mínima necessária para navegação segura, evitando interrupção logística
4	Monitoramento ambiental e avaliação contínua	Garantir que a atividade ocorra de forma controlada e sustentável, atendendo às exigências legais e minimizando os impactos ao meio ambiente e atendendo as condicionantes impostas pelo órgão ambiental

Observação: O preenchimento do PAD deverá ser até o nível de elemento de despesa.

7. PROPOSIÇÃO

Brasília-DF, 07 de outubro de 2025.

(Documento assinado eletronicamente)

EDME TAVARES DE ALBUQUERQUE FILHO

Diretor de Infraestrutura Aquaviária - Substituto

8. APROVAÇÃO

Brasília-DF, 07 de outubro de 2025.

(Documento assinado eletronicamente)

EDME TAVARES DE ALBUQUERQUE FILHO

Diretor de Infraestrutura Aquaviária - Substituto

(Documento assinado eletronicamente)

JOSÉ REBELO III

Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior - ABANI



Documento assinado eletronicamente por **JOSE REBELO III, Usuário Externo**, em 04/11/2025, às 19:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Edme Tavares de Albuquerque Filho, Diretor de Infraestrutura Aquaviária-Substituto(a)**, em 05/11/2025, às 12:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **22911404** e o código CRC **FB771C0C**.