

Hidrovia da Lagoa Mirim terá concessão de 30 anos

Documento foi entregue ao governo federal nesta quarta-feira

/LOGÍSTICA

Fernanda Crancio

fernanda.crancio@jornaldocomercio.com.br

Entregue a autoridades dos governos brasileiro e uruguaio nesta quarta-feira (13), o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental da Hidrovia da Lagoa Mirim, que ligará comercialmente o Sul do Estado ao Nordeste do país vizinho por via fluvial, prevê uma concessão de 30 anos (25 anos com possibilidade de renovação por mais cinco) à iniciativa privada e a possibilidade de transportar uma carga anual de cerca de 5 milhões de toneladas entre as duas fronteiras. O projeto, primeiro voltado ao transporte hidroviário qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) federal, é visto como fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico regional, reduzir custos logísticos e fortalecer as relações binacionais.

O levantamento, produzido ao longo de sete meses pela empresa paulista DTA Engenharia, servirá de referência

para a elaboração do edital da obra, que consta entre as prioridades dessa reta final da atual gestão do presidente Jair Bolsonaro. O documento, com cerca de 500 páginas e elaborado por uma equipe de cerca de 30 técnicos, foi entregue ao ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, pelo presidente da DTA, engenheiro João Acácio Gomes de Oliveira, em solenidade na sede da embaixada do Uruguai em Brasília.

O estudo sugere duas modalidades de concessão a serem consideradas: a simples, onde todo o projeto fica a cargo da empresa concessionária, que deverá cobrar tarifas mais altas de pedágio e assumir todos os riscos do processo; e a patrocinada, na qual a União pode patrocinar o concessionário, que, em contrapartida, deve arcar com a manutenção e operação de todo o processo, cobrando tarifa reduzida.

A hidrovia terá 30 metros de largura, 3,80 metros de profundidade e 254 quilômetros de extensão. A obra em si não é considerada de alta complexida-

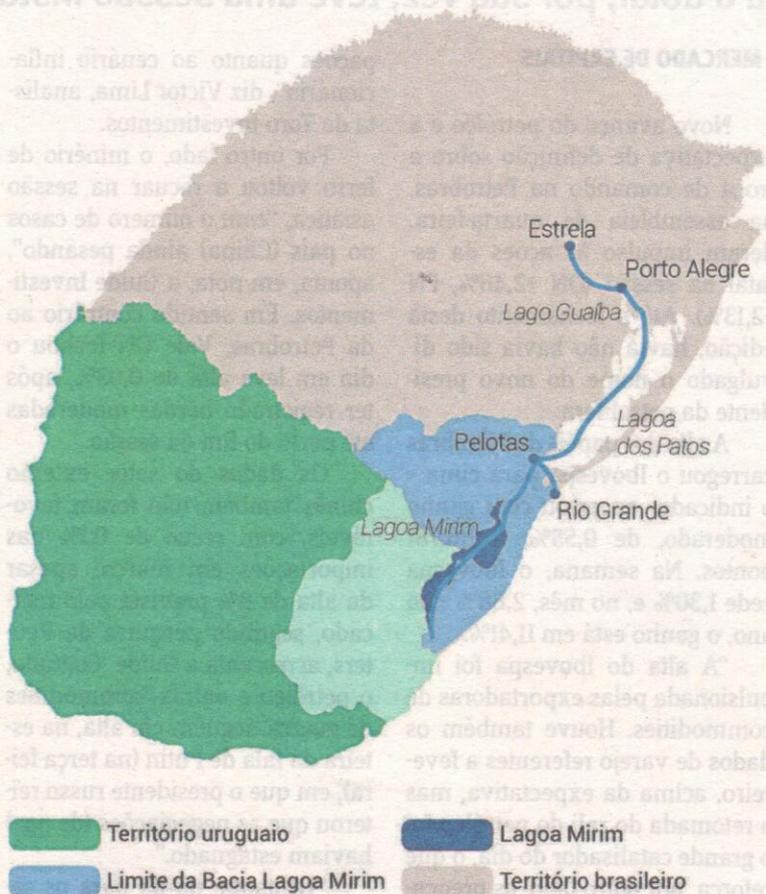
de e tem custo avaliado em US\$ 10 milhões - ou cerca de R\$ 45 milhões. No entanto, o desafio do projeto está no equilíbrio de três tripés fundamentais: dragagem, sinalização da hidrovia e operacionalização da Eclusa de São Gonçalo, localizada em Pelotas; a regulação do transporte de cargas de navegação e a construção de terminais de apoio às operações.

“Não se faz uma hidrovia e se espera a carga, ela tem que ser feita tendo a carga disponível e terminais para operacionalização. As cargas se desenvolvem de acordo com as safras, e um terminal leva entre um ano e meio e dois anos para ser construído, então, o desafio do projeto é achar o equilíbrio dessas etapas”, avalia Oliveira.

Segundo o engenheiro, as despesas de capital (Capex), que incluem máquinas, equipamentos, instalações e benfeitorias à obra estão avaliadas em R\$ 85 milhões, e as de operação (Opex), que envolvem custos com manutenção, salários, contratação de serviços, despesas de instalações, etc., estão orçadas em R\$ 16 milhões anuais. A tarifa mais alta do pedágio ficaria em torno de R\$ 10,00 por tonelada (embarcação mais carga), e a mais barata em torno de R\$ 6,00 por tonelada, em caso de Capex do governo. O retorno do investimento (Payback) está previsto para um prazo estimado de 14 anos.

Hidrovia Lagoa Mirim Canal São Gonçalo

Previsão de ligação hidroviária
entre Brasil e Uruguai



Projeto será o primeiro modal hidroviário com pedágio

Incluído no programa de desestatização do governo federal em novembro do ano passado, o projeto da Hidrovia da Lagoa Mirim é considerado piloto para investimentos no modal hidroviário no País e será o primeiro pedagiado, ligando as fronteiras dos dois países. Seu funcionamento permitirá o escoamento de embarcações oriundas do Uruguai ao Porto de Rio Grande pela hidrovia, que conectará as Lagoas Mirim e dos Patos. O ponto de partida da obra

será a dragagem e sinalização da hidrovia pelo Canal de São Gonçalo, que conecta as duas lagoas, no trecho entre o Canal do Sangradouro (Extremo Norte) e o Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar (Extremo Sul).

Os próximos passos dependem da revisão detalhada do estudo pelos órgãos competentes e, se necessário, uma complementação desse trabalho com apoio da CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina).