

## Porto de Santos planeja novo contrato de ferrovias neste ano

**Fonte:** *Valor*

**Data:** *28/04/2022*

Para além da privatização, o porto de Santos planeja tirar do papel até o fim de 2022 a nova operação de suas ferrovias internas, a concessão da FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos). O contrato, que prevê R\$ 891 milhões de investimentos, deverá ser deliberado pelo Tribunal de Contas da União.

“Após o chamamento, está prevista uma transição operacional, e assinatura do contrato no quarto trimestre”, disse Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios da Santos Port Authority (SPA), em evento com investidores realizado ontem.

A concessão prevê mais do que dobrar a capacidade das ferrovias internas do porto, que hoje já estão próximas ao limite. Com os investimentos bilionários que operadores ferroviários estão realizando para ampliar suas malhas no interior do país, há uma preocupação de que o porto não suporte esse aumento de carga e se torne um gargalo.

Atualmente, a capacidade das ferrovias do porto é de 50 milhões de toneladas por ano. Em 2021, a movimentação já chegou a 47,3 milhões de toneladas. “O porto está muito próximo de um gargalo de capacidade. Se não fosse a quebra da safra de milho no ano passado já teria havido problemas. Então há um risco [para este ano]”, afirma o diretor. O plano da FIPS é elevar o limite para 115 milhões de toneladas, em um prazo de cinco a dez anos.

Hoje, a gestão das ferrovias é feita por uma concessão da Rumo, o Portofer, que venceria em 2025. A proposta da FIPS, apoiada pelas empresas, é encerrar antecipadamente o contrato e iniciar uma nova concessão, com modelo associativo. Nele, todos os operadores de ferrovias que acessam o porto poderão participar e farão uma gestão compartilhada.

Os investimentos serão divididos entre as companhias, com base no histórico de movimentação das ferrovias e na projeção dos próximos anos. Dessa forma, os aportes serão proporcionais aos benefícios obtidos a partir das obras. O custeio também será calculado com base nos volumes de carga. “Caso alguma empresa não tenha interesse de participar também poderá movimentar seus trens, mas pagará uma remuneração pelo capital investido”, explicou Stupello.

Inicialmente, o FIPS previa cerca de R\$ 2 bilhões em obras, mas parte delas foram transferidas ao processo de renovação antecipada do contrato da MRS. Outra parcela das intervenções já foi feita ou sofreu redução de valor (como o acesso na entrada da cidade).

O diretor se diz otimista em relação à análise do TCU. “A área técnica avaliou o projeto como muito positivo. Acreditamos que não haverá nenhuma surpresa com o acórdão e poderemos seguir como planejado”, afirmou.

No evento, os executivos também reforçaram a intenção de realizar a privatização da SPA ainda neste ano. “Entre os interessados, há todo tipo de perfil, desde terminais, fundos de investimento em infraestrutura e empresas que tradicionalmente olham para ativos de concessão, com vocação de construção”, afirmou o presidente, Fernando Biral.

“É um ativo que não tem problema de demanda, tem possibilidade de inúmeros negócios na nova área [‘greenfield’ incluída na poligonal do porto]. Os fundos de investimento já demonstraram interesse no leilão da Codesa [Companhia Docas do Espírito Santo] e acredito que vão vir também em Santos”, completou.

Questionado sobre o impacto do ano eleitoral no processo, Biral diz que “não tem sentido efeito de questões políticas”. “É claro que tudo tem um risco. Se tiver atraso, mudança política [em 2023], pode sim haver problemas no futuro. Mas acredito que, pela forma como o projeto foi estudado, debatido, será um atraso caso não for em frente. É um processo irreversível”, afirmou.

No mercado, há uma forte descrença em relação à viabilidade de realizar a licitação ainda neste ano. Porém, para fontes próximas ao projeto, há uma expectativa de ao menos publicar o edital até o fim de 2022.