

**Infraestrutura** Porto busca evitar novo gargalo na chegada de trens

# Santos muda contrato de ferrovia para atrair R\$ 2 bi

Daniel Rittner  
De Brasília

A Autoridade Portuária de Santos (SPA) pretende rescindir antecipadamente o contrato da Portofer, empresa que coordena a chegada de trens ao cais santista, e buscar investimentos superiores a R\$ 2 bilhões na ampliação da ferrovia interna do porto por meio de um novo contrato.

O plano deve ser anunciado hoje pela SPA, novo nome da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), e tem como objetivo desmontar uma bomba-relógio que vem se formando para os próximos anos.

Hoje a malha ferroviária que funciona dentro do condomínio portuário e dá acesso aos terminais de diferentes tipos de cargas permite movimentação anual de 50 milhões de toneladas. Isso era tradicionalmente suficiente para absorver tudo o que chegava pelos vagões da Malha Paulista (da Rumo) e da MRS Logística. O contrato da Portofer expira em 2025 e depois se estudaria o que fazer.

Nos últimos meses, entretanto, o cenário mudou e surgiu um gargalo de grandes proporções no horizonte. O governo federal prorrogou a concessão da Malha Paulista até 2058. Investimentos bilionários feitos pela Rumo vão elevar sua capacidade de transporte das atuais 35 milhões para 75 milhões de toneladas anuais.

Ainda em tratativas com o governo, mas já em processo adiantado, a renovação antecipada do contrato da MRS Logística aumentará a movimentação de sua Malha Sudeste de 10 milhões para 15 milhões de toneladas por ano. Tudo isso antes de 2025. É uma projeção que já supera a capacidade oferecida hoje pela Portofer e cria pressão sobre o porto.

"Hoje a ferrovia interna não é um grande gargalo, mas será em pouquíssimo tempo. O que estamos providenciando é uma correção de rota nessa trajetória para evitar que ocorra descasamento entre o que chega pelas ferrovias e a nossa capacidade de operação", afirmou ao **Valor** o presidente da SPA, Fernando Biral. "Vamos fazer



Stupello (esq.) e Biral, da SPA, querem alinhar a capacidade do porto às expansões que serão feitas pela Rumo e MRS

tudo de forma bem alinhada com o cronograma de investimentos [das concessionárias] terra acima."

Para dar o volume adicional de cargas que começará a chegar ao porto nos próximos anos, a estimativa da SPA é que serão necessários investimentos de pelo menos R\$ 2 bilhões em diversas melhorias: obras de novos ramais, uma pera ferroviária na margem direita do porto (Santos), um novo retro-pátio ferroviário na margem esquerda (Guarujá), eliminação de cruzamentos entre trilhos e carros, construção de passarelas de pedestres dentro do porto organizado.

Uma consulta pública com prazo de 45 dias será aberta pela autoridade portuária, nesta quarta-feira, para receber contribuições sobre a nova contratação. O que hoje é Portofer passará a chamar-se Ferrovia Interna do Porto de Santos, ou simplesmente FIPS, mas com a mesma dinâmica empregada no contrato vigente: gestão integrada

por todos os interessados, autorregulação operacional entre as concessionárias de ferrovias, e rateio de custos e despesas proporcionalmente à movimentação de cargas.

Na prática, será formada uma sociedade de propósito específico (SPE) à qual poderão se somar todas as concessionárias interessadas. Chegam ao porto trens da Rumo (Malha Paulista, Ferronorte, Norte-Sul), da MRS e da VLI. Por isso, acredita-se em uma eventual participação das três operadoras na futura gestão compartilhada.

"O contrato prevê um chamamento, a cada dois anos, para a possibilidade de novos entrantes na SPE", explicou o diretor de desenvolvimento de negócios e regulação do Porto de Santos, Bruno Stupello. Segundo ele, a autoridade portuária fará parte do conselho de administração dessa SPE e terá poder de veto para obras ou expansões que privilegiem um operador em detrimento de outro.

Não será preciso fazer um rito de licitação como em outras contratações. O artigo 28 da Lei de Responsabilidade das Estatais (13.303 de 2016) legitima a dispensa de processo seletivo competitivo quando uma oportunidade de negócio é oferecida a todos os interessados. O novo contrato terá duração de 30 anos.

A Portofer foi criada pela Codesp em 2000, quando a estatal resolveu arrendar vias férreas e equipamentos do cais santista. As instalações ficaram nas mãos de um consórcio formado pelas concessionárias de ferrovias que chegavam ao porto: Ferroban, Ferronorte e Novoeste. Na época, a MRS não quis participar. Nos últimos 20 anos, as três operadoras foram unificadas e vendidas, transformando-se primeiro em ALL e depois incorporando-se ao grupo Cosan, por meio da Rumo. A governança do atual contrato tem sido objeto frequente de críticas pelos órgãos de controle.