

Santos prevê R\$ 7 bi em arrendamentos e acessos

Porto amplia investimento em ferrovias para aumentar movimentação de cargas enquanto aguarda desestatização

Diego Garcia

RIO DE JANEIRO O porto de Santos entra em 2021 com a projeção de novos arrendamentos que vão gerar R\$ 4,8 bilhões em investimentos, além de mais R\$ 2 bilhões em novos acessos rodoferroviários. Além disso, estarão em andamento obras que movimentam investimentos de R\$ 1,5 bilhão. Tudo isso antes de seu processo de desestatização, que está em fase de estudos.

O porto já teve a conclusão de outras quatro obras em 2020, todas recém-inauguradas. Entre elas, a construção de uma periferia ferroviária (desvio usado para mudar a direção de uma composição), que aumentou o transporte de celulose por meio de trens. Os investimentos somaram R\$ 1,057 bilhão. A SPA, que administra o porto, ainda estima outros R\$ 387 milhões nas avenidas perimetrais.

O investimento em ferrovias, aliás, vão ganhando força, e a projeção é que a participação dos trens no transporte de cargas no porto de Santos suba de 33% para 40%. É a previsão de Diogo Piloni, secretário nacional de Portos.

"Isso está na linha do que é o planejamento do PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos). Ele tem alguns pilares, e um deles é a questão da utilização mais massiva do transporte ferroviário para o porto com esses investimentos", afirmou Piloni.

Fernando Biral, diretor-presidente da SPA, afirmou que o investimento no modal ferroviário otimiza o espaço disponível no porto, que fica colado na cidade de Santos.

"Quanto mais caminhão em movimento circulando pela cidade, pior a qualidade de vida da população. O transporte ferroviário tem todas as vantagens. É uma adaptação custosa, herdamos um porto totalmente desenhado para movimentação rodoviária, precisa fazer muitos investimentos."

Os investimentos em ferrovias devem multiplicar a movimentação atual de cargas, segundo Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA. "A capacidade ferroviária de escoamento de cargas para Santos deve chegar a 120 milhões de toneladas. Hoje, o porto tem capacidade de 50 milhões de escoamento de ferrovia, por isso a necessidade urgente do acesso ferroviário no porto de Santos", disse Stupello.

A DPWorld, um dos maiores terminais do porto, investe, em parceria da **Suzano**,

R\$ 700 milhões na construção da periferia ferroviária, de um armazém com 35 mil toneladas de capacidade estática, na expansão do cais de 653 metros para 1.100 metros e em novos dois viadutos.

Fábio Siccherino, diretor comercial e de relações institucionais da DPWorld, apontou que a construção do desvio ferroviário contribui para reduzir o custo logístico do terminal. "É fundamental. Além do fator de sustentabilidade, tem a questão do ambiente e torna o produto mais competitivo no exterior."

Patrícia Lascosque, superintendente de Portos da Suzano, afirmou que a empresa possui 90% de suas vendas destinadas ao mercado internacional, com estrutura logística que abastece mais de 80 países, razão pela qual decidiu investir no porto de Santos.

"Todo o projeto foi pensado para conciliar eficiência e tecnologia com sustentabilidade. A ampliação possibilitou, por exemplo, que o terminal pudesse operar ao mesmo tempo até dois navios dedicados às operações de celulose", disse Patrícia. A DPWorld Santos pode receber até quatro navios simultâneos.

O empreendimento possui um armazém de 35 mil metros quadrados, com capacidade estática para mais de 150 mil toneladas de celulose.

Já entre os futuros arrendamentos previstos para antes da desestatização do porto, estão dois licitados em 2020 e arrematados pela Eldorado e pela Bracell, com previsão de obras em 2021, em investimentos de R\$ 380 milhões.

Entram na lista mais dois arrendamentos de granel líquido com consultas públicas já realizadas, no momento em análise pelo TCU, com estimativa de obras que chegam a R\$ 1 bilhão.

Ainda estão previstos outros dois leilões de contêineres, sendo um de terminal portuário e outro retroportuário, e um de granel sólido mineral, em estudos preliminares, mais um que já foi qualificado no PPI. Esses quatro, somados, chegam a R\$ 3,4 bilhões em investimentos.

A SPA também prevê investimentos de R\$ 2 bilhões em acessos rodoferroviários.

Além disso, estão em andamento o retroportuário do Valongo e Alemoa, a terceira linha do Valongo, a periferia na região de Outeirinhos, as novas linhas do pátio do Macuco, o retroportuário da Prainha, o viaduto da entrada de Santos, dos viadutos entre o canal 4 e Ponta da Praia, as passarelas da margem direita do porto e outros.

Porto de Santos prevê R\$ 7 bilhões em arrendamentos e acessos em 2021

Antes de desestatização, complexo marítimo recebe investimentos em obras que somam R\$ 2,6 bilhões

Obra	Empresa	Investimento	Previsão de conclusão
Novo viaduto na Ilha Barnabé	Suzano, MRS, Ferrovia Centro Atlântica, Rumo	R\$ 40.000.000,00	Concluída em 2020
Novo pier de atracação	Ageo Norte	R\$ 68.000.000,00	2022
Ampliação e aprofundamento do cais e reforço da estrutura para a instalação de trilhos para os novos portêineres, dois portêineres, 30 reboques e 30 terminal tractors	Santos Brasil	R\$ 420.000.000,00	2021
Novo terminal (STS 20)	Hidroviás do Brasil	R\$ 203.000.000,00	2022
Readequação de linhas férreas	Portofer	R\$ 64.000.000,00	2021
Novos 11 silos, 1 nova moega ferroviária, 2 novos tombadores rodoviários, 3 torres de embarque e repotencialização do armazém 40	Terminal Exportador de Santos (TES)	R\$ 395.000.000,00	2023
Instalação de shiploader	Terminal XXXIX	R\$ 89.000.000,00	2021
Instalação de novos tanques	Citrosuco	R\$ 65.000.000,00	Concluída em 2020
Novo armazém para açúcar e tulla ferroviária	VLI	R\$ 252.000.000,00	Concluída em 2020
Construção de periferia ferroviária, de armazém com 35 mil toneladas tons de capacidade estática, expansão do cais de 653 m para 1.100 m e novos dois viadutos	DPW e Suzano	R\$ 700.000.000,00	Concluída em 2020
Dragagem de manutenção	SPA	R\$ 274.700.000,00	2021
Reforço e recuperação do cais da Ilha Barnabé	SPA	R\$ 24.800.000,00	2021

Principais projetos públicos futuros

Obra	Valor	Status
Avenida Perimetral (MD) Centro-Histórico	R\$ 2.100.000,00	Em processo licitatório
Avenida Perimetral (MD) Alemoa	R\$ 27.500.000,00	Em processo licitatório
Avenida Perimetral (MD)-Repavimentação Av. Mario Covas	R\$ 7.500.000,00	Em processo licitatório
Avenida Perimetral (ME)	R\$ 350.000.000,00	Em licenciamento ambiental

Futuros arrendamentos (previstos para antes da desestatização) e acessos

Área	Carga	Investimento	Status
STS 14*	Eldorado	R\$ 186.886.000,00	Licitados em 2020/Leilão vencido pela Eldorado/ obras iniciam em 2021
STS 14A (Bracell)	Celulose	R\$ 192.994.000,00	Licitados em 2020 /Leilão vencido pela Bracell/ obras iniciam em 2021
STS 08A	Granel Líquido	R\$ 791.783.000,00	Consultas públicas realizadas, em análise no TCU
STS 08	Granel Líquido	R\$ 265.485.000,00	Consultas públicas realizadas, em análise no TCU
SSZ 39	Contêiner		Estudos preliminares
SSZ 25E	Granel Sólido Mineral	R\$ 3.400.000.000,00*	Estudos preliminares
TRA SABOO	Contêiner		Estudos preliminares
STS 11	Granel Sólido Vegetal		Qualificado no PPI

Gastos com acessos rodoferroviários

Total **R\$ 2 bilhões**



Ferrovia retroportuário do Valongo/Alamoa; 3ª Linha do Valongo; Pera Outeirinhos; Novas linhas pátio do Macuco; retroportuário da Prainha; entre outros



Rodoviário viaduto entrada de Santos; viadutos entre canal 4 e Ponta da Praia; entre outros, além de passarelas na Margem Direita

Leilões mudam perfil de operadores do porto paulista

Entre os arrendamentos e obras, o secretário de portos Diogo Piloni ainda apontou como segundo pilar do PDZ a chamada "clusterização" do porto, ou seja, concentrar nas mesmas áreas os terminais com o mesmo tipo de carga de movimentação, fazendo com que o complexo marítimo tenha terminais operando com escala superior.

"Não dá para ter mais no porto operações de pequeno porte e ineficientes. Não se trata de predileção por empresas grandes ou desprestígio a empresas familiares que opera no porto. Não há impedimento que participem do processo de licitação. Mas trarão operações e terminais com outro grau de eficiência."

O momento é considerado histórico para o porto, pois contratos de arrendamentos que vinham desde os anos 1990 chegaram ao fim, dando lugar a um novo perfil de operador. Assim, vão saindo de cena empresas sem governança e entrando arrendamentos feitos por grandes multinacionais ou empresas listadas na Bolsa.

Um dos principais é da Hidroviás do Brasil, que venceu leilão de agosto de 2019 e está investindo R\$ 332,5 milhões no novo terminal STS 20, sendo R\$ 112,5 milhões referente à outorga, mais os R\$ 220 milhões previstos no edital para melhoria da estrutura, como a construção e reforma dos armazéns e berço dos navios.

No local, ficava o antigo terminal Pérola, que tinha a Rodrimar como um dos acionistas. Agora, a Hidroviás tem a concessão do terminal por 25 anos e vai movimentar fertilizantes e sal, consumindo insumos principalmente dos segmentos de cana, citros e florestamento. Cerca de 30% das obras já estão concluídas, com previsão de entrega para 2022.

Fábio Schettino, presidente da Hidroviás, disse que a operação em Santos faz parte da estratégia de suprir uma demanda de negócio importante, atendendo o mercado de São Paulo, já que o terminal é muito relevante para o abastecimento de fertilizantes e sal no estado.

"A operação de fertilizantes tem crescido consideravelmente no porto de Santos, em razão da demanda do estado, onde se encontram mercados estáveis de cana de açúcar e café. Essas características resultam em um mercado cativo e regular para a companhia."