

# Fips: concessão sai até agosto de 2022

Esta é a proposta do Ministério da Infraestrutura, que prevê investimentos de R\$ 1,8 bilhão nas linhas ferroviárias internas do Porto

## PALAVRA DO EDITOR

Diante do crescimento previsto para o transporte ferroviário de cargas até o Porto de Santos nas próximas décadas, é essencial melhorar a malha ferroviária do complexo marítimo.

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

O Governo Federal espera concluir, até agosto do ano que vem, a concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que deverá impulsionar investimentos da ordem de R\$ 1,8 bilhão na malha ferroviária do cais santista. A previsão é de que os documentos relativos ao processo sejam enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU) na segunda quinzena de dezembro. É que o chamamento público seja realizado em abril de 2022.

O cronograma foi apresentado pelo diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos, do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Fábio Lavor Teixeira, ontem, durante sua participação em uma audiência pública na Câmara dos Deputados. Os debates foram propostos pela deputada federal Rosana Valle (PSB-SP).

As discussões giraram em torno da viabilidade de criação da sociedade de propósi-



Audiência pública sobre a concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos foi proposta pela deputada federal Rosana Valle (PSB-SP)

to específico (SPE) que vai operar a Fips. A ideia é que ela seja formada pelas empresas que atuam no transporte ferroviário no Porto. Para Lavor, é fundamental que seja um contrato de cooperação com tarifas e custos iguais, com processo de governança com transparência, que garanta atendimento integral da demanda e seja aberto a novos players.

“(O modelo) vai ser submetido para apreciação formal do Tribunal de Contas. Destaco o termo formal porque o Tribunal já tem sido informado dos andamentos. A gente, o Ministério, a Autoridade Portuária e a Agência (Nacional de

Transportes Aquaviários, a Antaq) já têm deixado o Tribunal a par dessa discussão, até para que ele possa contribuir, como tem feito, de forma muito republicana e técnica, não só na Fips, mas nos processos de desestatização, arrendamentos e prorrogação de contrato”, destacou Lavor.

### INTEGRAÇÃO

De acordo com o diretor-geral da Antaq, Eduardo Neri, integração, investimento e regulação são três pilares que devem nortear as contratações. O primeiro ponto foi bastante lembrado pela iniciativa privada durante a audiência.

Segundo Neri, a Ferradura – linhas ferroviárias que ligam o sopé da Serra do Mar às margens do Porto – é um trecho estratégico tanto pro setor ferroviário quanto pro portuário, por ser o caminho necessário para a maior parte das cargas

de importação e exportação. Mas a decisão quanto à inserção desse trecho da malha ferroviária na concessão no contrato da Fips cabe à pasta da Infraestrutura.

“De todo modo, independente dessa decisão, o certo é que esses desafios de integração precisam estar todos eles bem discriminados, detalhados no modelo de contratação”, explicou.

Segundo Neri, de nada adianta ter uma eficiência na malha ferroviária, se a integração não for eficiente. “Os investimentos têm que ser sincronizados, têm que estar alinhados na Ferradura, alinhados às demandas de carga da Fips.

Por essa razão, ainda que o contrato permaneça sob a gestão, dentro do contrato de concessão da MRS, é importante que essa operação seja feita de modo conjunto para superar esse desafio importante da integração. Sem essa perfeita integração, harmonia, a eficiência certamente será comprometida”.

Na audiência, o diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, destacou as expectativas relacionadas a essa integração. “Temos questões importantes a serem resolvidas nessa migração das ferrovias que chegam na Ferradura até que as cargas chegam aos terminais. Então, temos enormes desafios operacionais para fazer com que essa carga flua de maneira mais eficiente, sendo capaz de atender a todo o Porto de Santos com a necessidade que ele precisa”.

Para o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, o sistema ferroviário alimenta o Porto e é fundamental que os contratos garantam as obras necessárias dentro e fora do complexo. “Os investimentos, os planejamentos, a operacionalização da malha ferroviária interna e externa do Porto de Santos precisam ter encaminhamentos conjuntos, quer sejam em mesmo contrato ou em contratos separados”.