



**DIAGNÓSTICO LOGÍSTICO  
DE MATO GROSSO DO SUL  
2020-2035**

**RELATÓRIO PARCIAL DO DIAGNÓSTICO DA  
SITUAÇÃO ATUAL**

**VOLUME II – METODOLOGIA COM DIAGNÓSTICO  
DA DEMANDA E DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA**

**TOMO I: CARACTERIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA  
ATUAL DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DO  
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

**SETEMBRO / 2021**

SETEMBRO/2021



Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C  
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares  
Brasília/DF - 70308-200  
[ontl@epl.gov.br](mailto:ontl@epl.gov.br) / [negocios@epl.gov.br](mailto:negocios@epl.gov.br) /  
[institucional@epl.gov.br](mailto:institucional@epl.gov.br)  
© 2021

**SEMAGRO**  
Secretaria de Estado de Meio Ambiente,  
Desenvolvimento Econômico,  
Produção e Agricultura Familiar



**GOVERNO  
DO ESTADO**  
Mato Grosso do Sul

**Contrato nº 003/2021 – SEMAGRO**  
Número Cadastral 14.682/2021  
Processo nº 71/000.366/2020



**GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

**Governador**

REINALDO AZAMBUJA

**Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar**

JAIME ELIAS VERRUCK

**Assessor de Logística**

LUCIO LAGEMANN

**Coordenadora de Compras**

RAMONA QUEIROZ DE SOUZA

**EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A. - EPL**

**Diretor-Presidente**

ARTHUR LUIS PINHO DE LIMA

**Diretor de Planejamento**

RAFAEL ANTÔNIO CREN BENINI

**Diretor de Gestão**

MARCELO GUERREIRO CALDAS

**Gerente de Inteligência e Negócios**

JOÃO PAULO BITTAR HAMÚ NOGUEIRA

**Coordenação do Observatório**

**Gerente do Projeto**

LILIAN CAMPOS SOARES

**Líder Técnico do Projeto**

CÍCERO RODRIGUES DE MELO FILHO

**Equipe Técnica**

ALEXANDRE MORENO RICHWIN FERREIRA

ARARIGLENO ALMEIDA FERNANDES

EDUARDO DORNELAS MUNHOZ

FLAVIA MARTINS DE FARIAS

FREDERICO JORGE GOMES DE SOUSA

IANA BELLI REIS SILVA

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

TÁCIO TEIXEIRA DE BRITO

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

TIAGO MIGUEL M. QUIRINO DE ARAÚJO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

**Gerente de Relações Institucionais e Cidadania**

PATRICIA GOMES DA CUNHA (Substituta)

**Diagramação**

THIAGO DE OLIVEIRA BORGES

# SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS .....	6
LISTA DE TABELAS .....	7
SIGLAS .....	8
INTRODUÇÃO .....	10
IDENTIFICAÇÃO DOS POLOS GERADORES E ATRADORES DE CARGA EM MATO GROSSO DO SUL .....	11
<b>Polos para fluxos internos</b> .....	11
<b>Polos para fluxos interestaduais</b> .....	13
<b>Polos para fluxos internacionais</b> .....	14
<b>Perspectivas</b> .....	16
AVALIAÇÃO DA OFERTA DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE .....	17
<b>Rodovia</b> .....	17
<b>Ferrovias</b> .....	22
<b>Hidrovia</b> .....	24
<b>Aéreo</b> .....	25
<b>Dutovias</b> .....	28
<b>Terminais agrícolas</b> .....	28
<b>Recintos aduaneiros</b> .....	30
AVALIAÇÃO DAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E SUBZONAS DE TRANSPORTE .....	32
<b>Porto seco de Corumbá - AGESA</b> .....	34
<b>Portos secos em estudo</b> .....	35
CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA E CORREDORES ESTRATÉGICOS .....	36
<b>Análise das inserções dos principais centros de distribuição e logística nas zonas em que se localizam e as relações com os corredores de transporte</b> .....	36
<b>Corredores logísticos de minério de ferro</b> .....	40
<b>Corredores logísticos de soja e milho</b> .....	41
<b>Corredores logísticos de açúcar e etanol</b> .....	41
READEQUAÇÕES E FUTURAS ROTAS DE ESCOAMENTOS .....	43
<b>Relicitação do contrato de concessão da Malha Oeste</b> .....	43
<b>Relicitação do contrato de concessão da BR-163/MS</b> .....	43
CORREDOR BIOCEÂNICO .....	45
<b>Movimentação de cargas</b> .....	46
<b>Centros logísticos e infraestruturas de apoio ao Corredor Bioceânico no Estado de Mato Grosso do Sul</b> .....	49
<b>Suporte a outros corredores nacionais</b> .....	51
<b>Potencialidades e projeções do Corredor Bioceânico</b> .....	51
AVALIAÇÃO DAS PRINCIPAIS POSSIBILIDADES PARA CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO NO ESTADO E SEUS RESPECTIVOS IMPACTOS NA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE .....	52



REFERÊNCIAS .....	54
ANEXO.....	56
MALHA RODOVIÁRIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL .....	56
MALHA FERROVIÁRIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL .....	57

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Principais polos de cargas para fluxos internos .....	12
Figura 2: Principais polos de cargas para fluxos interestaduais. ....	14
Figura 3: Principais polos de cargas para fluxos internacionais. ....	16
Figura 4: Frota de veículos para transporte rodoviário de cargas .....	17
Figura 5: Frota de veículos destinados ao transporte de carga.....	18
Figura 6: Mapa de calor, com grossuras dos traços rodoviários variando conforme o VMDA .....	19
Figura 7: Movimentação de passageiros por tipo de fluxo .....	26
Figura 8: Número de aeronaves por quantidade de assentos .....	27
Figura 9: Investimentos públicos no modo aeroviário. Valores a dezembro de 2020, em milhões .....	28
Figura 10: Dez municípios com maior capacidade de armazenagem estática por tipo de armazém de Mato Grosso do Sul .....	29
Figura 11: Capacidade de armazenagem estática em Mato Grosso do Sul .....	29
Figura 12: Capacidade de recepção e expedição em tonelada/hora em Mato Grosso do Sul.....	30
Figura 13: Mapa dos principais corredores logísticos do MS, com destaque para a localização do Terminal Intermodal de Campo Grande .....	33
Figura 14: Capacidades CONAB por município .....	36
Figura 15: Corredores Logísticos de Exportação do Complexo de Minério de Ferro (foco em MS) .....	37
Figura 16: Corredores Logísticos de Exportação do Complexo de Soja e Milho (foco em MS).....	37
Figura 17: Corredor de Exportação de açúcar .....	38
Figura 18: Corredor Sudeste de Consumo Interno de Etanol.....	39
Figura 19: Corredor Sul de Consumo Interno de Etanol.....	39
Figura 20: Mapa de calor com empregos na CNAE 52.1 .....	40
Figura 21: Traçado da Ferrovia Malha Oeste.....	43
Figura 22: Traçado da BR-163/MS .....	44
Figura 23: Mapa do Corredor Rodoviário Bioceânico.....	45
Figura 24: Principais aduanas utilizadas em fluxos de comércio com países do Cone Sul.....	47
Figura 25: Terminal Intermodal de Cargas em Campo Grande. ....	50
Figura 26: Malha rodoviária do estado de Mato Grosso do Sul .....	56
Figura 27: Malha ferroviária do estado de Mato Grosso do Sul.....	57

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Polos de fluxos internos do estado de Mato Grosso do Sul .....	12
Tabela 2: Polos de fluxos interestaduais do estado de Mato Grosso do Sul .....	14
Tabela 3: Polos de fluxos internacionais do estado de Mato Grosso do Sul .....	15
Tabela 4: Malha rodoviária do estado de Mato Grosso do Sul .....	18
Tabela 5: VMDA das rodovias federais no estado de Mato Grosso do Sul .....	19
Tabela 6: Qualidade das rodovias no estado de Mato Grosso do Sul .....	20
Tabela 7: Número de infraestruturas de apoio no estado de Mato Grosso do Sul.....	21
Tabela 8: Movimentação do transporte rodoviário de passageiros.....	21
Tabela 9: Malha ferroviária do estado de Mato Grosso do Sul.....	22
Tabela 10: Pontos de transbordo Rodo-Ferro-Rodo no estado de Mato Grosso do Sul.....	22
Tabela 11: Movimentação da RMN .....	23
Tabela 12: Principais terminais da RMN no estado de Mato Grosso do Sul .....	23
Tabela 13: Movimentação da RMO .....	23
Tabela 14: Principais terminais da RMO no estado de Mato Grosso do Sul .....	24
Tabela 15: Movimentação portuária pela ótica do transporte .....	25
Tabela 16: Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) por aeroporto .....	25
Tabela 17: Toneladas movimentadas por aeroporto .....	26
Tabela 18: Municípios com movimentação potencial acima de 100 mil passageiros.....	27
Tabela 19: Relação dos recintos aduaneiros no estado de Mato Grosso do Sul.....	31
Tabela 20: Corrente de comércio, em toneladas, por aduana .....	47
Tabela 21: Redução de custo com o Corredor Rodoviário Bioceânico - Rotas pelo Cabo da Boa Esperança .....	49
Tabela 22 Redução de custo com o Corredor Rodoviário Bioceânico - Rotas pelo Canal do Panamá.....	49
Tabela 23: Lista de pontos de transbordo no estado de Mato Grosso do Sul .....	53

## SIGLAS

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Agência Nacional de Mineração (ANM).

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Centros de Integração Logística (CILs).

Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB).

Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

Coordenação do Observatório da Empresa de Planejamento e Logística (CONIL).

Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Escritório de Parcerias Estratégicas de Mato Grosso do Sul (EPE/MS).

Estação de Transbordo de Cargas (ETC).

Estado de Mato Grosso do Sul (MS).

Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL).

Geographic Information Systems (GIS).

Gerência de Inteligência e Negócios da Empresa de Planejamento e Logística (GEINE).

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Ministério da Infraestrutura (MINFRA).

Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

Notas Fiscais Eletrônicas (NFes).

Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL).

Plano Aeroviário Nacional (PAN).

Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT).

Plano Nacional de Logística (PNL).

Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Produto Interno Bruto (PIB).

Ponto de origem e destino para distribuições de cargas em determinada área geográfica (HUB).

Receita Federal do Brasil (RFB).



Rumo Malha Norte (RMN).

Rumo Malha Oeste (RMO).

Secretaria de Estado de Fazenda de Mato Grosso do Sul (SEFAZ/MS).

Secretaria de Estado de Infraestrutura de Mato Grosso do Sul (SEINFRA/MS).

Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar de Mato Grosso do Sul (SEMAGRO/MS).

Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC).

Síntese de Indicadores Sociais (SIS). Sistema Nacional de Viação (SNV).

Sistema de Informações sobre o Orçamento Público Federal (SIGA Brasil).

Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (MONITRIIP).

Sistema Harmonizado – Capítulo 2 da Nomenclatura Comum do Mercosul (SH2).

Sistema Harmonizado – Capítulo 4 da Nomenclatura Comum do Mercosul (SH4).

Sistema Nacional de Viação (SNV).

Sistema para consultas e extração de dados do comércio exterior brasileiro (ComexStat).

Sistema Rodoviário Estadual (SRE).

Sistemas de Informação Geográfica (SIG).

Terminal de uso privado (TUP).

Volume Médio Diário Anual (VMDA).

## INTRODUÇÃO

Essa etapa do Diagnóstico Logístico do Mato Grosso do Sul teve como objetivo documentar a avaliação do sistema logístico atual do estado, de forma a considerar as expectativas em relação a estudos anteriores, assim como outras ações necessárias que porventura tenham surgido. A etapa do Diagnóstico da Situação Atual incluiu, dentre outros, os seguintes aspectos:

- Descrição e avaliação da oferta de infraestrutura logística e de transporte;
- Análise da oferta e demanda por dos serviços de transporte do estado para as principais cadeias logísticas;
- Perfil geral dos embarcados e transportadores do estado;
- Análise das zonas de crescimento estaduais;
- Avaliação dos efeitos de emprego e renda do estado;
- Análise dos principais marcos regulatório e institucional referente ao setor de logística;
- Estudo dos zoneamentos ambientais e de comunidades tradicionais;
- Levantamento dos projetos existentes no âmbito estadual e federal relacionados a transportes e logística; e
- Perspectivas para o desenvolvimento estadual e novas fronteiras de crescimento.

O “Relatório Parcial do Diagnóstico da Situação Atual” foi consolidado no material intitulado de “Volume 2: Metodologia com diagnóstico da demanda e da infraestrutura logística do estado do Mato Grosso do Sul” e que está segmentado em partes (ou tomos), conforme sequência abaixo:

- TOMO I: CARACTERIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA ATUAL DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL;
- TOMO II: OFERTA E DEMANDA POR SERVIÇOS DE TRANSPORTE PARA AS PRINCIPAIS CADEIAS LOGÍSTICAS;
- TOMO III: CONSULTA AOS EMBARCADORES E AO SETOR PRIVADO;
- TOMO IV: ANÁLISE DAS ZONAS DE CRESCIMENTO ESTADUAIS E DOS EFEITOS DE EMPREGO E RENDA;
- TOMO V: ANÁLISE DOS MARCOS LEGAIS;
- TOMO VI: ANÁLISE DOS ZONEAMENTOS AMBIENTAIS E DE COMUNIDADES TRADICIONAIS;
- TOMO VII: PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO ESTADUAL E NOVAS FRONTEIRAS DE CRESCIMENTO.

O presente documento é referente ao **TOMO I: CARACTERIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA ATUAL DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL** e objetiva traçar um panorama da infraestrutura e dos principais produtos movimentados no Estado de Mato Grosso do Sul. É importante ressaltar que cadeia produtiva depende de diversos fatores regionais, nacionais e internacionais, de forma que conhecer sua estrutura e os fenômenos que exercem interferência é tarefa fundamental para a elaboração de políticas públicas orientadas ao desenvolvimento econômico.

## IDENTIFICAÇÃO DOS POLOS GERADORES E ATRADORES DE CARGA EM MATO GROSSO DO SUL

Essa seção visa expor os principais polos de atração e geração de cargas no Estado de Mato Grosso do Sul a partir das informações contidas nas Notas Fiscais Eletrônicas (NFe) de 2019 e dados de comércio exterior do ComexStat. A identificação de tais localidades é importante para as análises de instalação de centros de distribuição e centros logísticos no estado.

Para melhor apresentação dos dados, os polos foram divididos em polos de: cargas domésticas – fluxos internos do Mato Grosso do Sul; cargas interestaduais – fluxos entre o Mato Grosso do Sul e outros estados brasileiros; e cargas internacionais – fluxos entre o Mato Grosso do Sul e outros países. Ao final, adiciona-se uma breve seção de perspectivas para alteração dos polos regionais.

Os polos serão aqui conceituados como municípios com destaque na atração e/ou geração de cargas de um determinado tipo. Um polo “atrai” quando as cargas são destinadas à localidade; e “gera” quando as cargas são originárias dessa localidade.

Para melhor compreensão dos dados e facilidade de exposição das análises, as cargas foram agregadas em grandes grupos conforme o tipo de transporte que estão ligadas:

- Açúcares, compreendendo as mercadorias do SH2 17;
- Animais Vivos, compreendendo as mercadorias do SH2 01;
- Carnes e outros produtos alimentícios, compreendendo as mercadorias dos SH2 02, 03, 04, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 24;
- Celulose e produtos de papéis, compreendendo as mercadorias do SH2 47, 48, 49;
- Combustíveis, compreendendo as mercadorias do SH2 27;
- Manufaturados e químicos, compreendendo as mercadorias do SH2 5, 15, 28, 29, 30, 32 a 46, 50 a 71, 84, 85, 87, 88, 90 a 97;
- Minerais, compreendendo as mercadorias do SH2 25 e 26;
- Produtos agrícolas e fertilizantes, compreendendo as mercadorias do SH2 6 a 9, 10 a 14, 23, 31;
- Siderúrgicos, compreendendo as mercadorias do SH2 72 a 76, 78 a 83.

### Polos para fluxos internos

Os seguintes polos foram identificados para cargas em fluxos internos (Tabela 1):

Matriz	Fluxos internos			
	Polo atrator	Ton. Atraída em 2019	Polo gerador	Ton. Gerada em 2019
Açúcares	Caarapó	99.068	Caarapó	114.945
Açúcares	Campo Grande	54.857	Sonora	47.306
Açúcares	Dourados	11.999	Rio Brilhante	27.573
Animais Vivos	Sidrolândia	123.286	Dourados	336.088
Animais Vivos	Glória de Dourados	98.982	Campo Grande	255.245
Animais Vivos	Dourados	73.537	Sidrolândia	169.220

Combustíveis	Campo Grande	1.007.290	Campo Grande	1.824.433
Combustíveis	Dourados	160.586	Dourados	242.572
Combustíveis	Três Lagoas	78.510	Chapadão do Sul	40.102
Carnes e outros produtos alimentícios	Campo Grande	1.183.923	Campo Grande	1.207.228
Carnes e outros produtos alimentícios	Costa Rica	238.485	Dourados	251.022
Carnes e outros produtos alimentícios	Dourados	209.414	Chapadão do Sul	218.192
Manufaturados e químicos	Campo Grande	1.157.065	Campo Grande	1.049.986
Manufaturados e químicos	Três Lagoas	685.798	Três Lagoas	710.176
Manufaturados e químicos	Dourados	439.090	Dourados	413.894
Produtos agrícolas e fertilizantes	Dourados	7.918.624	Dourados	10.754.864
Produtos agrícolas e fertilizantes	Maracaju	3.911.796	Campo Grande	4.835.519
Produtos agrícolas e fertilizantes	Sidrolândia	3.185.515	Maracaju	4.215.114
Minerais	Campo Grande	1.397.430	Bela Vista	4.666.291
Minerais	Corumbá	1.245.089	Corumbá	1.497.287
Minerais	Dourados	743.407	Bodoquena	1.193.797
Celulose e produtos de papéis	Três Lagoas	91.314	Três Lagoas	78.397
Celulose e produtos de papéis	Campo Grande	30.804	Campo Grande	50.018
Celulose e produtos de papéis	Naviraí	19.055	Naviraí	18.957
Siderúrgicos	Campo Grande	280.272	Campo Grande	316.964
Siderúrgicos	Três Lagoas	132.599	Corumbá	125.812
Siderúrgicos	Dourados	53.761	Dourados	71.200

Tabela 1: Polos de fluxos internos do estado de Mato Grosso do Sul  
 Fonte: Elaboração EPL.

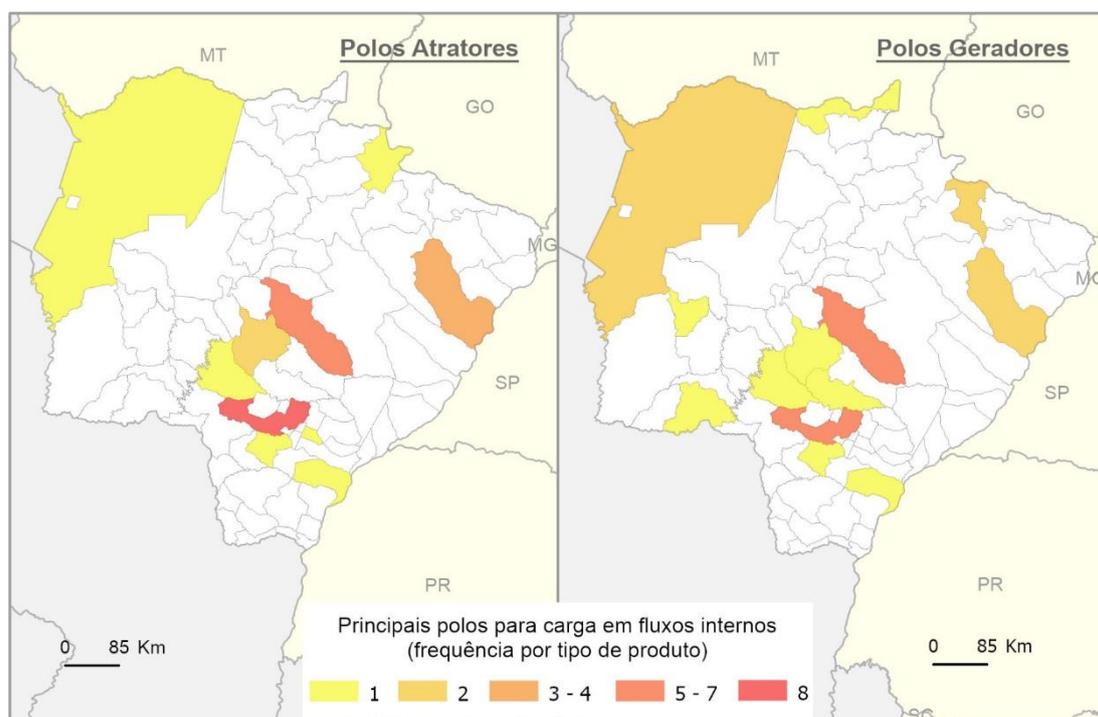


Figura 1: Principais polos de cargas para fluxos internos  
 Fonte: Elaboração EPL.

Para os produtos agrícolas e fertilizantes, é possível reconhecer um padrão de comportamento dos fluxos: as cargas tendem a sair de municípios produtores menores e são levadas a polos regionais, que atraem tais cargas com melhores infraestruturas de armazenagem e maior oferta de transportes. Concentradas e em lotes maiores, tais cargas tendem a sair desses polos concentradores para o destino final. Por isso, esses polos tendem a aparecerem tanto como principais atratores de carga quanto principais geradores. Pela tabela anterior, tais polos são identificados em Dourados, Maracaju e Caarapó.

Para cargas minerais, vale o destaque de Bela Vista, que possui alta produção de calcário, e para celulose, Três Lagoas desponta como um polo regional. Para as outras cargas, fica clara a centralidade dos polos de Campo Grande, maior cidade em relação à população e quantidade de indústrias, assim como Dourados e Três Lagoas.

## **Polos para fluxos interestaduais**

Os seguintes polos (Tabela 2) foram identificados para cargas em fluxos interestaduais. Vale destacar que os principais estados parceiros do Mato Grosso do Sul nos fluxos comerciais são de São Paulo e do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Esses quatro estados correspondem a mais de 80% do volume transacionado.

Matriz	Fluxos interestaduais			
	Polo atrator	Ton. Atraída em 2019	Polo gerador	Ton. Gerada em 2019
Açúcares	Naviraí	15.531	Caarapó	144.790
Açúcares	Campo Grande	7.270	Sonora	66.436
Açúcares	Inocência	4.416	Rio Brilhante	22.111
Animais Vivos	Brasilândia	23.485	Itaquiraí	48.474
Animais Vivos	São Gabriel do Oeste	14.821	Aparecida do Taboado	16.340
Animais Vivos	Dourados	14.778	Dourados	10.527
Combustíveis	Campo Grande	1.184.833	Campo Grande	33.753
Combustíveis	Dourados	184.884	Corumbá	17.191
Combustíveis	Três Lagoas	99.741	Chapadão do Sul	9.059
Carnes e outros produtos alimentícios	Campo Grande	547.350	Chapadão do Sul	995.478
Carnes e outros produtos alimentícios	Chapadão do Sul	214.731	Rio Brilhante	511.535
Carnes e outros produtos alimentícios	Dourados	201.333	Ivinhema	454.614
Manufaturados e químicos	Campo Grande	900.869	Três Lagoas	852.550
Manufaturados e químicos	Três Lagoas	469.148	Bataguassu	800.966
Manufaturados e químicos	Dourados	300.809	Campo Grande	555.362
Produtos agrícolas e fertilizantes	Dourados	882.819	Dourados	3.644.968
Produtos agrícolas e fertilizantes	Campo Grande	622.142	Ponta Porã	1.486.271
Produtos agrícolas e fertilizantes	Chapadão do Sul	370.026	Campo Grande	1.413.693
Minerais	Chapadão do Sul	344.892	Corumbá	275.779
Minerais	Campo Grande	201.302	Bodoquena	80.158
Minerais	Três Lagoas	141.296	Campo Grande	54.145
Celulose e produtos de papéis	Três Lagoas	59.952	Bataguassu	964.543
Celulose e produtos de papéis	Campo Grande	55.725	Três Lagoas	308.457

Celulose e produtos de papéis	Dourados	14.490	Campo Grande	54.309
Siderúrgicos	Três Lagoas	286.514	Três Lagoas	187.417
Siderúrgicos	Campo Grande	173.257	Campo Grande	131.541
Siderúrgicos	Bataguassu	87.897	Bataguassu	107.173

Tabela 2: Polos de fluxos interestaduais do estado de Mato Grosso do Sul  
 Fonte: Elaboração EPL.

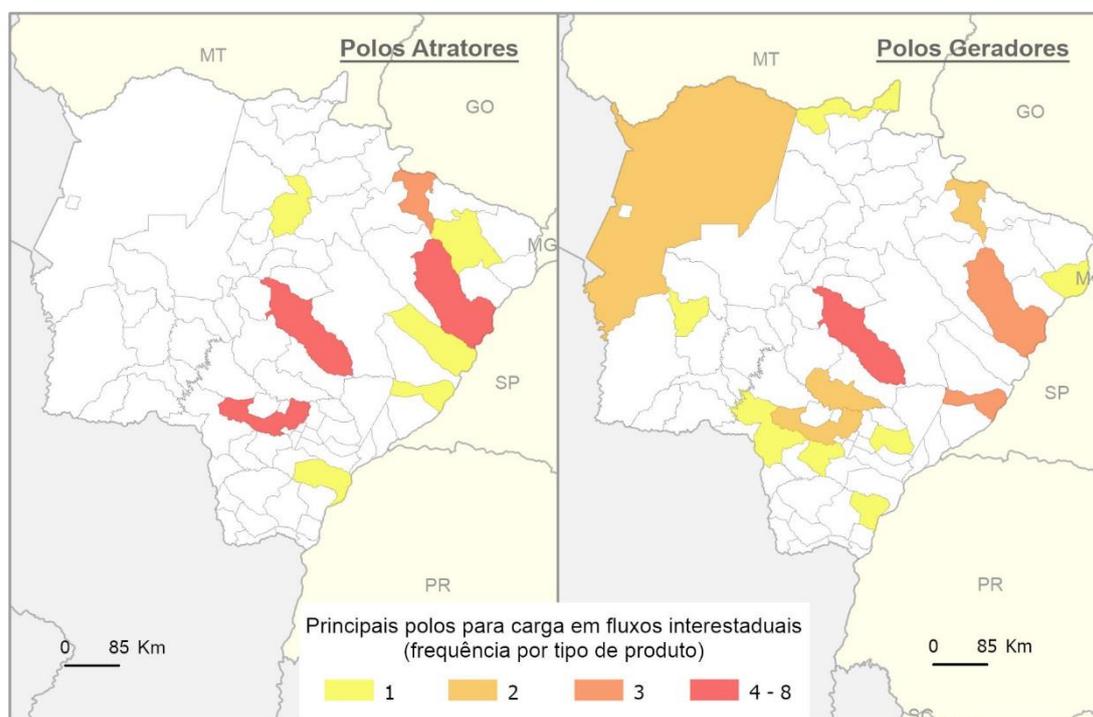


Figura 2: Principais polos de cargas para fluxos interestaduais.  
 Fonte: Elaboração EPL.

É possível perceber a mudança de alguns polos em relação aos fluxos internos do Mato Grosso do Sul. Na análise dos pares interestaduais, Campo Grande se torna mais importante como um polo de entrada e saída de cargas gerais do estado. Dourados se apresenta como um polo de atração e geração de cargas agrícolas e fertilizantes. Já Chapadão do Sul ganha importância por sediar uma das principais estações de transbordo de cargas da ferrovia Rumo Malha Norte.

### Polos para fluxos internacionais

Os seguintes polos (Tabela 3) foram identificados para cargas em fluxos internacionais. Os principais polos identificados são:

- Campo Grande: diversas cargas, tanto no sentido exportação quanto no sentido importação;
- Três Lagoas: especialmente um polo exportador de celulose, devido às plantas produtivas localizadas no município;
- Corumbá: exportação de minérios e importação de gás natural (gasoduto GASBOL), que adentra o território brasileiro nesse município;
- Dourados: destaque na exportação de produtos agrícolas;

Matriz	Fluxos internacionais			
	Polo atrator	Ton. Atraída em 2019	Polo gerador	Ton. Gerada em 2019
Açúcares	Três Lagoas	20	Aparecida do Taboado	43.412
Açúcares	Aparecida do Taboado	0	Naviraí	10.012
Açúcares	-	-	Maracaju	9.234
Animais Vivos	-	-	Bela Vista	151
Animais Vivos	-	-	Campo Grande	97
Animais Vivos	-	-	Naviraí	19
Combustíveis	Corumbá	4.802.252	Ponta Porã	1.343
Combustíveis	Campo Grande	26.176	Campo Grande	12
Combustíveis	Bodoquena	3.000	Corumbá	0
Carnes e outros produtos alimentícios	Campo Grande	11.019	Campo Grande	76.450
Carnes e outros produtos alimentícios	Angélica	8.057	Itaquiraí	54.751
Carnes e outros produtos alimentícios	Ponta Porã	1.643	Sidrolândia	39.165
Manufaturados e químicos	Três Lagoas	210.411	Ponta Porã	85.899
Manufaturados e químicos	Campo Grande	64.012	Campo Grande	45.662
Manufaturados e químicos	Ponta Porã	51.677	Nova Andradina	20.381
Produtos agrícolas e fertilizantes	Campo Grande	514.393	Dourados	842.083
Produtos agrícolas e fertilizantes	Dourados	303.011	Chapadão do Sul	570.068
Produtos agrícolas e fertilizantes	Nova Alvorada do Sul	71.084	Maracaju	243.672
Minerais	Campo Grande	55.619	Corumbá	3.936.090
Minerais	Corumbá	6.753	Ponta Porã	11.750
Minerais	Três Lagoas	1.468	Bodoquena	6.938
Celulose e produtos de papéis	Aparecida do Taboado	150	Três Lagoas	4.300.675
Celulose e produtos de papéis	Campo Grande	42	Ponta Porã	680
Celulose e produtos de papéis	Três Lagoas	22	Corumbá	77
Siderúrgicos	Campo Grande	36.122	Corumbá	81.441
Siderúrgicos	Bataguassu	15.168	Ponta Porã	586
Siderúrgicos	Aparecida do Taboado	14.791	Campo Grande	374

Tabela 3: Polos de fluxos internacionais do estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: Elaboração EPL.

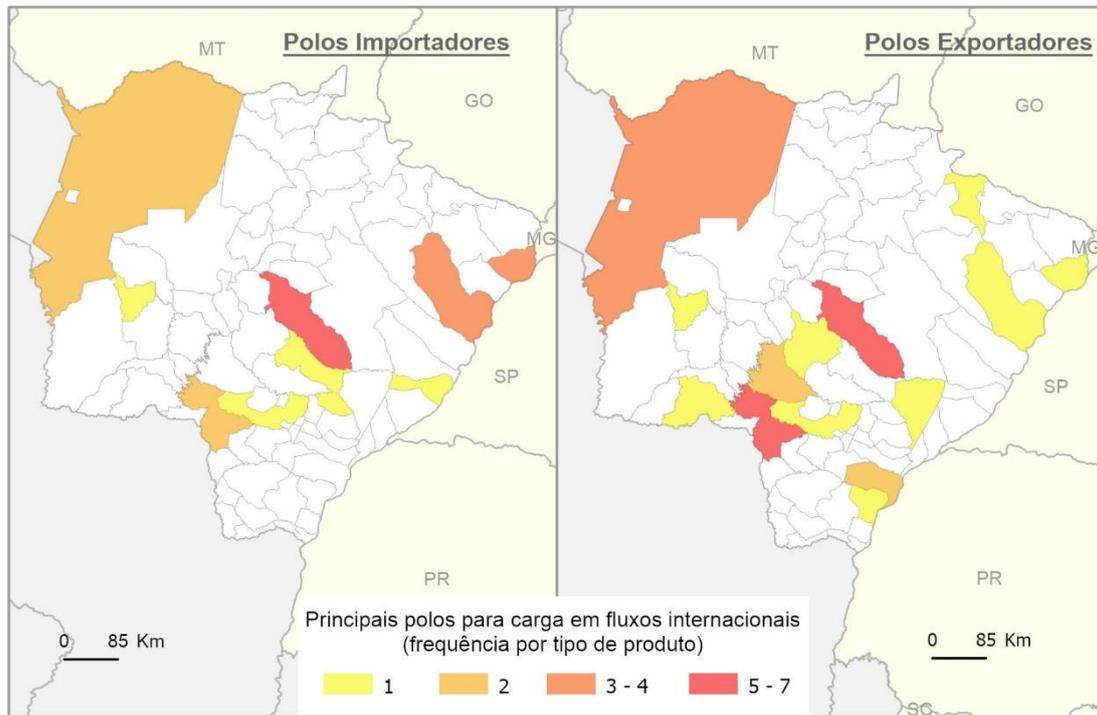


Figura 3: Principais polos de cargas para fluxos internacionais.  
Fonte: Elaboração EPL.

## Perspectivas

Nos próximos anos, não é esperada grandes mudanças na estrutura dos polos regionais no estado. Para as cargas agrícolas, é provável que Dourados continue a ser um polo concentrador de cargas devido à sua infraestrutura de armazenagem e sua localização, no centro das principais regiões produtoras.

Para celulose e outras obras de papel, Três Lagoas provavelmente continuará sendo um polo importante devido às plantas produtivas que ali estão instaladas. Ribas do Rio Pardo pode também despontar como um polo, assim que a planta de celulose que está em construção na cidade iniciar a operação.

De forma geral, Campo Grande continuará servindo como um importante polo multicargas do estado. Sua população e importância econômica devem continuar sendo destaques regionais no futuro. Além disso, a sua posição geográfica privilegiada no centro estado, torna o município ideal para instauração de uma plataforma logística para atendimento de outras cidades do Mato Grosso do Sul.

## AVALIAÇÃO DA OFERTA DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE

Na busca por avaliar a oferta de infraestrutura logística e de transporte do Mato Grosso do Sul, levantaram-se os dados das frotas veiculares, extensões viárias, pontos de transbordo, entre outros, para todos os modos de transporte disponíveis no estado.

### Rodovia

Os veículos do tipo “caminhões-trator”, “caminhões”, “semirreboques” e “reboques” compreendem a frota para o transporte rodoviário de cargas. Em 2020, de acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o Mato Grosso do Sul possuía a nona maior frota de caminhões-trator e de semirreboques do país, assim como ocupava a décima segunda posição em frota de reboques e décima quarta posição em número de caminhões. Considerando o PIB e a população do Mato Grosso do Sul em relação a outros estados brasileiros, esses números indicam proeminência do estado no transporte rodoviário e a necessidade desse modo de transporte para atender as necessidades de transporte da região.

Ao analisar os valores absolutos da frota de veículos de carga no Mato Grosso do Sul desde 2010, verifica-se que, em dez anos, a frota passou de 79,7 mil para 151,3 mil veículos, o que corresponde a um aumento de quase 90% (Figura 1). Desse montante, aproximadamente um terço estava registrado em Campo Grande, capital e principal centro econômico do estado. O município é seguido por Dourados (9,5%) e Três Lagoas (5,6%), cidades que se destacam pela sua importância agropecuária e industrial, respectivamente, e são centros logísticos regionais do estado.

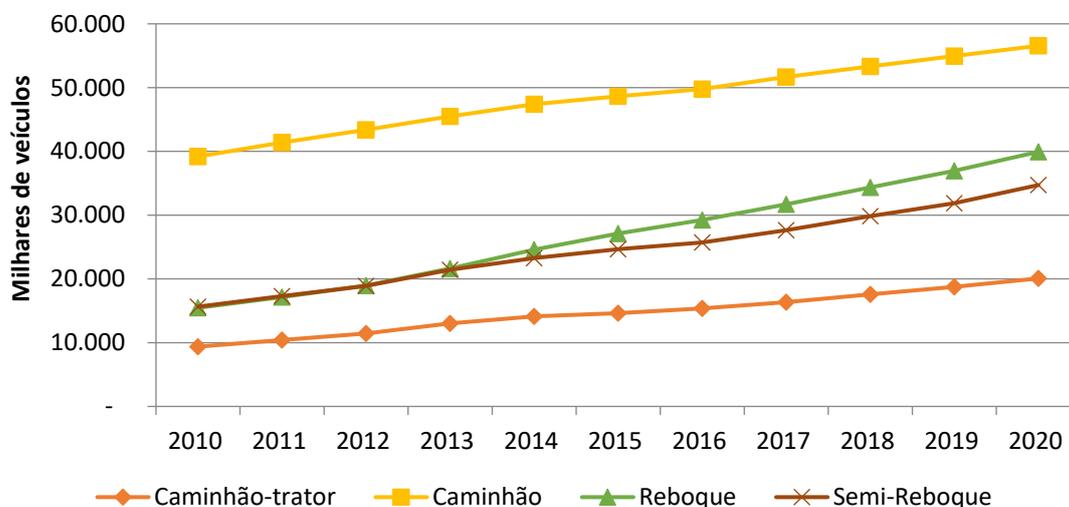


Figura 4: Frota de veículos para transporte rodoviário de cargas  
Fonte: DENATRAN.

A distribuição espacial do volume de veículos destinados ao transporte de carga pode ser verificada no mapa de calor da Figura 5.

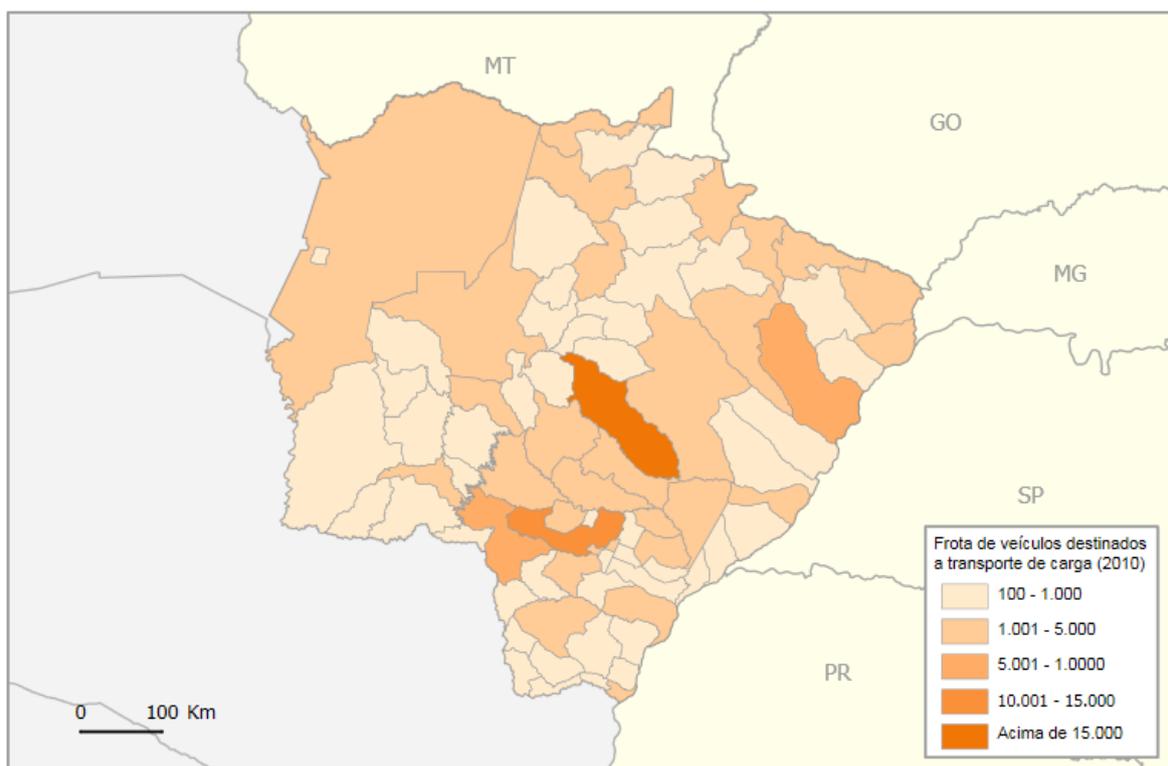


Figura 5: Frota de veículos destinados ao transporte de carga  
Fonte: Elaboração EPL.

A infraestrutura rodoviária do estado conta com aproximadamente 20 mil km de rodovias (estaduais e federais), sendo 43,5% pavimentadas e 75,0% de administração estadual (Tabela 4). Dentre essas extensões, contam-se as duas concessões rodoviárias: a da BR-163/MS (845,4km), concedida à CCR MSVia e a ser relicitada ao final de 2021; e a da MS-306 (219,5km), concedida à Way-306. O mapa da Figura 26 do Anexo apresenta a rede rodoviária do Mato Grosso do Sul.

Tipo	Estadual (km)	Federal (km)
Duplicada	18,19	90,10
Em obra de pavimentação	256,38	0,00
Implantada	6.634,18	21,80
Leito natural	1.498,57	225,50
Pavimentada	4.561,16	4.039,70
Planejada	1.825,17	582,80
<b>Total</b>	<b>14.793,66</b>	<b>4.959,90</b>

Tabela 4: Malha rodoviária do estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: SRE/SEINFRA/MS<sup>1</sup>, SNV/DNIT, 2020.

Como sexto maior estado brasileiro em território, o modo rodoviário desempenha importante papel no transporte das cargas sul-mato-grossenses, tanto para consumo interno quanto para as trocas comerciais com outros estados e países. Enquanto as rodovias estaduais normalmente possuem um caráter mais capilar, as rodovias federais, que somam quase cinco mil quilômetros, representam importantes corredores logísticos para cargas e passageiros.

<sup>1</sup> SEINFRA/MS. Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul, 2021 (CIDE).

A Tabela 5 apresenta os valores do Volume Médio Diário Anual (VMDA) de tráfego, em veículos e ponderado pela extensão, conforme reportado pelo Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT), assim como a composição percentual do tráfego conforme a distribuição de eixos:

BR	VMDA			Composição do tráfego em eixo	
	Veículos de Carga/Ônibus	Passeio	Total	Veículos de Carga/Ônibus	Passeio
060	898	1.841	2.739	52,1%	47,9%
158	1.441	1.677	3.119	68,7%	31,3%
163	1.948	2.955	4.903	61,9%	38,1%
262	1.151	2.035	3.187	53,9%	46,1%
267	1.056	1.545	2.601	62,5%	37,5%
359	372	709	1.081	55,7%	44,3%
376	939	2.613	3.552	42,8%	57,2%
419	1.011	1.841	2.853	52,6%	47,4%
436	1.539	1.747	3.287	70,4%	29,6%
463	1.466	3.612	5.078	48,7%	51,3%
483	538	1.619	2.157	39,9%	60,1%
487	1.685	1.973	3.657	69,2%	30,8%
497	538	1.619	2.157	39,9%	60,1%

Tabela 5: VMDA das rodovias federais no estado de Mato Grosso do Sul  
 Fonte: PNCT/DNIT, 2019.

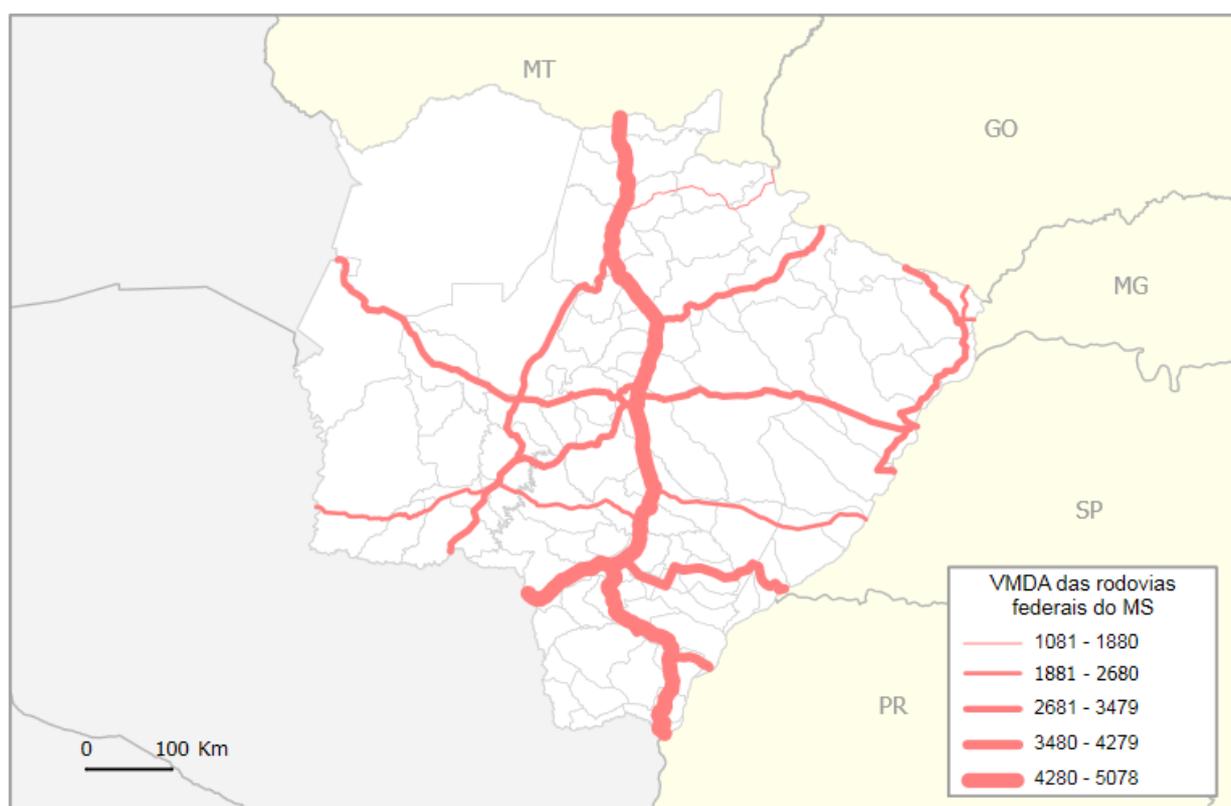


Figura 6: Mapa de calor, com grossuras dos traços rodoviários variando conforme o VMDA  
 Fonte: Elaboração EPL.

Duas rodovias se destacam do conjunto: as BR-163 e BR-463. Concedida à iniciativa privada desde 2014, a BR-163/MS possui grande importância no corredor logístico de exportação da soja e milho, visto que é normalmente o percurso rodoviário utilizado para transportar as zonas produtoras no Mato Grosso do Sul até o porto de Santos. A rodovia também é abastecida por outras rodovias federais importantes para o estado, como a BR-267, que interliga a BR-163 às zonas produtoras na região de Maracaju e Porto Murtinho. Para a logística de distribuição interna de soja e milho, voltada ao transporte desses grãos principalmente para a região sul, as rodovias BR-163/262/267 se mostram importantes.

Enquanto a BR-163 apresenta o destaque pelo volume de movimentação de cargas, a BR-463 apresenta destaque pelo tráfego de veículos de passeio. A rodovia, que interliga Dourados a Ponta Porã, é a principal rota do intercâmbio de turistas entre o Paraguai e o Brasil, além de também ser o principal trajeto realizado pelas cargas com destino ao país vizinho.

Quanto ao estado geral da infraestrutura rodoviária, o Mato Grosso do Sul apresenta resultados satisfatórios, com 43,6% da malha rodoviária em estado “bom” e 40,1% em estado “regular”, de acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) (Tabela 6). O índice considera os quesitos de pavimentação, sinalização e geometria da via. Apenas 12,1% das rodovias são classificadas como “ruim” ou “péssimo”.

Em relação aos subitens, o Mato Grosso do Sul apresenta deficiências no quesito “Geometria”, que possui 43,7% das extensões rodoviárias na classificação “péssimo”. Já nos quesitos “Pavimentação” e “Sinalização”, o estado se destaca com índices melhores que os do Brasil, com 46,0% das rodovias apresentando pavimentação “boa” ou “regular” (contra 43,9% para o índice nacional) e 83,0% das rodovias apresentando sinalização boa ou regular (contra 64,0% para o índice nacional).

Classificação	Estado Geral		Pavimentação		Sinalização		Geometria	
	MS	Brasil	MS	Brasil	MS	Brasil	MS	Brasil
Ótimo	4,2%	11,9%	47,1%	38,6%	6,0%	14,0%	0,5%	5,7%
Bom	43,6%	29,1%	7,9%	9,0%	65,4%	37,9%	14,9%	18,0%
Regular	40,1%	34,6%	38,2%	35,0%	17,6%	26,1%	26,4%	26,6%
Ruim	10,2%	17,5%	6,8%	13,7%	6,0%	11,6%	14,4%	20,7%
Péssimo	1,9%	6,9%	0,0%	3,7%	4,9%	10,4%	43,7%	28,9%

Tabela 6: Qualidade das rodovias no estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: Pesquisa Rodoviária CNT, 2019.

A BR-163/MS também possui o maior número de infraestruturas de apoio, dentre borracharias, mecânicas, postos de combustíveis e restaurantes (Tabela 7).

Rodovia	Borracharias	Mecânicas	Postos de combustíveis	Restaurantes	Total
BR-163	40	25	33	36	134
BR-262	23	8	19	21	71
BR-060	20	6	18	12	56
BR-267	13	4	14	17	48
BR-158	9	4	8	9	30
BR-376	8	2	10	9	29
BR-419	4	1	7	4	16

BR-487	4	2	1	2	9
BR-359	3	0	3	1	7
BR-463	2	2	2	1	7
Péssimo	1,9%	6,9%	0,0%	3,7%	4,9%

Tabela 7: Número de infraestruturas de apoio no estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: Pesquisa Rodoviária CNT, 2019.

Conforme estudos de tráfego realizados na BR-163/MS<sup>2</sup>, as principais motivações das viagens de transporte de carga são comércio (24% do total); indústria (34%); e centros logísticos (15%). Além disso, tais viagens ocorrem normalmente com frequência semanal (45%) ou mensal (37%), em cerca de 80% das vezes em percursos acima de 200 km e com uma taxa de ocupação dos veículos de 67%.

Outros estudos mais recentes, como àqueles realizados para concessão da MS-306, também agregam valorosas análises. Por exemplo, as rotas dos veículos de carga são, em sua grande maioria, determinadas pelas empresas (78,3%), que também são majoritariamente proprietárias dos veículos de carga (67,9%).

Em relação às cargas que trafegam na BR-163/MS, cargas gerais são as mais transportadas (58% do total), em especial por veículos de menor porte de até quatro eixos. Já os granéis vegetais, carga a qual a rodovia desempenha importante papel, representa 24% do volume transportado, principalmente por veículos de grande porte, com sete ou mais eixos.

Em relação aos veículos de passeio, o principal uso das rodovias sul-mato-grossense se dá por motivos de “trabalho” (de 53% a 72%, a depender do estudo), seguido por “lazer” (de 14% a 25,4%, a depender do estudo) e em automóveis particulares (85,6%) e de transportadora (12,2%). Usualmente, as frequências mais comuns de viagens são semanais (de 31% a 47%) e mensal (de 30% a 39%), sendo as distâncias percorridas concentradas nos fluxos de até 50 km e acima de 200 km.

As viagens utilizando ônibus intermunicipais também são interessantes para análise. Tanto em 2020 quanto em 2019, a grande maioria dos passageiros embarcou em linhas com destino para fora do estado. Nessa categoria, as principais linhas<sup>3</sup> são: Campo Grande (MS) – São Paulo (SP) – Campo Grande (MS); Campo Grande (MS) – Cuiabá (MT) – Campo Grande (MS); e Mundo Novo (MS) – Guaíra (PR) – Mundo Novo (MS). De menor proporção, os principais fluxos internos para transporte de passageiros por ônibus são: Chapadão do Sul – Paranaíba – Chapadão do Sul; Campo Grande – Três Lagoas – Campo Grande; e Cassilândia – Paranaíba – Cassilândia.

A Tabela 8 apresenta a quantidade de bilhetes vendidos em 2019 e 2020, de acordo com os dados disponibilizados pela ANTT no sistema MONITRIIP. Vale destacar que a queda no volume de viagens realizadas em 2020 reflete as restrições à movimentação impostas pela pandemia do COVID-19.

Local	2019	2020
Entrada no MS	401.502	350.378
Fluxo Interno	7.043	10.800
Saída do MS	394.701	350.206

Tabela 8: Movimentação do transporte rodoviário de passageiros  
Fonte: ANTT.

<sup>2</sup> ANTT. Volume 2 – Estudo de Tráfego – Tomo único. Lote 6: BR-163/MS.

<sup>3</sup> Acima de 20 mil passageiros em 2019, somando ida e volta.

## Ferrovia

Em relação à malha ferroviária, o Mato Grosso do Sul possui duas malhas em seu território: Rumo Malha Norte (RMN), somando 375,32 km de extensão; e Rumo Malha Oeste (RMO), com 1.243,75 km de extensão. A RMN percorre o estado ligando Costa Rica a Aparecida do Taboado e possui grande enfoque no transporte de cargas agrícolas com destino ao porto de Santos e fertilizantes como carga de retorno. Já o trajeto da RMO atravessa o estado de leste a oeste, ligando Três Lagoas a Corumbá, além de um ramal ao sul, ligando Ponta Porã a Campo Grande. Os principais pontos de carga da RMO ocorrem no ramal de Corumbá-Ladário, em que se destaca o transporte de carga mineral; e o trecho entre Três Lagoas e o porto de Santos, com enfoque no transporte de celulose para exportação.

Nome	Extensão (km)
RMN	375,32
RMO	1.243,75

Tabela 9: Malha ferroviária do estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: ANTT.

O mapa da Figura 27 do Anexo apresenta a rede ferroviária do Mato Grosso do Sul.

Para interligação da rede ferroviária com as regiões demandantes de carga, é necessária uma rede de terminais que transborde carga do modo rodoviário para o modo ferroviário e vice-versa. A RMO possui 13 terminais de carga e descarga localizados no Mato Grosso do Sul, enquanto a RMN possui três. Tais terminais são descritos na Tabela 10:

Terminal Ferroviário de Carga e Descarga	Município	UF	Ferrovia
Antônio Maria Coelho	Corumbá	MS	RMO
Aparecida do Taboado	Aparecida do Taboado	MS	RMN
Aquidauana	Aquidauana	MS	RMO
Campo Grande	Campo Grande	MS	RMO
Chapadão do Sul	Chapadão do Sul	MS	RMN
Corumbá	Corumbá	MS	RMO
Indubrasil	Campo Grande	MS	RMO
Jupia	Três Lagoas	MS	RMO
Ladário	Ladário	MS	RMO
Manoel Brandão	Campo Grande	MS	RMO
Porto Esperança	Corumbá	MS	RMO
Posto km 903	Campo Grande	MS	RMO
Ribas do Rio Pardo	Ribas do Rio Pardo	MS	RMO
Três Lagoas	Três Lagoas	MS	RMO
Urucum	Corumbá	MS	RMO
T. Olacyr F. Morais	Costa Rica	MS	RMN

Tabela 10: Pontos de transbordo Rodo-Ferro-Rodo no estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: ANTT.

A RMN é a principal malha no estado em termos de volume movimentado. Em 2020, a malha somou 26,2 milhões de toneladas movimentadas, das quais grande parte foram originadas no Mato Grosso e destinadas ao porto de Santos. Por conta do papel característico dessa ferrovia, de escoar a produção agrícola mato-grossense para os portos de exportação, mais de 80% da carga movimentada pela RMN apenas passou pelo território sul-mato-grossense em 2020, enquanto pouco mais de 18% foram originadas no estado e destinadas para o estado de São Paulo – prioritariamente, também, para o porto de Santos. Vide Tabela 11.

Movimentação	2017	2018	2019	2020
<b>Movimentação total</b>	20.387.333	23.665.221	25.632.214	26.194.944
- Origem e destino fora do MS	19.010.953	20.806.270	21.717.637	21.447.726
- Origem MS	1.376.380	2.858.951	3.914.577	4.747.218

Tabela 11: Movimentação da RMN  
Fonte: ANTT.

Dois terminais de transbordo de carga se destacam ao longo da malha da RMN no Mato Grosso do Sul: Chapadão do Sul e de Aparecida do Taboado. Ambos os terminais possuem vocação agrícola e, juntos, movimentaram 4,7 milhões de toneladas em 2020, com proeminência do terminal de Chapadão do Sul (57,2%). Enquanto a movimentação de produtos agrícolas, extração vegetal e celulose corresponderam por 85,0% do total, combustíveis, derivados de petróleo e álcool foram responsáveis pelos 15,0% de volume restante. Vide Tabela 12.

Movimentação	2017	2018	2019	2020
<b>Setor Agrícola, Extração Vegetal e Celulose</b>	747.895	2.233.957	3.148.758	4.038.315
- Terminal Aparecida do Taboado	185.416	1.268.872	1.588.048	1.980.924
- Terminal Chapadão do Sul	562.479	965.085	1.560.710	2.057.391
<b>Combustíveis, Derivados do Petróleo e Álcool</b>	628.485	624.994	765.819	708.903
- Terminal Chapadão do Sul	501.547	489.640	662.405	655.811
- Terminal Olacyr F. Morais	126.938	135.354	103.414	53.092
<b>Total</b>	<b>1.376.380</b>	<b>2.858.951</b>	<b>3.914.577</b>	<b>4.747.218</b>

Tabela 12: Principais terminais da RMN no estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: ANTT.

Enquanto a RMN utiliza sua linha no Mato Grosso do Sul como passagem de carga para o porto de Santos, a RMO possui especial importância para o estado por operar cargas em fluxos internos. Como comentado anteriormente, dois trechos da malha merecem destaque: o ramal de Corumbá-Ladário, que atende às demandas de cargas das minas de Urucum; e a linha perto da divisa com São Paulo, que atende às cargas de celulose geradas em Três Lagoas. Vide Tabela 13.

Movimentação	2017	2018	2019	2020
<b>Movimentação total</b>	4.046.135	4.322.707	3.509.920	2.459.901
- Fluxo Interno	3.279.366	3.549.661	2.762.077	2.054.129
- Destino MS	76.641	88.891	81.607	42.486
- Origem MS	690.128	684.155	666.236	363.286

Tabela 13: Movimentação da RMO  
Fonte: ANTT.

O principal trecho interliga as minas de minérios até os portos hidroviários em Corumbá e Ladário e, em 2020, correspondeu a 2,05 milhões de toneladas de minérios e produtos siderúrgicos, das 2,46 milhões de toneladas totais movimentadas na ferrovia. Somam-se ainda 363 mil toneladas de celulose produzidas nas plantas de Três Lagoas e cargas siderúrgicas destinadas ao estado.

Em relação aos terminais, os destaques ficam para o terminal de Antônio Maria Coelho, em Corumbá; terminal Urucum, também em Corumbá; e Jupιά, em Três Lagoas. A movimentação desses terminais, dentre outros relevantes, é mostrada na Tabela 14:

Movimentação	2017	2018	2019	2020
<b>Indústria Siderúrgica, Cimento e Construção Civil</b>	657.023	692.337	386.461	398.730
- Bauru (destino MS)	76.641	88.891	81.607	42.486
- Urucum	580.382	603.446	304.854	356.244
<b>Minério de Ferro</b>	2.698.984	2.946.215	2.457.223	1.697.885
- Antônio Maria Coelho	2.589.182	2.908.519	2.248.345	1.644.858
- Urucum	109.802	37.696	208.878	53.027
<b>Setor Agrícola, Extração Vegetal e Celulose</b>	690.128	684.155	666.236	363.286
- Corumbá		32		
- Jupιά	690.128	684.123	666.236	363.286
<b>Total</b>	<b>4.046.135</b>	<b>4.322.707</b>	<b>3.509.920</b>	<b>2.459.901</b>

Tabela 14: Principais terminais da RMO no estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: ANTT.

Toda a carga do terminal de Antônio Maria Coelho é enviada ao terminal de Porto Esperança, que atende o Porto Gregório Curvo, assim como as cargas do terminal Urucum são destinadas ao terminal ferroviário de Ladário. Por fim, as cargas do terminal de Jupιά são destinadas principalmente para Santos (277 mil toneladas), ou destinos próximos, como Cubatão e Ilha do Barnabé.

## Hidrovia

O Mato Grosso do Sul é atendido por duas hidrovias: Rio Paraguai e Sistema Paraná-Tietê. Com portos em ambos os sistemas, o Mato Grosso do Sul embarcou 2,19 milhões de toneladas de carga e desembarcou pouco mais de 79 mil toneladas de carga em 2020, sendo a totalidade dos embarques acontecendo no Rio Paraguai e quase a totalidade dos desembarques acontecendo nos portos do Sistema Paraná-Tietê. Vide Tabela 15.

D = Desembarque E = Embarque	2017		2018		2019		2020	
	D	E	D	E	D	E	D	E
Complexo Corumbá (Rio Paraguai)	39.650	4.357.138	25.268	3.694.287	22.078	3.606.087	-	2.022.315
Porto Murtinho (Rio Paraguai)	-	183.796	1.965	438.883	2.234	259.342	1.745	166.433
Mundo Novo (Sistema Paraná-Tietê)	109.910	-	100.950	-	93.200	-	77.300	-

Três Lagoas <sup>4</sup> (Sistema Paraná-Tietê)	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	149.560	4.540.934	128.182	4.133.170	117.512	3.865.429	79.045	2.188.748

Tabela 15: Movimentação portuária pela ótica do transporte  
Fonte: ANTAQ.

O principal porto em relação ao volume de carga (embarcada e desembarcada) é Gregório Curvo, pertencente ao Complexo Corumbá, que, em 2020, embarcou 1,65 milhões de toneladas de minérios, correspondendo a pouco mais de 75% do total embarcado naquele ano. O principal destino dessas cargas, assim como outras do Complexo Corumbá, é a Argentina.

Já o porto de Porto Murinho apresenta um rol de produtos mais diversificados. Além de produtos vegetais, como soja, milho e trigo, cimentos e produtos siderúrgicos também forma embarcados e desembarcados no local. Por outro lado, Mundo Novo transacionou apenas areia.

## Aéreo

Conforme os dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em 2021 o Estado de Mato Grosso do Sul possuía 472 aeródromos registrados, dos quais apenas 19 (4,0%) são públicos. Dentre os aeródromos públicos, grande parte é de administração municipal (13), enquanto três são de administração estadual e três são administrados pela Infraero (Campo Grande Internacional, Corumbá e Ponta Porã). O município de Corumbá é o que mais possui aeródromos, tanto privado quanto público, e totaliza 65 instalações.

Em relação ao volume de passageiros em voos regulares, nos últimos dez anos o estado apresentou uma média de 1,53 milhões de passageiros/ano. Por volta de 90% dessa movimentação ocorre no aeroporto de Campo Grande, enquanto cerca de 6% ocorrem nos aeroportos de Dourados e Três Lagoas. A Tabela 16 apresenta a série histórica da movimentação de passageiros em voos regulares por aeroporto.

Local	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Campo Grande	1.474.158	1.646.615	1.500.514	1.494.445	1.505.026	1.397.469	1.468.803	1.528.349	1.451.975	677.574
Dourados	25.835	24.493	57.820	77.960	100.108	56.467	53.713	60.946	79.843	44.119
Três Lagoas	-	-	7.081	91.693	78.540	61.482	52.779	35.357	29.387	5.018
Corumbá	29.750	30.041	26.693	32.776	32.294	32.445	24.125	24.657	26.760	5.597
Bonito	7.651	10.148	13.334	18.584	12.518	9.111	10.492	12.682	14.854	5.314
<b>Total</b>	<b>1.537.394</b>	<b>1.711.297</b>	<b>1.605.442</b>	<b>1.715.458</b>	<b>1.728.486</b>	<b>1.556.974</b>	<b>1.609.912</b>	<b>1.661.991</b>	<b>1.602.819</b>	<b>737.622</b>

Tabela 16: Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) por aeroporto  
Fonte: ANAC.

Dentre os fluxos de origem e destino em 2019, as principais ligações foram Campo Grande – São Paulo (aeroportos de Guarulhos ou Congonhas); Campo Grande – Campinas; e Campo Grande – Brasília. Em menor escala, os fluxos Dourados – Campinas e Campo Grande – Cuiabá também se mostraram importantes.

<sup>4</sup> De acordo com os dados da ANTAQ, a última movimentação de cargas no terminal de Três Lagoas ocorreu em 2014.

Vale ressaltar que durante o período analisado, de 2011 a 2020, apenas 0,2% dos fluxos eram de voos internacionais – os fluxos interestaduais corresponderem a quase 99% da movimentação de passageiros. Vide Figura 7.

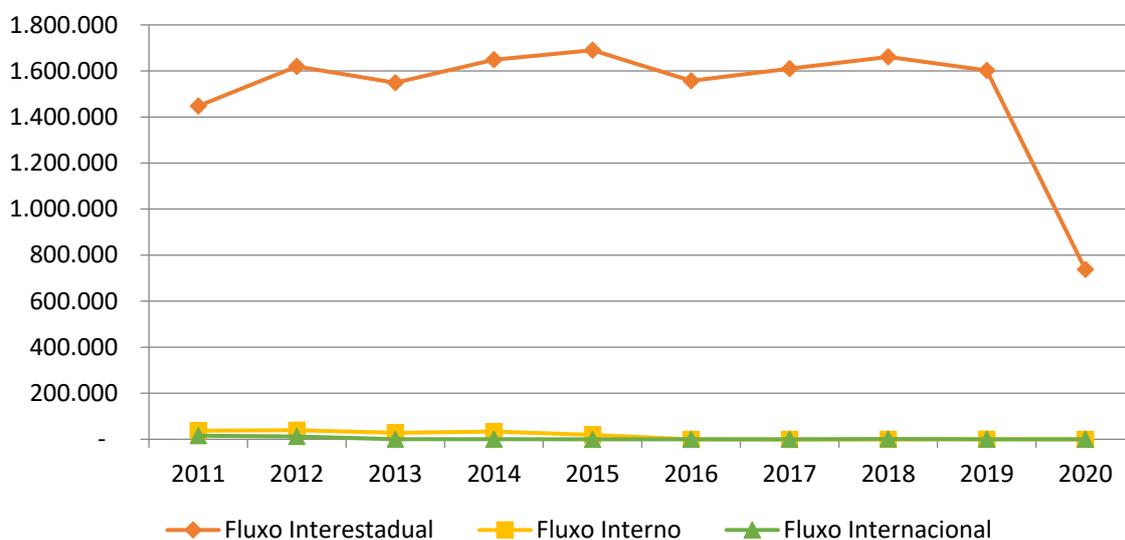


Figura 7: Movimentação de passageiros por tipo de fluxo  
Fonte: ANAC.

Por sua vez, a movimentação de cargas totalizou 4.519 toneladas em 2019 e apresentou uma média de 4,3 mil toneladas transacionadas por ano, grande parte em fluxos interestaduais, os quais corresponderam a mais de 98% das movimentações. Novamente, o aeroporto de Campo Grande marca sua importância para a logística aeroportuária do estado, visto que foi origem ou destino de mais 96% das cargas movimentadas no estado. O segundo mais importante aeroporto de carga do estado é o aeródromo de Dourados, que correspondeu a 1,8% da movimentação de carga no período analisado. Na Tabela 17 é possível ver a movimentação de cargas por aeroportos.

Local	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Campo Grande	6.620	4.499	4.057	3.939	4.544	3.822	3.760	4.426	4.135	2.270
Dourados	2	2	20	73	90	64	96	137	211	100
Bonito	1	0	-	1	1	1	27	44	48	4
Corumbá	1	5	0	17	29	35	38	46	83	18
Três Lagoas	-	-	0	16	21	12	24	40	66	14
Cassilândia	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
<b>Total</b>	<b>6.623</b>	<b>4.506</b>	<b>4.078</b>	<b>4.046</b>	<b>4.685</b>	<b>3.934</b>	<b>3.945</b>	<b>4.697</b>	<b>4.543</b>	<b>2.406</b>

Tabela 17: Toneladas movimentadas por aeroporto  
Fonte: ANAC.

Em relação à frota aeroviária com operadores no Mato Grosso do Sul, todas as aeronaves possuem até 34 assentos, o que caracterizam aviões recreativos, executivo ou de linhas regionais. Ao total, somam-se 950 aeronaves, de acordo com dados da ANAC. A Figura 8 mostra a distribuição de aeronaves por número de assentos.

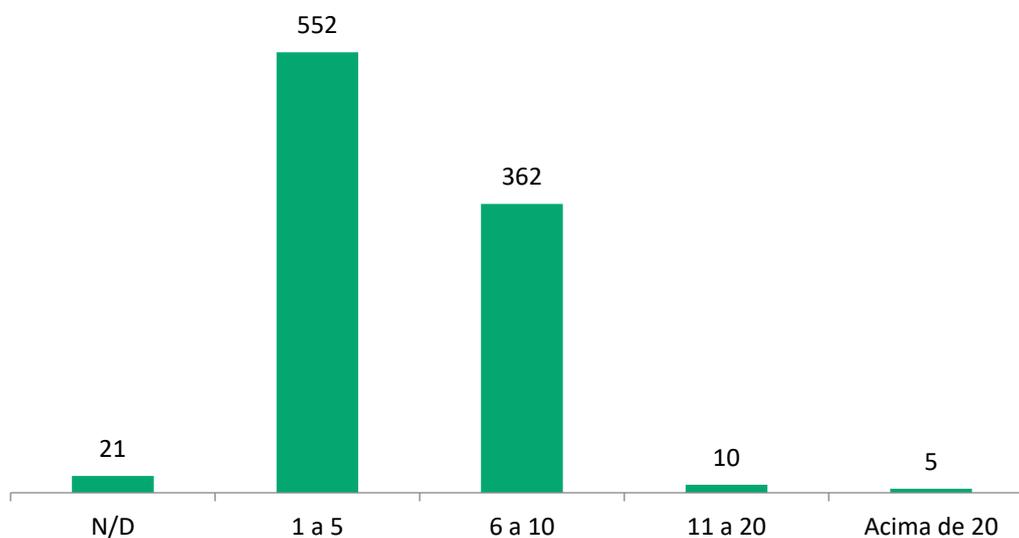


Figura 8: Número de aeronaves por quantidade de assentos  
Fonte: ANAC.

Devido à sua pujança econômica nos últimos anos, o Plano Nacional Aeroviário (PAN 2020) apresentou rotas potenciais com origem ou destino no Mato Grosso do Sul. A Tabela 18 mostra os principais municípios que apresentam movimentação acima de 100 mil de passageiros derivada de rotas potenciais. Os destaques ficam para o município de Campo Grande e Dourados.

Município	Movimentação potencial de passageiros (embarque e desembarque)
Campo Grande	1.442.073
Dourados	518.652
Cassilândia	358.907
Rio Brilhante	344.286
Nova Andradina	343.920
Três Lagoas	296.807
Coxim	172.954
Bataguassu	156.373
Maracaju	147.425
Aquidauana	141.099
Corumbá	130.599
Ponta Porã	121.817
Naviraí	119.928
Chapadão do Sul	116.197

Tabela 18: Municípios com movimentação potencial acima de 100 mil passageiros  
Fonte: PAN/SAC/MInfra.

A Figura 9 mostra os investimentos públicos feitos pelo governo federal, governo estadual e prefeituras no modo aeroviário e em Mato Grosso do Sul. É possível perceber que não existe muita constância nos investimentos públicos realizados e que, durante os anos de 2016 e 2017, os valores totais investidos não chegaram nem a um milhão de reais.

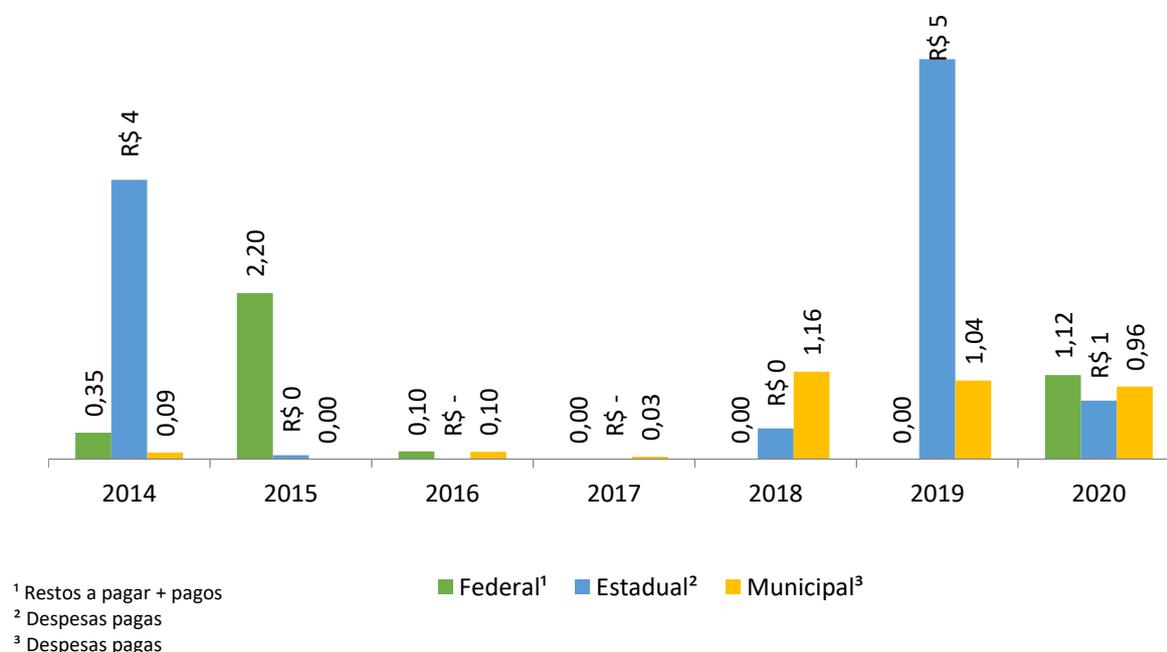


Figura 9: Investimentos públicos no modo aeroviário. Valores a dezembro de 2020, em milhões  
 Fonte: Tesouro Nacional e Siga Brasil.

## Dutovias

Por fim, a malha dutoviária do estado é constituída pelo Gasoduto Brasil-Bolívia (GASBOL), que transpassa o território sul-mato-grossense entre a fronteira com a Bolívia, a oeste, até a divisa com o estado de São Paulo, a leste. Somam-se quatro pontos de entrega dentro do estado, responsáveis pela redução de pressão do gás natural e entrega às companhias distribuidoras: Corumbá, Campo Grande e duas estações em Três Lagoas.

## Terminais agrícolas

A capacidade de armazenamento agrícola do Estado é de 10,3 milhões de toneladas, com destaque para os Municípios de Maracaju e Dourados. Mato Grosso do Sul possui 884 armazéns, dos quais 139 são de cooperativas, 741 de iniciativa privada e 4 dos públicos.

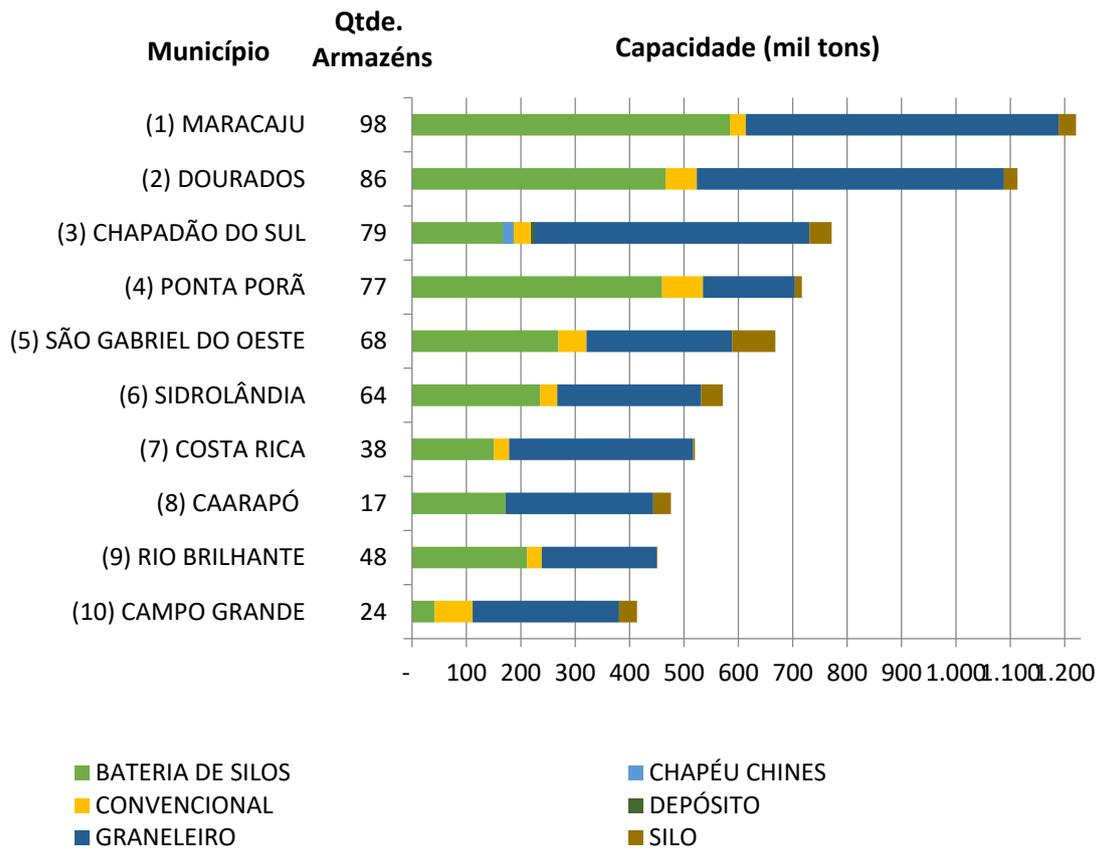


Figura 10: Dez municípios com maior capacidade de armazenagem estática por tipo de armazém de Mato Grosso do Sul  
 Fonte: CONAB.

A capacidade estática total do município de Maracaju é de 1,21 milhões de toneladas, correspondendo a 12% da capacidade do Estado. Além disso, a cidade possui 98 armazéns, com um número muito aproximado de bateria de silos e graneleiros.

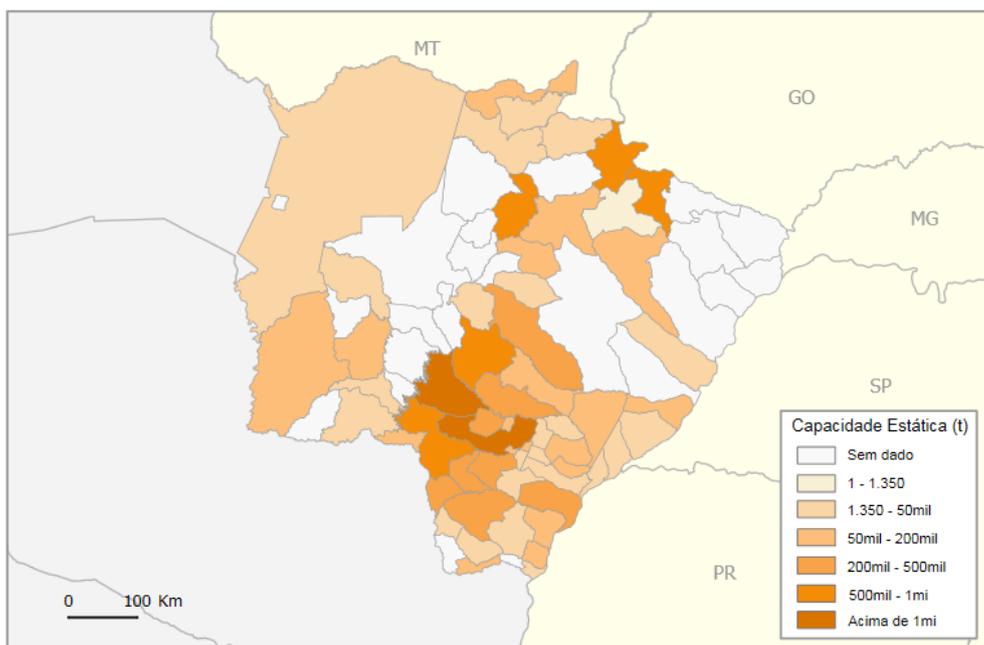


Figura 11: Capacidade de armazenagem estática em Mato Grosso do Sul

Fonte: CONAB, elaboração EPL.

O cartograma da Figura 11 apresenta a capacidade de armazenagem agrícola estática dos municípios do Mato Grosso do Sul e o cartograma da Figura 12 a capacidade de recepção e expedição em tonelada/hora desses armazéns.

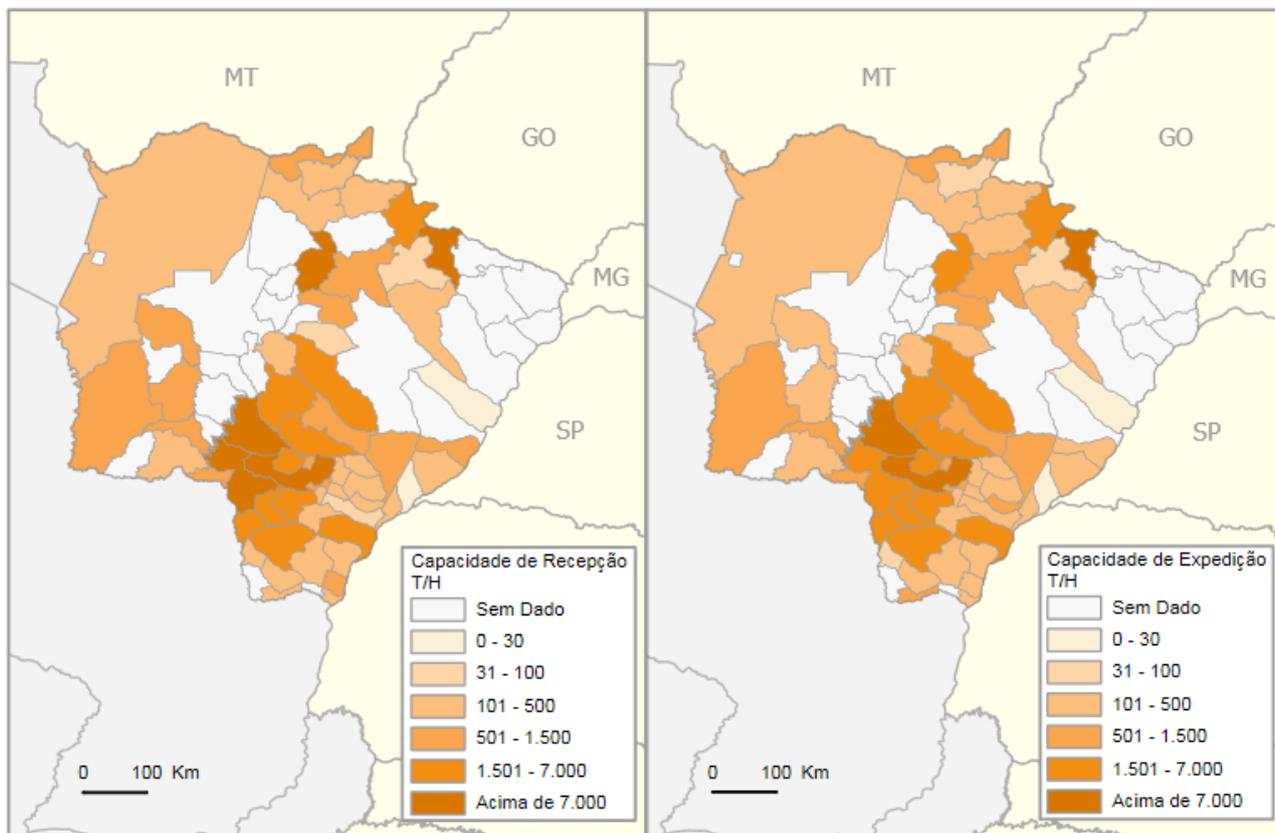


Figura 12: Capacidade de recepção e expedição em tonelada/hora em Mato Grosso do Sul  
Fonte: CONAB, elaboração EPL.

## Recintos aduaneiros

O Mato Grosso do Sul possui treze recintos aduaneiros, conforme dados da Receita Federal. São três instalações aeroportuárias, quatro instalações portuárias fluviais, cinco pontos de fronteira e um porto seco.

Modo de Transporte	Unidade Jurisdicionante	Administrador
Aeroportos - Terminais de Carga/ Passageiros	DRF/Campo Grande	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Aeroportos - Terminais de Carga/ Passageiros	IRF/Corumbá	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Aeroportos - Terminais de Carga/ Passageiros	IRF/Ponta Porã	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Instalações Portuárias Fluviais - uso público	IRF/Corumbá	Mineração Corumbaense Reunida S/A

Instalações Portuárias Fluviais - uso privativo misto	IRF/Corumbá	Granel Química Ltda
Instalações Portuárias Fluviais - uso privativo misto	IRF/Corumbá	Sociedade Brasileira de Mineração
Instalações Portuárias Fluviais - uso privativo misto	IRF/Porto Murinho	APPM - Agência Portuária de Porto Murinho Ltda.
Pontos de Fronteira	IRF/Bela Vista	SRF - Secretaria da Receita Federal
Pontos de Fronteira	IRF/Corumbá	SRF - Secretaria da Receita Federal
Pontos de Fronteira	IRF/Mundo Novo	SRF - Secretaria da Receita Federal
Pontos de Fronteira	IRF/Ponta Porã	SRF - Secretaria da Receita Federal
Pontos de Fronteira	IRF/Porto Murinho	SRF - Secretaria da Receita Federal
Portos Secos	IRF/Corumbá	AGESA – Armazéns Gerais Alfandegados de MS LTDA.

Tabela 19: Relação dos recintos aduaneiros no estado de Mato Grosso do Sul

Fonte: Receita Federal do Brasil (RFB).

Comumente, os recintos alfandegados de uso público recebem operações de movimentação, armazenagem e despacho de mercadorias e bagagem sob controle aduaneiro. Somente por meio dos pontos de fronteira que pode ocorrer legalmente a movimentação terrestre internacional de pessoas, veículos e mercadorias.

## AVALIAÇÃO DAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E SUBZONAS DE TRANSPORTE

Antes do debate das plataformas logísticas presentes no Mato Grosso do Sul, é importante conceituar o que seriam as estruturas de integração logística e suas classificações. Ressalta-se que os conceitos e nomenclaturas utilizadas na literatura não são, em geral, padronizados. Define-se “estruturas de integração logística” como áreas que voltadas a proporcionar aumento da eficiência logística via redução de custos, ganhos de escala e acesso à intermodalidade.

Dentro do conceito de estruturas de integração logística, existem diversas subclassificações, dentre elas o conceito de “Plataforma logística”. Plataformas logísticas são locais delimitados espacialmente que possuem infraestruturas destinadas à distribuição, transporte e logística das mercadorias que por ali passam, seja com apenas um modo de transporte ou com infraestruturas que permitam a intermodalidade. Tais estruturas são operadas por vários operadores logísticos diferentes, que desempenham serviços de valor agregado, e são geridos por um órgão central, seja ele de carácter ou público.

Por sua vez, as plataformas logísticas apresentam, no geral, três subzonas, a listar:

- Subzonas de serviços gerais, com serviços de alimentação, acomodação, estacionamento, administração e abastecimento;
- Subzonas de transportes, locais com presença das infraestruturas de transporte;
- Subzonas dos operadores logísticos, áreas destinadas às aduanas, armazéns, ova e desova de mercadorias, dentre outras.

Em relação à abrangência das atividades envolvidas, são seis as classificações referentes às plataformas logísticas:

- Zonas de atividades logísticas: apresenta como características infraestruturas de transporte intermodal relevante e operações que se assemelham a gateways (agrupamento de várias cargas providas de origens diferentes e que são destinadas a apenas um destino) e/ou HUBs (ponto de origem e destino para distribuições de cargas em determinada área geográfica);
- Centro integrado de Mercadorias: suporte ao transporte rodoviário para atuação nos entornos das cidades, com acesso facilitado às rodovias, de modo a aliviar as operações logísticas no núcleo urbano;
- Centro de serviços de transporte e logística: busca melhoria de eficiência logística para um setor industrial específico;
- Plataforma logística de troca de transporte: fracionamento de grandes lotes de carga em lotes menores para destruição urbana;
- Suporte logístico corporativo de plataforma: distribuição de carga para grandes empresas ou distribuição comercial; e
- Microplataforma logística urbana: enfoque na distribuição de cargas em uma zona urbana com algum tipo de restrição (por exemplo, restrição horária ou de tamanho dos veículos).

Em Campo Grande existe uma única plataforma logística multimodal do estado com gestor central: o Terminal Intermodal de Campo Grande. O terminal, concluído em 2020, conta já com um gestor – a empresa ParkX, que ganhou a licitação em 2012 – e possui integração dos modos rodoviários e ferroviário. A área de galpões e armazenagem contará com um porto seco, beneficiando as logísticas de exportação e importação de cargas.

A localização do terminal intermodal é precisamente posicionada entre os vários eixos logísticos que o Mato Grosso do Sul apresenta: se conecta com a BR-163/MS, principal rota rodoviária para escoamento de grãos do estado com destino aos portos paranaenses; com a BR-060/MS que, com seus entroncamentos com outras rodovias, interliga Campo Grande ao Paraguai e a áreas de alta produção agrícola; e a ferrovia Rumo Malha Oeste, que perpassa o estado de leste a oeste. O mapa abaixo mostra a localização central do terminal em relação aos principais corredores logísticos do estado.

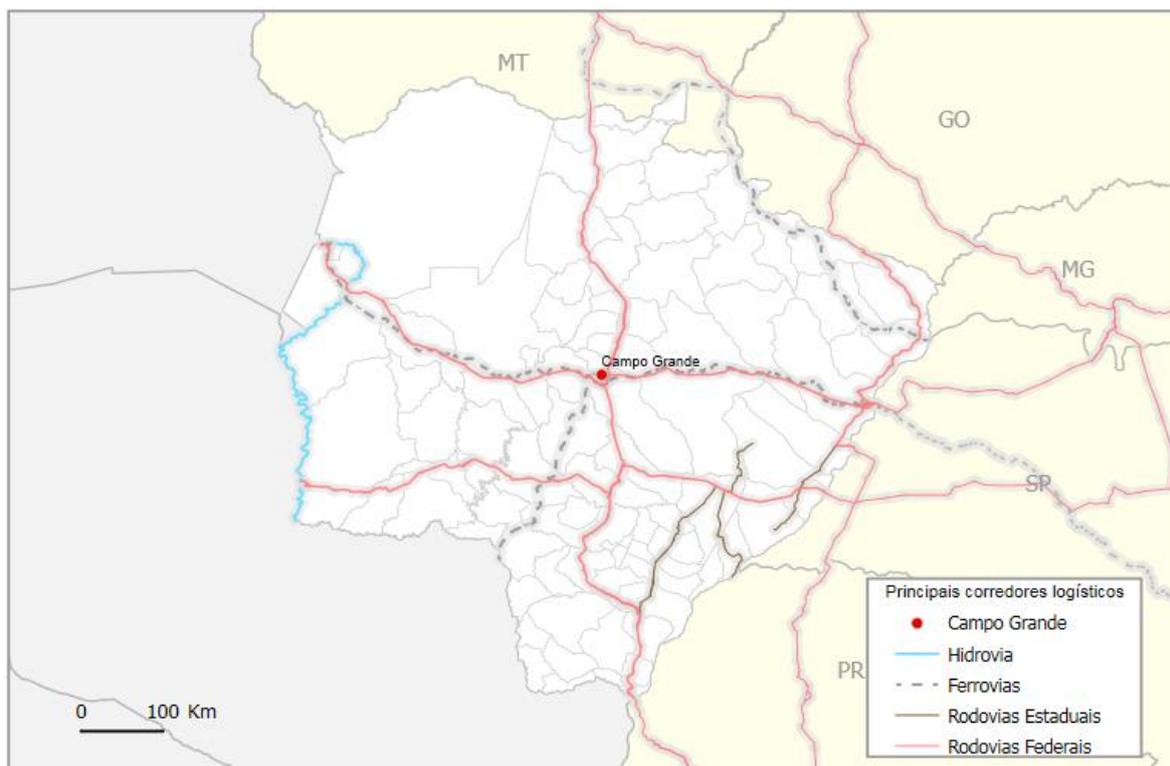


Figura 13: Mapa dos principais corredores logísticos do MS, com destaque para a localização do Terminal Intermodal de Campo Grande  
 Fonte: Elaboração EPL.

Outras cidades do Mato Grosso do Sul também se destacam por apresentarem infraestruturas de armazenagem, principalmente voltadas aos grânéis agrícolas. De acordo com dados da CONAB, as cidades de Maracaju e Dourados apresentam as maiores capacidades somando silos e baterias de silos, armazéns graneleiros, depósitos, dentre outras infraestruturas. O estado ainda possui um porto seco em Corumbá e, de acordo com dados do CAGED, as cidades que mais concentram empregos no setor de armazenagem, carga e descarga são Corumbá, Paranaíba e Chapadão do Sul.

Ainda sobre o tema, o trabalho “Centros de Integração Logística” (CILs) publicado em 2016 pelo Ministério da Infraestrutura lista as principais infraestruturas e as listas conforme três prioridades (A, B e C) de instalação de CILs, a depender do impacto dessa infraestrutura na cadeia logística e o volume de cargas. Ainda, sugere novas infraestruturas logísticas.

Com base na metodologia apresentada, o Mato Grosso do Sul apresenta cinco pontos potenciais distribuídos nas cidades de Dourados (prioridade A), Três Lagoas (prioridade B), Paranaíba (prioridade C), Iguatemi (prioridade C) e Campo Grande (prioridade C). Juntos, esses cinco centros gerariam economias de mais de R\$ 1,2 bilhões de reais às cadeias logísticas de diversos produtos e movimentariam mais de 19 milhões de toneladas por ano, considerando tanto as infraestruturas existentes quanto futuras.

Esses cinco pontos são listados abaixo:

- Microrregião de Dourados

Instalações voltadas a grânéis vegetais, líquidos e carga geral, com aptidão de serem instalados nos municípios de Dourados e Ponta Porã. Já possui um terminal de carga aérea em Ponta Porã e o estudo aponta a implantação de uma Plataforma Logística de Integração (PLI) entre os modos rodoviário e ferroviário, além de um porto seco. Estimativa percentual de custos logísticos com as infraestruturas sugeridas: 49,2% em relação ao cenário sem essas infraestruturas

- Microrregião de Três Lagoas

Focado em cargas de celulose, o estudo do Ministério da Infraestrutura sugere a implantação de uma PLI conectando os modos rodoviário, ferroviário e hidroviário. De acordo com o estudo, os municípios aptos a receberem tais infraestruturas seriam Três Lagoas, Ribas do Rio Pardo, Brasilândia, Água Clara e Santa Rita do Pardo. Estimativa percentual de custos logísticos com as infraestruturas sugeridas: 46,5% em relação ao cenário sem essas infraestruturas.

- **Microrregião de Paranaíba**

O estudo sugere a implantação de uma PLI intermodal, conectando os modos rodoviário, ferroviário e hidroviário. As principais cargas atendidas seriam álcool e produtos florestais e da silvicultura. Os municípios aptos elencados pelo estudo seriam Paranaíba, Aparecida do Taboado, Selvíria e Inocência. Estimativa percentual de custos logísticos com as infraestruturas sugeridas: 48,6% em relação ao cenário sem essas infraestruturas.

- **Microrregião de Iguatemi**

Os destaques nessa microrregião ficam para o álcool e cargas gerais. O estudo sugere a implantação de uma PLI conectando os modos rodoviário, ferroviário e hidroviário, sendo os municípios de Naviraí e Novo Mundo aptos a receberem tais infraestruturas. Estimativa percentual de custos logísticos com as infraestruturas sugeridas: 53,2% em relação ao cenário sem essas infraestruturas.

- **Microrregião de Campo Grande**

Com enfoque no transporte de carga geral, em especial carga frigorificada, já possui um terminal de carga aérea em Campo Grande. O estudo sugere a criação de uma PLI para conexão entre a carga aérea, ferroviária e rodoviária – vale comentar que o novo terminal intermodal poderia desempenhar essa função. Os municípios aptos para receberem tais infraestruturas seriam Campo Grande e Terenos. Estimativa percentual de custos logísticos com as infraestruturas sugeridas: 53,8% em relação ao cenário sem essas infraestruturas.

## **Terminal intermodal de cargas de Campo Grande**

O Terminal Intermodal de Cargas de Campo Grande consiste em uma estrutura logística planejada em uma área de 65 hectares. Sua localização geográfica, estratégica em relação ao Mercosul, além dos acessos rodo-ferroviário e a possibilidade de integração com as hidrovias Paraná-Paraguai, em Corumbá (MS), e Tietê-Paraná, em Três Lagoas (MS), são potenciais agentes modificadores do perfil socioeconômico da região.

A instalação tem capacidade para receber 290 carretas e um ramal ferroviário de 2,3 km. O trecho do anel viário, às margens do terminal, foi duplicado e aberto um acesso independente para evitar congestionamento de caminhões nos períodos de pico do escoamento da safra. Destaca-se que a instalação ainda não está em operação. A previsão é de que o porto seco movimente até 2,2 milhões de toneladas de mercadorias por ano.

## **Porto seco de Corumbá - AGESA**

A AGESA ARMAZENS GERAIS ALFANDEGADOS DE MATO GROSSO DO SUL S/A., é composta por um grupo de empresas, com o objetivo de fomentar o comércio exterior, principalmente com a Bolívia, país vizinho. O porto Seco de Corumbá está implantado numa área de 250 mil m<sup>2</sup>.

Todos os serviços aduaneiros estão incorporados à infraestrutura do porto seco, tais como: Receita Federal, MAPA, IAGRO, ANVISA, ADUANA BOLIVIANA, além de área de apoio de despachantes com o Siscomex.



## **Portos secos em estudo**

O Governo do Estado e a Receita Federal avançam nas tratativas sobre as áreas alfandegadas ou de trânsito aduaneiro estratégicas para a logística e o desenvolvimento econômico de Mato Grosso do Sul. Há estudos adiantados para implantação de Portos Secos em Ponta Porã, Corumbá e Três Lagoas. Em Porto Murtinho e Mundo Novo, a instalação dessas infraestruturas envolve trânsito aduaneiro.

## CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA E CORREDORES ESTRATÉGICOS

### Análise das inserções dos principais centros de distribuição e logística nas zonas em que se localizam e as relações com os corredores de transporte

O Mato Grosso do Sul se encontra em uma localização privilegiada tanto no território brasileiro quanto na geografia da América do Sul. Por conta disso, apresenta vários corredores logísticos estruturados e várias oportunidades para novos corredores, tanto domésticos quanto internacionais. A Figura 14 apresenta capacidade de armazenagem estática por município.

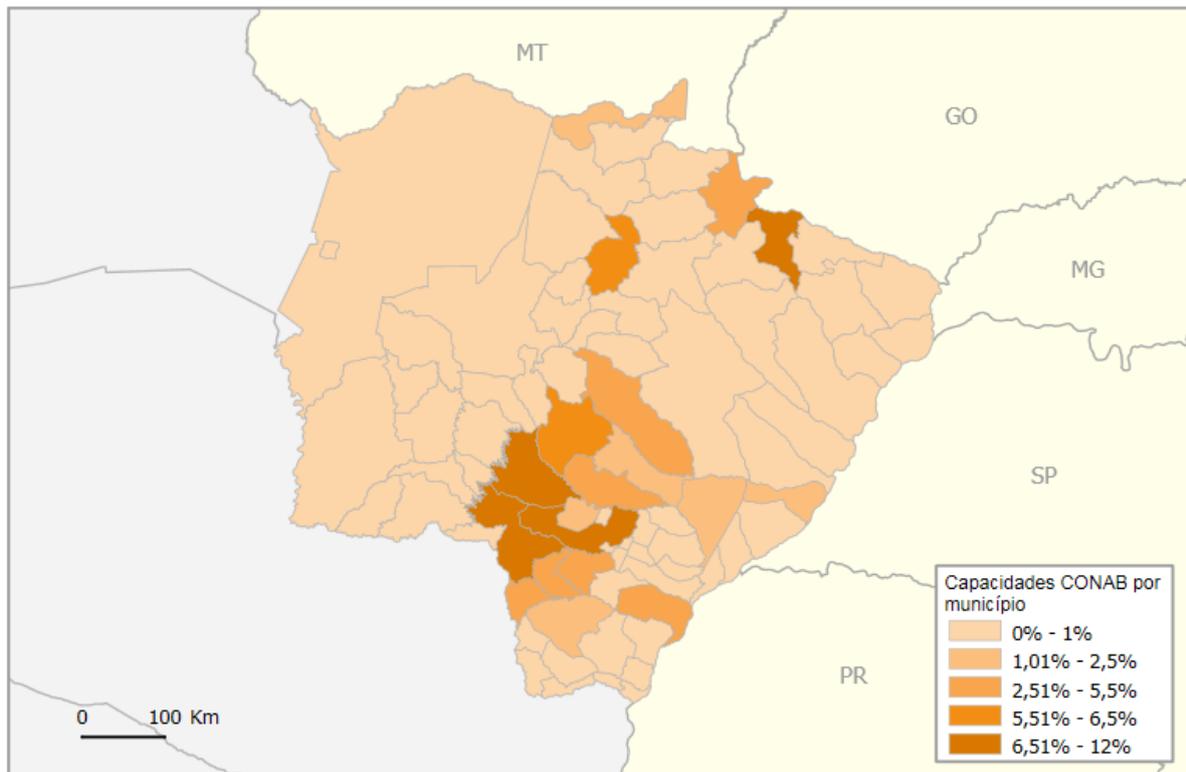


Figura 14: Capacidades CONAB por município  
Fonte: CONAB, elaboração EPL.

A partir do que foi exposto nas seções anteriores, essa seção identificará os principais corredores de carga atuais do estado, suas relações com centros de armazenagem e logística, assim como novas oportunidades e projetos futuros. Para tanto, utilizará como insumos as matrizes de carga calculadas para o Diagnóstico Logístico de Mato Grosso do Sul, assim como as publicações “Corredores Logísticos Estratégicos” do Ministério da Infraestrutura<sup>5</sup>.

Em volume de carga, destaca-se o corredor de exportação formado entre Corumbá e portos argentinos, em especial o porto de Corrientes. Com enfoque no escoamento de minério de ferro (ver Figura 15) e manganês provindos das minas de Urucum e Morraria de Santa Cruz, o corredor se beneficia da hidrovia do Rio Paraguai, o que possibilita um transporte de baixo custo até o destino final. A hidrovia é compartilhada com o corredor de soja e milho para exportação com destino à Argentina, que se origina principalmente da produção de Maracaju e é transbordada em Porto Murtinho.

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/cle>

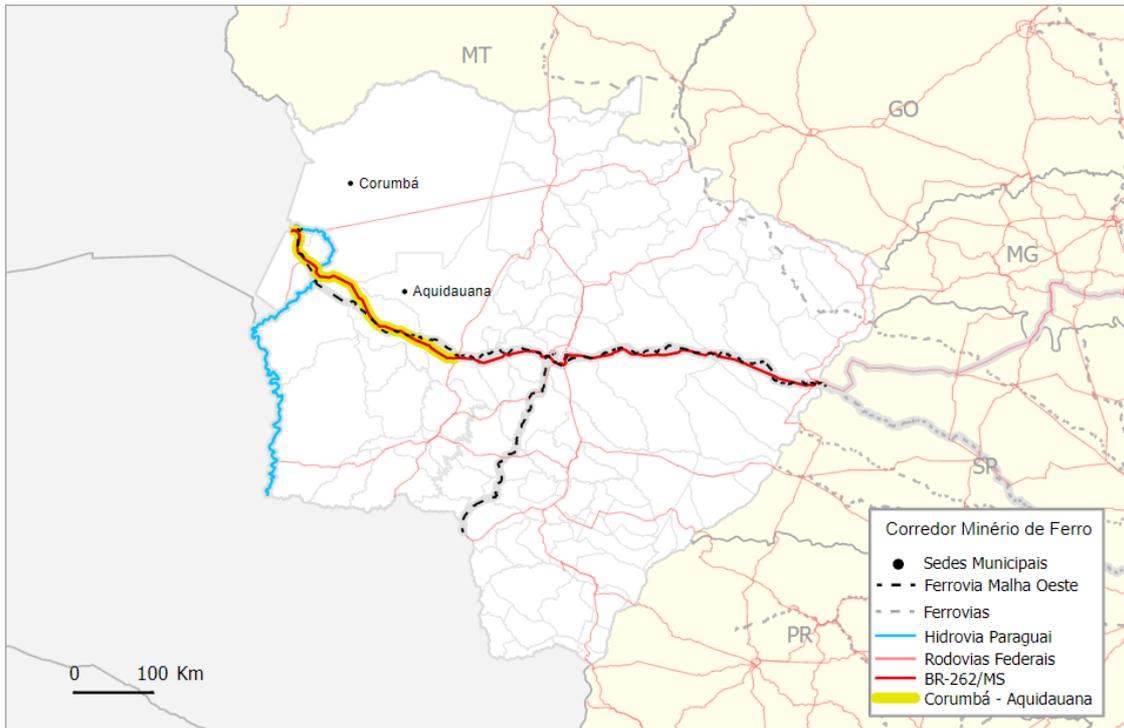


Figura 15: Corredores Logísticos de Exportação do Complexo de Minério de Ferro (foco em MS)  
 Fonte: Adaptado de Mlnfra - Corredores Logísticos Estratégicos Volume II – Complexo de Minério de Ferro.

Além da hidrovia do Rio Paraguai, a soja e milho para exportação também possui dois outros corredores principais: fluxos para o porto de Santos e Paranaguá. Ambos os trajetos são realizados por vias rodoviárias. Volumes importantes também se utilizam dos portos em São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS) para escoamento das exportações. Por outro lado, os corredores de soja e milho voltados ao consumo interno possuem concentração principalmente para os destinos de Chapecó (SC); Lapa (PR); Arroio do Meio e Itaqui (RS); e Campinas (SP). Vide Figura 16.

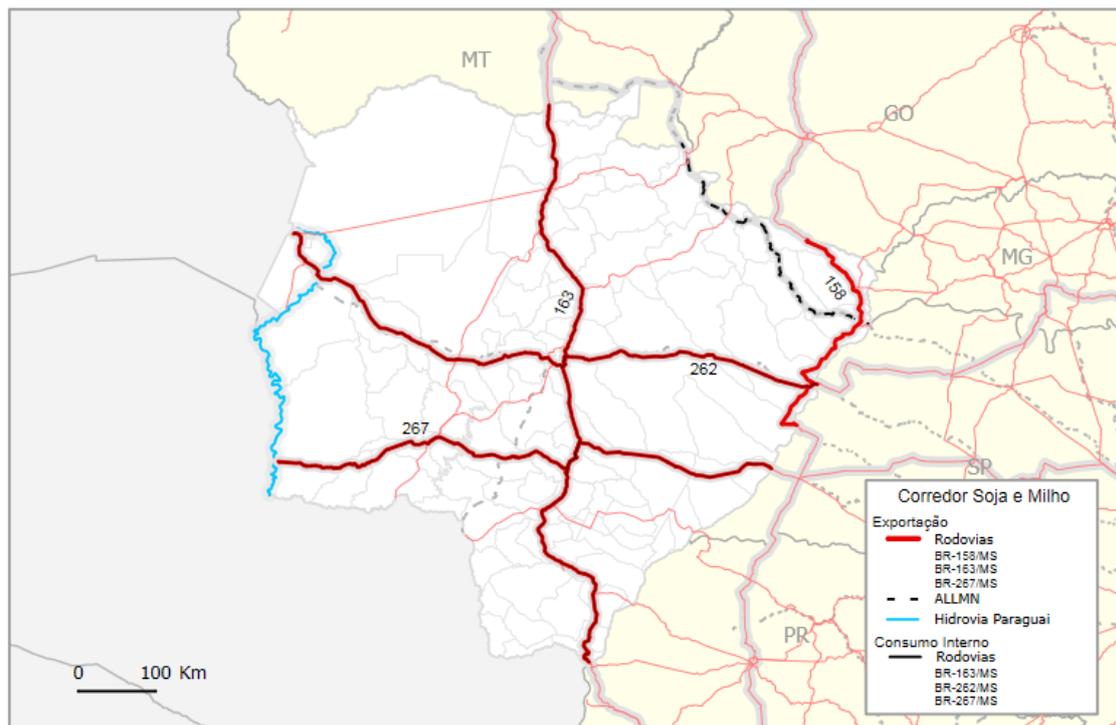


Figura 16: Corredores Logísticos de Exportação do Complexo de Soja e Milho (foco em MS)  
 Fonte: Mlnfra - Corredores Logísticos Estratégicos Volume I – Complexo de Soja e Milho (adaptado).

Vale destacar também os corredores de soja e milho Mato Grosso-Santos (SP) e Mato Grosso-Paranaguá (PR), que fazem uso da infraestrutura rodoviária do Mato Grosso do Sul. Para esses corredores, é comum que a carga de retorno seja fertilizante.

Outro produto de destaque da indústria sul-mato-grossense é a celulose. Voltada principalmente para o mercado externo, o estado conta com plantas em Três Lagoas e, futuramente, Ribas do Rio Pardo. O escoamento utiliza majoritariamente transporte ferroviário e se beneficia da ligação entre as malhas Rumo Malha Oeste e Rumo Malha Paulista, em Três Lagoas (MS), para o transporte de celulose até o porto de Santos. O percurso também possui a opção rodoviária e hidroviária, utilizando o Rio Tietê.

O plantio e processamento da cana-de-açúcar no estado geram corredores voltados ao abastecimento doméstico de biocombustíveis – etanol e biodiesel (ver Figura 18 e Figura 19).

As plantas produtivas, espalhadas principalmente na região centro-leste do estado, formam corredores voltados principalmente para abastecimento de municípios no Sudeste e Sul do Brasil – estudos do Ministério da Infraestrutura apontam como principais destinos as cidades de Betim (MG), Duque de Caxias (RJ), Maringá (PR), Paulínia (SP) e Guarulhos (SP). Por sua vez, a exportação de açúcar refinado acontece no corredor MS-Paranaguá (PR). Vide Figura 17.



Figura 17: Corredor de Exportação de açúcar

Fonte: Mlnfra - Corredores Logísticos Estratégicos Volume IV – Complexo da Cana-de-Açúcar.

Em relação à exportação de carnes, os principais corredores se formam do Mato Grosso do Sul para os portos de Paranaguá (PR), Itajaí (SC) e Santos (SP) por via rodoviária. Exportações para países sul-americanos desempenham papel importante também na pauta exportadora sul-mato-grossense e os corredores de exportação para tais países utilizam principalmente as fronteiras de São Borja (RS), Dionísio Cerqueira (SC) e Chuí (RS).

Por mais que não existam dados acurados sobre localizações de armazenagens e depósitos, é possível analisar o volume de empregos relacionados à CNAE 52.1 (Armazenamento, carga e descarga) como um indicador da atividade de armazenagem, independente da carga, em cada município sul-mato-grossense. Vide Figura 20.

Nesse sentido, Campo Grande se destaca como o principal polo de armazenagem do estado, com 36% do total de empregos. Contribui para esse desempenho o fato de ser o município mais populoso e com maior atividade econômica do estado; sua posição central no território do Mato Grosso do Sul, que favorece a distribuição para outras localidades do estado; e o seu alto nível de industrialização. Outras localidades importantes são Paranaíba (10,9%), Chapadão do Sul (7,0%) e Dourados (5,2%), municípios com importância industrial e agropecuária; São Gabriel do Oeste e Corumbá (ambos 4,4%), com importância nos setores agroindustriais e extrativista, respectivamente.

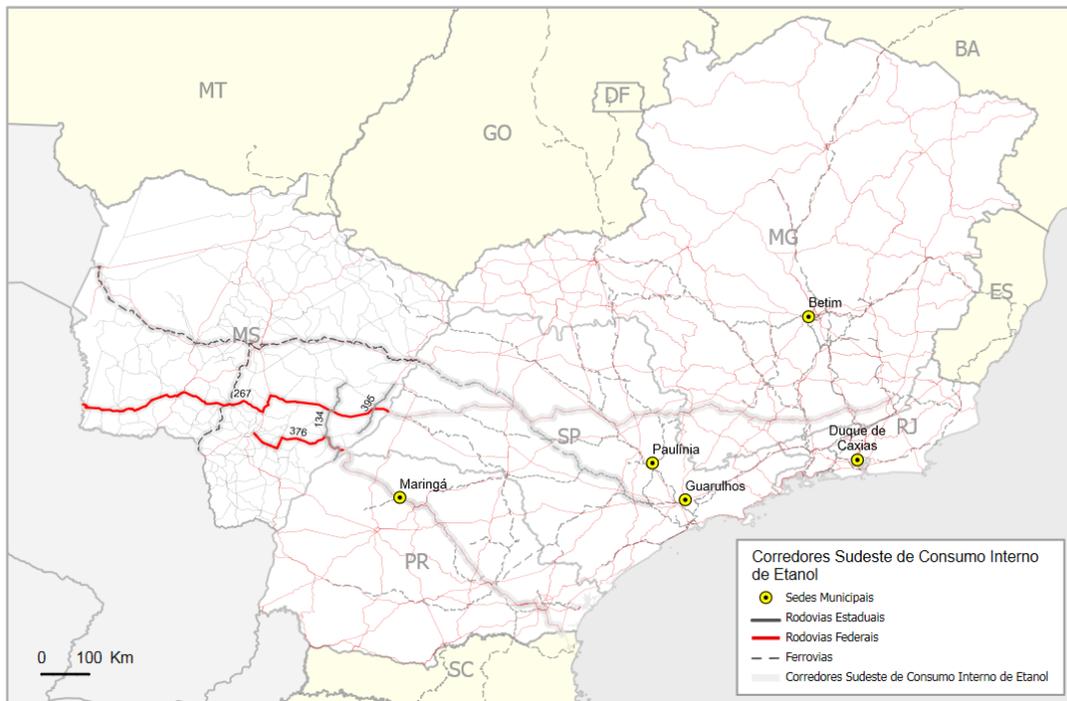


Figura 18: Corredor Sudeste de Consumo Interno de Etanol  
 Fonte: Adaptado de Mlnfra - Corredores Logísticos Estratégicos Volume IV – Complexo da Cana-de-Açúcar.

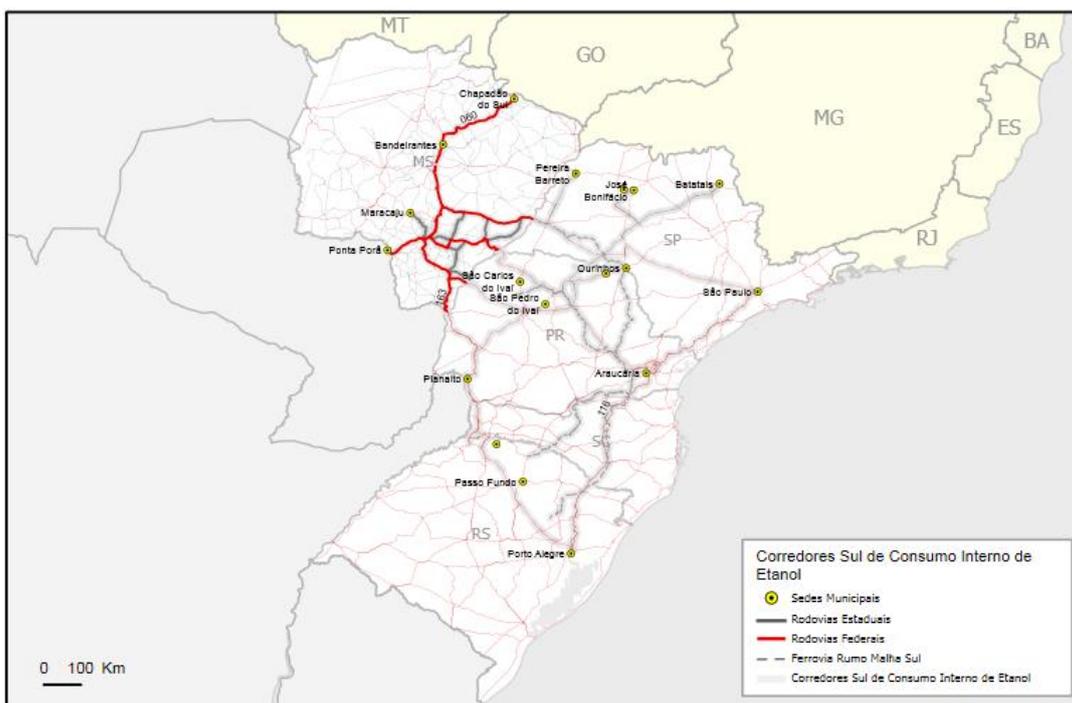


Figura 19: Corredor Sul de Consumo Interno de Etanol.  
 Fonte: Adaptado de Mlnfra - Corredores Logísticos Estratégicos Volume IV – Complexo da Cana-de-Açúcar.

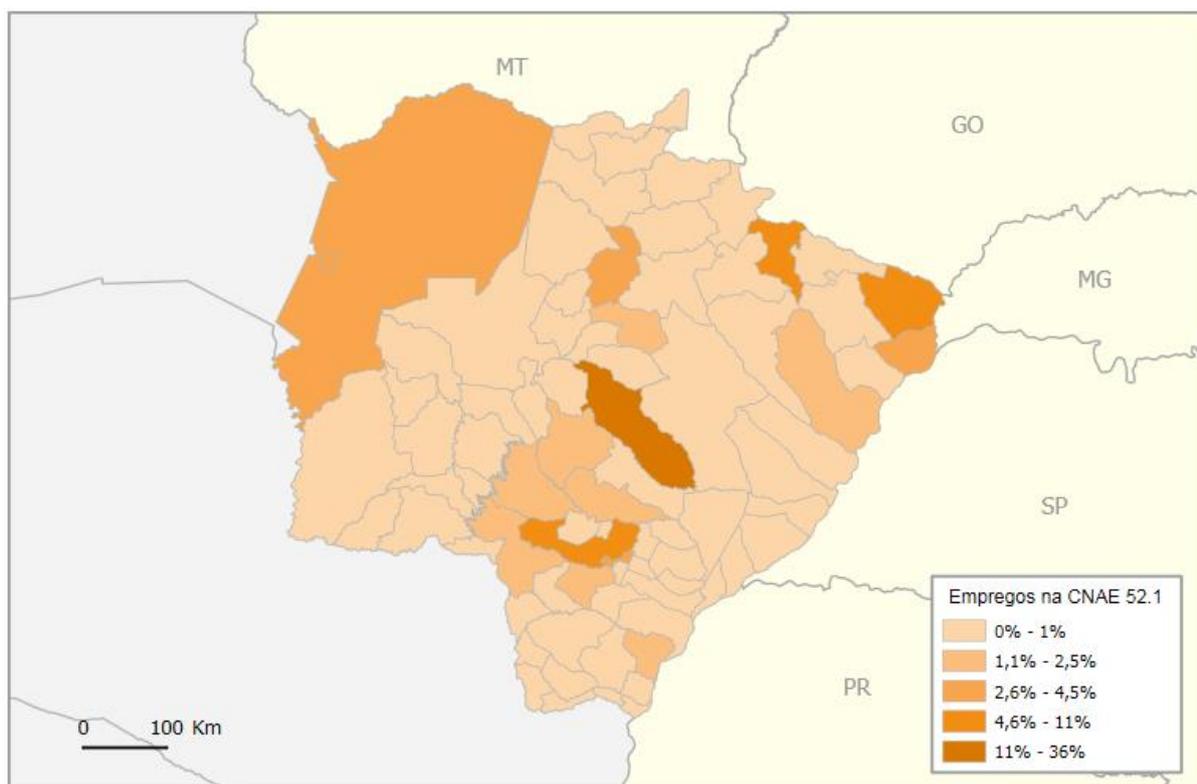


Figura 20: Mapa de calor com empregos na CNAE 52.1

Fonte: IBGE, Elaboração EPL.

## **Corredores logísticos de minério de ferro**

A produção de minério de ferro bruto do estado do Mato Grosso corresponde a aproximadamente 1,25% da produção nacional, sendo, em 2019<sup>6</sup>, de 2,8 milhões de toneladas.

O destino da produção pode ser o consumo interno ou o a exportação, sendo que em 2019 o volume de exportações<sup>7</sup> foi de 3.640.898 toneladas, utilizando majoritariamente o transporte hidroviário através do Rio Paraguai. Esta forma de escoamento se utiliza de trechos ferroviários e rodoviários para que o produto chegue aos TUPs.

Desta forma, as rotas de escoamento da produção de minério de ferro para exportação são:

- BR-262/MS, entre Aquidauana e Corumbá
- Ferrovia Malha Oeste
- Hidrovia Paraguai

A produção que atende à demanda interna brasileira é escoada até o estado de São Paulo, através da ferrovia Malha Oeste, que também é abastecida pela rota da BR-262/MS, entre Corumbá e Aquidauana. O volume em 2019 foi de aproximadamente 2,76 milhões de toneladas. Assim, as rotas<sup>8</sup> dentro do estado do Mato Grosso do Sul são:

- BR-262/MS;
- Ferrovia Malha Oeste

<sup>6</sup> Fonte: Anuário Mineral Brasileiro.

<sup>7</sup> Fonte: Comexstat.

<sup>8</sup> Fonte: Corredores Logísticos Estratégicos Volume II – Complexo Minério de Ferro.

## **Corredores logísticos de soja e milho**

O estado do Mato Grosso do Sul produziu<sup>9</sup>, em 2019, 9,96 milhões de toneladas de milho e 8,70 milhões de toneladas de soja, sendo estas a segunda e terceira maiores volumes de produção agrícolas do estado.

Foram destinadas à exportação 3,74 milhões de toneladas de soja e derivados e 2,66 milhões de toneladas de milho.

As principais rotas que passam no Mato Grosso do Sul que promovem o escoamento da produção com vias de exportação são:

- BR-163/MS
- BR-267/MS
- BR-364/MS
- BR-158/MS
- ALL Malha Norte

A parte da produção que atendeu a demanda interna brasileira de soja e milho foi<sup>10</sup>, aproximadamente, de 4,96 milhões de toneladas e 7,3 milhões de toneladas, respectivamente.

Para a destinação de consumo interno, a região Centro-Oeste exporta majoritariamente para as regiões sul e sudeste, grandes criadoras de frangos e suínos, para utilização em rações.

As rotas mais relevantes que passam no Mato Grosso do Sul são:

- BR-163/MS
- BR-267/MS
- BR-262/MS

## **Corredores logísticos de açúcar e etanol**

A produção de açúcar e etanol em 2017/2018 no estado do Mato Grosso do Sul foi de 1.491.651 toneladas e 2.632.222m<sup>3</sup> respectivamente, sendo a cana-de-açúcar o principal produto agrícola do estado.

A produção de açúcar destinada à exportação foi de 820.371 toneladas, cujo escoamento aconteceu pelo porto de Paranaguá. As principais rotas que passam no Mato Grosso do Sul que promovem o escoamento da produção com vias de exportação são:

- BR-163/MS
- BR-267/MS
- BR-158/MS
- MS-141

As rotas que passam pelo Mato Grosso do Sul que atendem à demanda interna brasileira por etanol são:

- BR-376/MS
- BR-267/MS

<sup>9</sup> Fonte: IBGE, em <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1612>

<sup>10</sup> Fonte: Comexstat e IBGE.

- 
- MS-134
  - MS-360
  - MS-395

## READEQUAÇÕES E FUTURAS ROTAS DE ESCOAMENTOS

### Relicitação do contrato de concessão da Malha Oeste

A concessionária Rumo Malha Oeste protocolou, junto à ANTT, pedido de adesão ao processo de devolução da concessão, nos termos da Lei nº 13.448 de 5 de junho de 2017.

O nível de investimentos da atual concessionária não foi suficiente para a manutenção e ampliação da capacidade de transporte da ferrovia, implicando na subutilização da infraestrutura, tanto em velocidade dos trens como em volume de carga transportado.

A nova licitação objetiva atrair investimentos para a modernização e ampliação de capacidade da via, melhorando a robustez logística do estado. Atualmente o projeto encontra-se em fase de estudos.

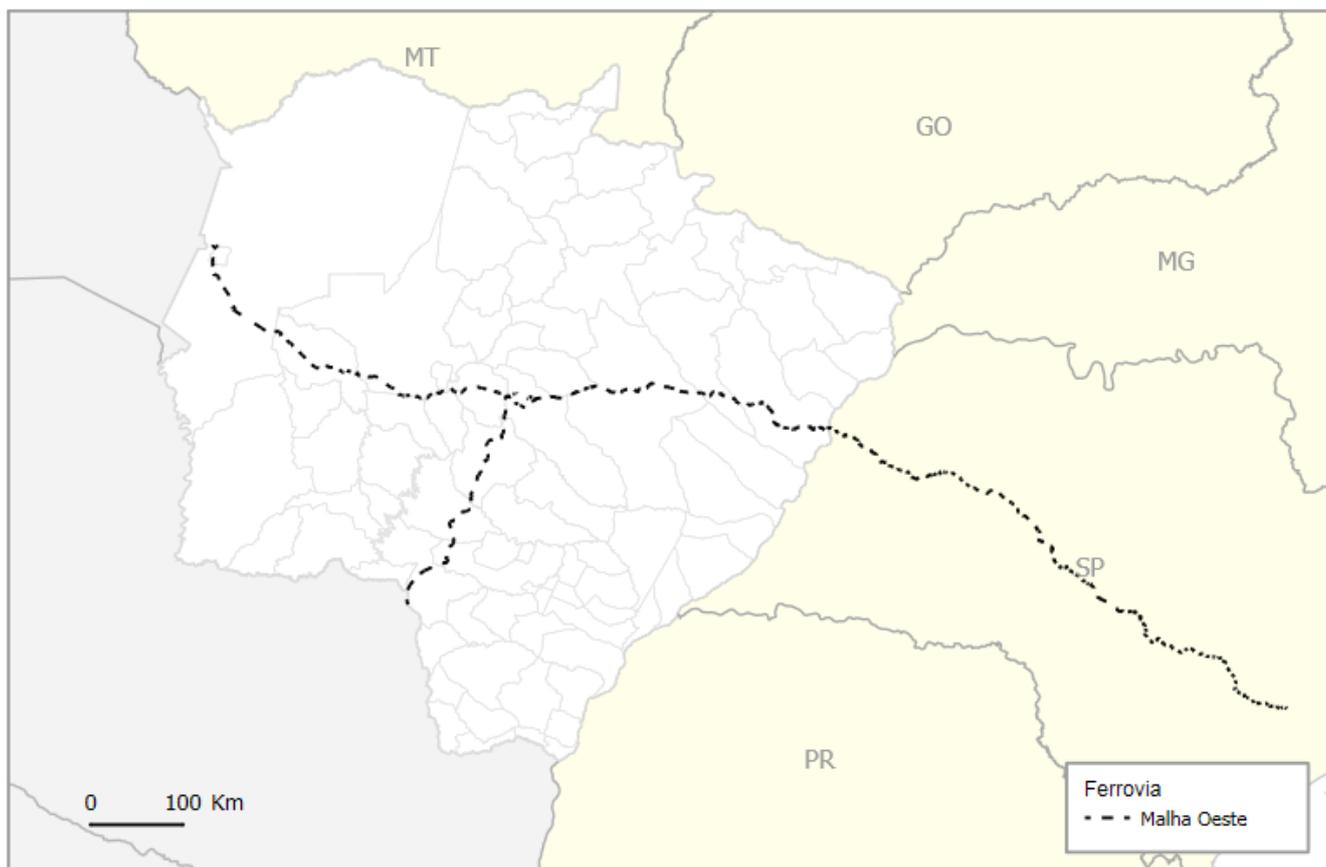


Figura 21: Traçado da Ferrovia Malha Oeste

Fonte: Adaptado de ANTT.

### Relicitação do contrato de concessão da BR-163/MS

A concessionária MSVIA protocolou junto à ANTT pedido de rescisão amigável do contrato de concessão e consequente adesão ao processo de relicitação, nos termos da Lei no 13.448, de 2017, uma vez que não conseguia mais manter os níveis de investimentos e operação estipulados pelo contrato de concessão.

Durante a estruturação da nova concessão, será garantido pela atual concessionária a continuidade de todos os serviços essenciais e a preservação da manutenção dos parâmetros de segurança viária e dos usuários.

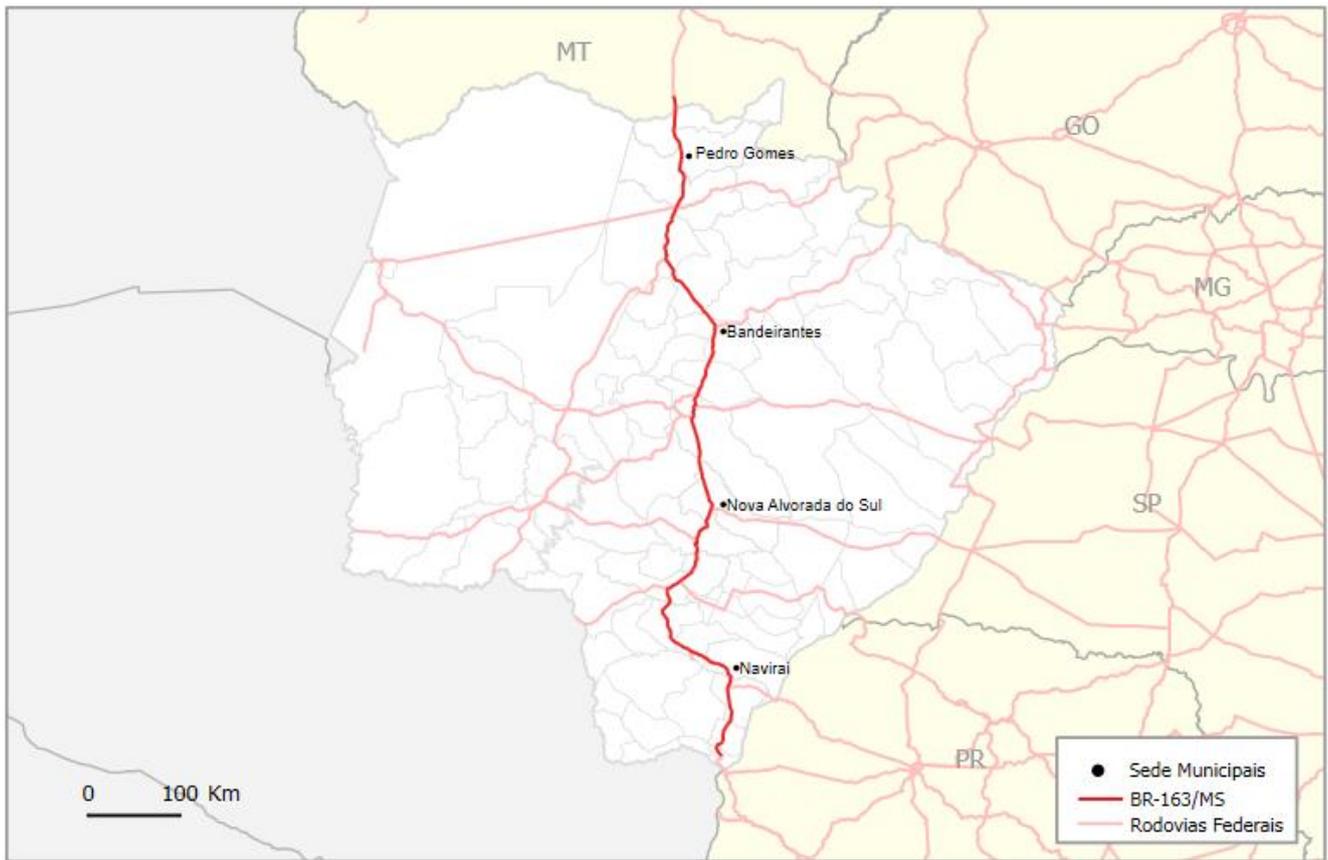


Figura 22: Traçado da BR-163/MS  
Fonte: Adaptado de ANTT.

## CORREDOR BIOCEÂNICO

O Corredor Rodoviário Bioceânico é, atualmente, um dos projetos mais promissores do Mato Grosso do Sul em decorrência do seu potencial de beneficiar o cenário socioeconômico e tecnológico do estado. Além disso, atualmente é um dos projetos mais avançados e com maior apoio para a integração regional entre os países do Cone Sul (Chile, Argentina, Brasil e Paraguai).

Como o próprio nome revela, o Corredor visa interligar dois oceanos – Pacífico e Atlântico – permitindo que os países do Cone Sul se usufruam da melhor infraestrutura de saída conforme o tipo da carga transacionada e o destino/origem da mercadoria. Por exemplo, a rota marítima entre Antofagasta, no Chile, até Xangai, na China, soma 18.677 km de extensão, enquanto que a rota marítima partindo de Santos para o mesmo destino soma 20.475 km – utilizando o Cabo da Boa Esperança – ou 24.155 km – utilizando o Canal do Panamá.

O Corredor se inicia na cidade portuária de Antofagasta, no Chile, e ultrapassa a Cordilheira dos Andes pelo Passo de Jama até Salta, na Argentina. A partir de Salta, segue até Tartagal, no Norte argentino, e depois para Pozo Hondo, cidade fronteiriça entre Argentina e Paraguai. No território paraguaio, perpassa as cidades de Pozo Hondo, Marechal Estigarribia, Loma Plata e Carmelo Peralta, último município paraguaio disposto na margem oposta à de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul. A partir de Porto Murtinho, o trajeto brasileiro perpassa Campo Grande e segue para Santos. Um mapa esquemático é apresentado abaixo.



Figura 23: Mapa do Corredor Rodoviário Bioceânico  
Fonte: Adaptado de MITIC/Paraguay.

Para viabilizar a interligação rodoviária, algumas obras pontuais já estão em fase de execução. O trajeto chileno está todo pavimentado e, pela parte argentina, necessita de pavimentação o trecho entre Tartagal e Pozo Hondo – projeto avaliado em US\$ 160 milhões. A parte paraguaia é a que mais necessita de intervenções: consta a pavimentação do trecho entre Pozo Hondo e Marechal Estigarribia e construção de aduana em Pozo Hondo, obras que totalizam US\$ 340 milhões; construção da rodovia Transchaco entre Carmelo Peralta e Loma Plata, orçado em US\$ 255,5 milhões. A Transchaco já começou a ser construída e entende-se que sua finalização é de vital importância para destravar os outros projetos, que ainda se encontram sem estudos ou financiamento. Por fim, do lado brasileiro, é necessário a

construção da ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, orçada em US\$ 84 milhões. Prevê-se que a ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta comece a ser construída a partir de 2022 com prazo de 33 meses.

Quando finalizado, o Corredor será constituído por mais de 2.200 km de rodovias interligadas entre os quatro países que, em sua extensão, contarão com plataformas logísticas, pontos de parada, comércio, dentre outras infraestruturas de apoio que irão induzir crescimento econômico nas localidades em que o Corredor estiver presente. Ainda, poderá induzir o turismo na região, tanto possibilitando brasileiros e paraguaios a visitarem a Cordilheira dos Andes e o Deserto do Atacama quanto chilenos e argentinos visitarem o Pantanal.

## **Movimentação de cargas**

O principal apelo do Corredor Rodoviário Bioceânico é o transporte de cargas. Em especial, o projeto pode fazer com que o Mato Grosso do Sul vire um polo logístico da América do Sul, tomando vantagem da sua posição privilegiada no continente. Para isso, é necessário apresentar o panorama da movimentação de cargas entre os países do Cone Sul. A tabela a seguir apresenta o volume da corrente de comércio – soma das importações e das exportações - em toneladas por cada estado brasileiro ao Chile, Argentina e Paraguai e que se utilizaram das aduanas de Uruguaiana (RS), São Borja (RS), Foz do Iguaçu (PR), Ponta Porã (MS) ou Dionísio Cerqueira (SC). Abaixo da tabela, mostra-se o mapa brasileiro com indicações da localização desses pontos fronteiriços.

UF	Dionísio Cerqueira	Foz do Iguaçu	Ponta Porã	São Borja	Uruguaiana
Paraná	152.989	1.984.627	21.336	100.503	217.532
São Paulo	28.150	791.055	168.821	307.530	708.823
Santa Catarina	193.819	569.109	5.065	277.993	416.090
Rio Grande do Sul	2.495	218.672	2.375	171.883	626.818
Minas Gerais	3.339	341.015	61.209	64.593	128.297
Mato Grosso do Sul	12.414	68.767	121.111	21.499	10.367
Rio de Janeiro	507	87.890	1.064	19.064	51.847
Goiás	1.034	56.677	5.058	9.493	8.793
Rondônia	13.429	39.727	0	14.933	2.290
Bahia	569	13.750	90	8.104	28.844
Espírito Santo	1.319	14.768	169	1.651	25.788
Mato Grosso	5.646	12.388	2.984	13.307	1.161
Pernambuco	1.233	22.226	1.244	1.808	3.140
Distrito Federal	0	3.947	15.497	0	1.592
Alagoas	0	12.106	5	1.925	1.803
Ceará	727	8.130	78	1.103	196
Rio Grande do Norte	0	4.890	462	0	93
Pará	13	2.477	3	178	1.031

Tocantins	320	974	0	746	385
Paraíba	95	436	0	1.212	386
Amazonas	0	1.152	19	38	453
Acre	0	463	0	0	0
Sergipe	0	226	0	2	101
Maranhão	0	102	0	17	52
Piauí	0	124	0	0	14
Amapá	0	0	0	23	0
<b>Total Geral</b>	<b>418.098</b>	<b>4.255.697</b>	<b>406.591</b>	<b>1.017.602</b>	<b>2.235.895</b>

Tabela 20: Corrente de comércio, em toneladas, por aduana  
Fonte: ComexStat.

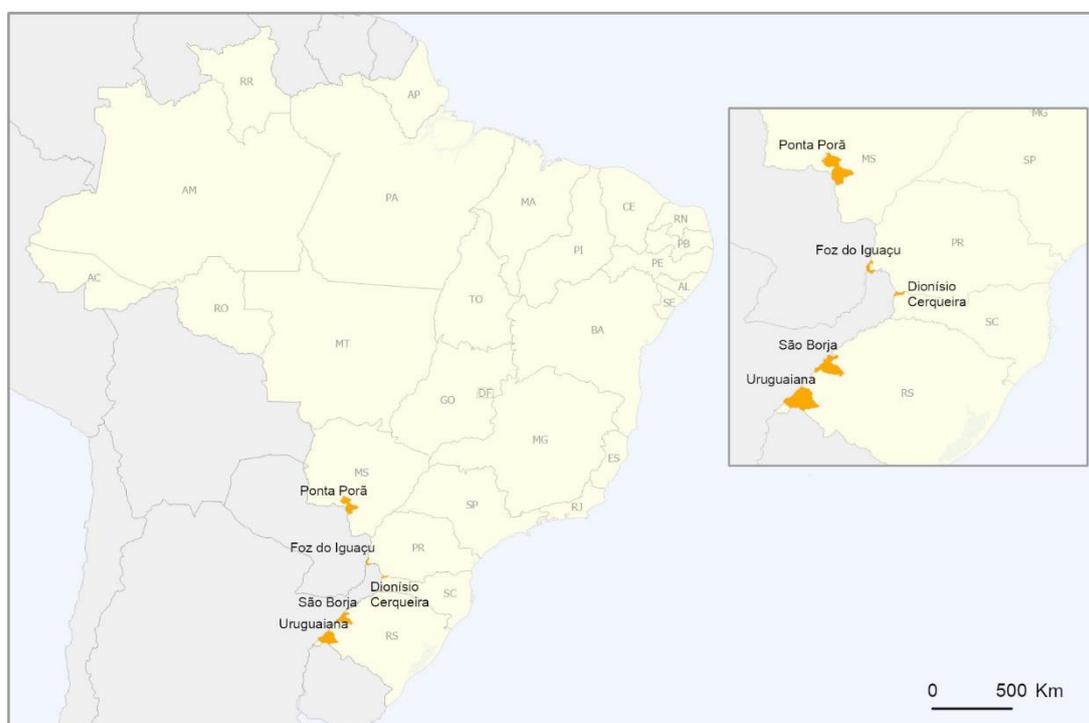


Figura 24: Principais aduanas utilizadas em fluxos de comércio com países do Cone Sul.  
Fonte: Elaboração EPL.

Dentre os pontos de fronteira observados, Foz do Iguaçu foi o principal em volume de carga transacionada: 4,3 milhões de toneladas em 2020, seguido por Uruguaiana (2,2 milhões de toneladas) e São Borja (pouco mais de um milhão de toneladas)

Como é possível visualizar, Paraná, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul são os principais estados que transacionaram cargas pelos pontos de fronteira destacados. A razão é bem intuitiva: esses estados se encontram perto desses pontos e, portanto, representam o menor caminho para o país de destino final ou do país de origem. Contudo, perde-se essa lógica quanto mais ao norte brasileiro se caminha: Goiás, por exemplo, apresenta mais cargas transacionadas pelas aduanas de Foz do Iguaçu, São Borja e Uruguaiana do que Ponta Porã, por mais que essa última esteja mais perto, em distância, do que as outras.

Esse comportamento anômalo pode ser explicado por outros fatores que impactam a decisão da escolha da aduana tanto quanto a distância, como rota para destino final, infraestruturas de apoio ao longo da rodovia e, principalmente, a eficiência alfandegária. Por exemplo, o tempo médio de desembarço da carga em 2020 na aduana de Ponta Porã foi de 13,52 horas, mais que o dobro que na aduana de Foz do Iguaçu registrou, de 5,89 horas.

O Corredor Rodoviário Bioceânico está sendo estruturado para que haja rápido trânsito aduaneiro entre os países, maximizando a eficiência do transporte entre suas rodovias e atraindo mais cargas ao corredor. Por esse motivo, estados do Norte, Nordeste, Centro-Oeste e do Sudeste seriam grandes candidatos a utilizarem a alfândega de Porto Murtinho.

Ainda, o Corredor Bioceânico terá outro atrativo: as infraestruturas de apoio ao transporte. Ao longo do caminho, serão construídas centenas de postos de combustíveis, pontos de paradas, hotéis e restaurantes. Porto Murtinho já possui, por exemplo, um moderno ponto de parada para caminhões, com restaurante, área para banho e área de lazer. Centros de distribuição e plataformas logísticas também estão sendo estruturadas e atrairão cargas de outros estados, visto que possibilitarão redução de custos no transporte e manuseio das cargas. Nesse sentido, Campo Grande já conta com um centro intermodal de cargas e uma grande plataforma logística de reexportação já está sendo estruturada no Chile. Esses serão pontos abordados adiante no texto.

Partindo do princípio que esses estados prefeririam utilizar o Corredor Rodoviário Bioceânico e que os volumes de cargas em 2020 se manteriam constantes, o projeto poderia captar até 3,3 milhões de toneladas de carga, que representaram um total de US\$ 7,4 bilhões em 2020.

De acordo com IPEA (2021)<sup>11</sup>, algumas cargas possuem especial destaque para ser atraídas pelo corredor. A começar pela celulose, um dos principais produtos exportados pelo Mato Grosso do Sul. Como grande parte do destino final desse produto são países asiáticos, o corredor pode ser apresentar uma alternativa viável para redução de custos pela saída marítima – de acordo com cálculos da EPL (2020), as reduções de custo seriam na ordem de 16% para as rotas saindo do Atlântico e passando pelo Canal do Panamá; e de 6,5% das rotas saindo do Atlântico e passando pelo Cabo da Boa Esperança. Ainda, a presença do corredor poderia facilitar o comércio de celulose entre Brasil, Argentina e Chile.

Outro produto que poderia ser beneficiado com o projeto é a soja paraguaia. O país, que vem investindo na expansão do cultivo de soja nos últimos anos, poderia levar a carga por rodovia até Campo Grande, podendo transbordar para a rodovia e seguir para os portos de Santos ou Paranaguá.

Tanto o Brasil quanto o Paraguai também se beneficiariam na exportação de proteínas animais, em seus mais variados tipos, visto que essas cargas são normalmente endereçadas a países asiáticos, em especial à China. Para as proteínas animais, o Corredor apresenta além das vantagens de custo, as vantagens de tempo, que se tornam importantes pelo produto ser perecível e de alto valor agregado. Para esses tipos de carga, a EPL estima reduções de custo na ordem de 10% e 20% com o uso do Corredor ante as rotas saindo do Atlântico que passam pelo Cabo da Boa Esperança e Canal do Panamá, respectivamente.

Enquanto os produtos anteriores são importantes na pauta exportadora, o Brasil – e o Mato Grosso do Sul, como uma plataforma logística nacional também – poderia se beneficiar do Corredor com a importação mais barata de fertilizantes. Como grande parte dos fertilizantes importados provém da Rússia, costa oeste do Canadá e dos EUA e da China, a entrada de cargas pelo Pacífico se apresenta como uma opção muito mais barata – em especial para as cargas provindas pela costa oeste do continente americano.

O lítio se apresenta como um produto potencial também que pode gerar cadeias de valor em todos os países participantes. Enquanto o Chile, Bolívia e Argentina possuem grandes reservas desse elemento, o desenvolvimento

<sup>11</sup> IPEA. Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: Produção e comércio na rota de integração sul-americana. IPEA, Brasília, 2021.

de indústrias para a transformação em pilhas e baterias automotivas parece natural nesses países. Dado o tamanho da indústria automotiva no Brasil, o país poderia se beneficiar dessa abundância do material nos países vizinhos.

Um resumo das reduções de custos calculadas pela EPL a partir dos valores movimentados em 2019 é mostrado abaixo:

	Saída pelo Atlântico via Cabo da Boa Esperança		Corredor Rodoviário Bioceânico		Redução com o uso do Corredor	
	US\$/Ton	US\$ MM	US\$/Ton	US\$ MM	%	US\$ MM
Celulose	156,57	435,56	131,31	362,77	16,1	69,79
Proteínas bovinas <sup>12</sup>	196,10	8,15	154,42	6,42	21,3	1,73
Proteínas de aves <sup>13</sup>	196,10	12,02	154,42	9,46	21,3	2,55

Tabela 21: Redução de custo com o Corredor Rodoviário Bioceânico - Rotas pelo Cabo da Boa Esperança  
Fonte: EPL/IPEA.

	Saída pelo Atlântico via Canal do Panamá		Corredor Rodoviário Bioceânico		Redução com o uso do Corredor	
	US\$/Ton	US\$ MM	US\$/Ton	US\$ MM	%	US\$ MM
Celulose	156,57	432,56	13,31	362,77	16,1	69,79
Proteínas bovinas <sup>11</sup>	196,10	8,15	154,42	6,42	21,3	1,73
Proteínas de aves <sup>12</sup>	196,10	12,02	154,42	9,46	21,3	2,55

Tabela 22 Redução de custo com o Corredor Rodoviário Bioceânico - Rotas pelo Canal do Panamá  
Fonte: EPL/IPEA.

## **Centros logísticos e infraestruturas de apoio ao Corredor Bioceânico no Estado de Mato Grosso do Sul**

Como referido anteriormente, para a eficiência do transporte de cargas pelo corredor e até para a atração dessas cargas, é necessária uma rede de centros logísticos, grande parte já existente no Mato Grosso do Sul. Nesse sentido, parece natural o desenvolvimento de uma aduana com porto seco em Porto Murtinho, devido à cidade virar um grande polo logístico para o comércio exterior brasileiro. Centros de armazenagem também devem surgir no município, em especial para cargas gerais e cargas refrigeradas.

Por conta de sua centralidade, a BR-267/MS, que interliga Porto Murtinho ao restante do estado, pode precisar de ampliação de faixa e obras que aumentem a segurança quanto a acidentes envolvendo animais na pista. Deverão aparecer mais postos de gasolina, hospedagens, mecânicas e pontos de parada também ao longo da rodovia. Tais infraestruturas atualmente se encontram apenas em Jardim, município a 200 km de Porto Murtinho.

A própria cidade de Jardim pode se beneficiar das cargas que trafegarão no Corredor. Centros de armazenagem podem ser instalados na cidade, que atualmente já conta com várias infraestruturas de apoio ao transporte

<sup>12</sup> NCM 02.02.30.00 – Carnes desossadas de bovino, congeladas

<sup>13</sup> NCM 02.07.14.00 – Pedacos e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados

rodoviário. Além disso, as cidades de Jardim e Porto Murtinho deverão investir em infraestruturas de suporte ao turismo, visto que o fluxo de turistas na região deve crescer quando a implantação do Corredor.

No anel rodoviário de Campo Grande, se localiza um importante centro logístico para o estado, o Terminal de Cargas Intermodal ParkX. O terminal, com status de porto seco, possui 611 mil m<sup>2</sup> de área e acesso às rodovias importantes (BR-163 e BR-060), assim como terminal ferroviário da Rumo Malha Oeste, o que permite que cargas depositadas no local tenham fácil acesso à hidrovía do Tietê. Concedido em 2012 e finalizado em 2020, a concessionária ParkX deve investir cerca de R\$ 200 milhões na construção de armazéns e tanques para combustíveis. Com a efetiva operação, o grupo prevê movimentação de 2,2 milhões de toneladas anuais no terminal.

O terminal intermodal terá papel fundamental no principal corredor logístico em desenvolvimento no estado: o Corredor Rodoviário Bioceânico. A rota interligará o porto de Santos ao porto de Antofagasta, no norte do Chile, tendo como ponto central Campo Grande. O trecho brasileiro entre Santos e Porto Murtinho já se encontra totalmente pavimentado, faltando apenas a ponte sobre o Rio Paraguai ligando Porto Murtinho a Carmelo Peralta (Paraguai), que deve ser finalizada em 2024.

A implantação do Corredor Bioceânico irá favorecer as exportações brasileiras para o Chile e norte argentino, já que atualmente tais corredores de exportação passam por São Borja e Uruguiana, ambos os municípios localizados no Rio Grande do Sul. Em conjunto com o projeto de plataforma logística do Chile, o corredor também irá baratear as importações de produtos de países localizados na costa oeste da América – em especial, importação de produtos americanos e canadenses que saem pela costa oeste desses países.



Figura 25: Terminal Intermodal de Cargas em Campo Grande.  
Fonte: Halna/ParkX.

A rota irá propiciar desenvolvimento econômico para as regiões por onde passa visto que, além da infraestrutura que se desenvolverá para atender o tráfego de caminhões, também permitirá maior desenvolvimento do turismo nas regiões. Um exemplo é Porto Murtinho, último município brasileiro na rota. Devido ao corredor, será feito um Plano Diretor para a cidade, assim como será realizada qualificações para os comerciantes locais com enfoque em prepará-los para as transformações que ocorrerão na cidade. Além disso, já foi instalado na cidade um pátio para caminhões e ativado um novo terminal na cidade, da FV Cereais.

## **Suporte a outros corredores nacionais**

Além dos corredores de carga estratégicos que passam pelo estado do Mato Grosso do Sul, já abordado em outras seções desse relatório, as infraestruturas de apoio disponíveis no Mato Grosso do Sul dão suporte a outros corredores que perpassam o estado. De acordo com o estudo Corredores Logísticos do Ministério da Infraestrutura, existem pelo menos seis corredores que podem perpassar pelo o estado:

- Corredor de Soja e Milho – Consumo: Sorriso (MT) para Campinas (SP)
- Corredor de Soja e Milho – Exportação: Sorriso (MT) para Santos (SP)
- Corredor de Soja e Milho – Exportação: Sorriso (MT) para Paranaguá (PR)
- Corredor de Soja e Milho – Exportação: Água Boa (MT) para Santos (SP)
- Corredor de Soja e Milho – Exportação: Água Boa (MT) para Vitória Brasil (SP)
- Complexo da Cana-de-açúcar – Consumo Interno: Alto Taquari (MT) para Paulínia (SP)

Cabe destacar que, com exceção do último corredor, é possível atender as outras rotas por percursos ferroviários com a Rumo Malha Norte.

## **Potencialidades e projeções do Corredor Bioceânico**

O Mato Grosso do Sul é o terceiro maior estado exportador do Centro-Oeste e será diretamente beneficiado com a construção do Corredor Rodoviário Bioceânico. Sua capital, Campo Grande, sediará um grande centro logístico que deverá impulsionar, ainda mais, as exportações e importações do estado, assim como servirá como centro de distribuição de produtos para todo o país. O território, em 2020, foi responsável por 60% do valor exportado em fluxos partindo da região Centro-Oeste para a Argentina, Paraguai e Chile, países que serão beneficiados com o Corredor Rodoviário Bioceânico.

Em especial, o Mato Grosso do Sul pode se beneficiar do Corredor nos produtos que, atualmente, são exportados por via rodoviária. Quase 20,0% (US\$ 124 milhões) dos valores exportados para países do Cone Sul representam fluxos de carnes bovinas com destino ao Chile, por via rodoviária, e utilizando rotas que passam em Dionísio Cerqueira e São Borja, principalmente. A esse país, também se destacam fluxos de açúcares, que saem do Brasil por Foz do Iguaçu.

Para a Argentina, as rotas rodoviárias mais proeminentes são de celulose e papéis, via Foz do Iguaçu; carnes, que saem do Brasil via São Borja; e produtos alimentícios, via Uruguiana. Devido à proximidade geográfica, o comércio entre o Mato Grosso do Sul e o Paraguai é o mais volumoso em relação ao uso de rodovias. Em 2020, foram 190 mil toneladas transacionadas, entre exportações e importações, com país vizinho, principalmente de produtos manufaturados com fluxos que passavam por Ponta Porã, Guaíra e Foz do Iguaçu.

Tais rotas, que hoje se utilizam principalmente as saídas fora do Mato Grosso do Sul – como Foz do Iguaçu, Dionísio Cerqueira, São Borja e Uruguiana – poderiam utilizar o Corredor Rodoviário Bioceânico e toda a infraestrutura logística que dele será criada para otimizar rotas e diminuir custos de transporte.

## AVALIAÇÃO DAS PRINCIPAIS POSSIBILIDADES PARA CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO NO ESTADO E SEUS RESPECTIVOS IMPACTOS NA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

Essa seção tem como objetivo identificar os principais centros de distribuição multimodais do Mato Grosso do Sul, assim como indicar seu estado atual de operação e indicativos de concessão, no caso da infraestrutura ser pública.

O conceito de “centro de distribuição” será definido como a infraestrutura na qual ocorre, de forma resumida, operações de recepção de cargas (de um ou mais fornecedores); conferência; movimentação para estocagem; e expedição. Os centros de distribuição são, portanto, instalações que congregam cargas de vários fornecedores para expedir ao destinatário. Com isso, é possível agilizar o processo de transporte de carga e torná-lo mais eficiente – principalmente para *commodities*, visto que, devido à homogeneização dessas cargas, é possível agregá-las em lotes maiores para embarque em modos de alta capacidade.

A identificação de centros de distribuição multimodal no estado é bastante complexa devido à escassez de informações. Portanto, a tabela a seguir foi construída de forma a identificar todos os pontos de transbordo intermodal no estado. Em geral, pontos de transbordo intermodais apresentam centros de distribuição próximos, que se utilizam da intermodalidade para aperfeiçoar suas operações. Além disso, alguns pontos – como transbordos portuários e aeroviários – possuem espaços que também podem ser utilizados como centros de distribuição.

Com esse racional, incluem-se na tabela:

- Terminais ferroviários de carga e descarga, conforme informações do SAFF/ANTT;
- Terminais portuários, conforme informações da ANTAQ;
- Terminais de carga aeroviária (TECA), conforme informações da ANAC. Listam-se as cidades sul-mato-grossenses com aeroportos que possuem terminais de carga, além de aeroportos que receberam voos cargueiros e movimentaram volumes relevantes de carga (aeroporto de Dourados);
- O Terminal Intermodal de Campo Grande, já comentado em outros tópicos;

Vale destacar ainda que foram consideradas em atividade as infraestruturas que movimentaram, em 2020, pelo menos uma tonelada.

Como é possível ver na tabela, apenas os terminais aeroviários não estão concedidos ou pertencem à iniciativa privada. No entanto, os terminais de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã fazem parte da 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (Bloco SP-MS). O projeto ainda está na fase de estudos e a assinatura do contrato está prevista para o quarto trimestre de 2022.

Modo	Nome	Município	Atividade em 2020 (t)	Gestão
Rodoviário   Ferroviário	Aparecida do Taboado	Aparecida do Taboado	1.980.924	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Aquidauana	Aquidauana	Sem operação relevante	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Campo Grande	Campo Grande	Sem operação relevante	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Indubrasil	Campo Grande	Sem operação relevante	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Manoel Brandão	Campo Grande	Sem operação relevante	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Posto km 903	Campo Grande	Sem operação relevante	Concedido

Rodoviário   Ferroviário	Chapadão do Sul	Chapadão do Sul	2.713.202	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Antônio Maria Coelho	Corumbá	1.644.858	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Corumbá	Corumbá	Sem operação relevante	Concedido
Ferroviário   Portuário	Porto Esperança	Corumbá	1.644.858	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	T. Olacyr F. Moraes	Costa Rica	53.092	Concedido
Ferroviário   Portuário	Ladário	Ladário	451.757	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Urucum	Ladário	409.271	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Ribas do Rio Pardo	Ribas do Rio Pardo	Sem operação relevante	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Jupia	Três Lagoas	363.286	Concedido
Rodoviário   Ferroviário	Três Lagoas	Três Lagoas	Sem operação relevante	Concedido
Rodoviário   Portuário	Complexo portuário de Porto Murtinho	Porto Murtinho	1.745 (desembarque) + 166.433 (embarque)	Privado
Rodoviário   Portuário	Complexo portuário de Corumbá	Corumbá	2.022.315 (embarque)	Privado
Rodoviário   Portuário	TUP Aparecida do Taboado	Aparecida do Taboado	Sem operação relevante	Privado
Rodoviário   Portuário	TUP Três Lagoas	Três Lagoas	Sem operação relevante	Privado
Rodoviário   Portuário	Mundo Novo	Mundo Novo	77.300 (desembarque)	Privado
Rodoviário   Ferroviário   Aeroviário	Terminal intermodal de Campo Grande	Campo Grande	Sem operação relevante	Concedido
Rodoviário   Aeroviário	TECA de Campo Grande	Campo Grande	88	Público
Rodoviário   Aeroviário	TECA de Ponta Porã	Ponta Porã	Sem operação relevante	Público
Rodoviário   Aeroviário	TECA de Corumbá	Corumbá	3	Público
Rodoviário   Aeroviário	Aeroporto de Dourados	Dourados	10	Público

Tabela 23: Lista de pontos de transbordo no estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: ANTT, ANTAQ, ANAC.

## REFERÊNCIAS

- ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Dados e Estatísticas. Disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas>.
- ANM. Agência Nacional de Mineração. Anuário Mineral Brasileiro. Disponível em <https://www.gov.br/anm/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/serie-estatisticas-e-economia-mineral/anuario-mineral/anuario-mineral-brasileiro>.
- ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Estatísticas. Disponível em <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>.
- ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br).
- ANTT. Volume 2 – Estudo de Tráfego – Tomo único. Lote 6: BR-163/MS.
- CNT. Confederação Nacional dos Transportes. Pesquisa Rodoviária CNT. Disponível em <https://www.cnt.org.br/pesquisas>.
- CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. Disponível em [www.conab.gov.br](http://www.conab.gov.br).
- DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em <https://portalservicos.denatran.serpro.gov.br/#/>.
- DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Serviços DNIT. Disponível em <https://www.gov.br/dnit/pt-br>.
- EPL. Empresa de Planejamento e Logística, Manual de Custo-Benefício para Projetos de Infraestrutura de Transporte. Brasília: EPL, 2019. 14 p.
- EPL. Empresa de Planejamento e Logística, Metodologia de Custos de Transporte. Brasília: EPL, 2020.
- EPL. Empresa de Planejamento e Logística, Plano Nacional de Logística: PNL 2035. Brasília: EPL, 2021. 160 p.
- HALNA. Parkx Campo Grande. Termina de Cargas Intermodal. Disponível em <http://www.halna.com.br/empreendimento/parkx-campo-grande/>.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, SIDRA. Disponível em <https://sidra.ibge.gov.br/home/pms/brasil>.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Sistemas de Contas Nacionais. Disponível em <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais.html>.
- IPEA. Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: Produção e comércio na rota de integração sul-americana. IPEA, Brasília, 2021.
- IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. IpeaData. Disponível em <http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>.
- MECONOMIA. Ministério da Economia, CAGED. Disponível em <http://pdet.mte.gov.br/>.
- MECONOMIA. Ministério da Economia, COMEXSTAT. Disponível em <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>.
- MINFRA. Ministério da Infraestrutura. Corredores Logísticos Estratégicos Volume I – Complexo de Soja e Milho. Disponível em [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio\\_corredores\\_logisticos\\_sojamilho\\_v1-2.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_sojamilho_v1-2.pdf).
- MINFRA. Ministério da Infraestrutura. Corredores Logísticos Estratégicos Volume II – Complexo de Minério de Ferro. Disponível em [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio\\_corredores\\_logisticos\\_minerio\\_v1-1.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_minerio_v1-1.pdf).

MINFRA. Ministério da Infraestrutura. Corredores Logísticos Estratégicos Volume IV – Complexo da Cana-de-Açúcar. Disponível em [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio\\_corredores\\_logisticos\\_complexo\\_cana\\_de\\_acucar\\_v1-0.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_complexo_cana_de_acucar_v1-0.pdf).

MINFRA. Ministério da Infraestrutura. Plano Aeroviário Nacional (PAN). Disponível em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aereo/plano-aeroviario-nacional>.

MITIC. Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicación del Paraguay. Corredor Bioceánico que incluye a Paraguay. Disponível em <https://www.radionacional.gov.py/paises-de-la-region-impulsan-corredor-ferroviario-de-integracion/imprimir/>.

Receita Federal do Brasil. Ministério da Economia. Disponível em <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br>.

SEINFRA/MS. Estudos de engenharia, ambiental e social – Produto 01 – Estudos de tráfego.

SEINFRA/MS. Secretaria de Estado de Infraestrutura do Mato Grosso do Sul. Disponível em <https://www.seinfra.ms.gov.br/>.

SIGA BRASIL. Sistema de informações sobre orçamento público federal. Disponível em <https://www12.senado.leg.br/orcamento/sigabrasil>.

Tesouro Nacional. Ministério da Economia. Disponível em <https://www.gov.br/tesouronacional/pt-br>.

## ANEXO

### MALHA RODOVIÁRIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

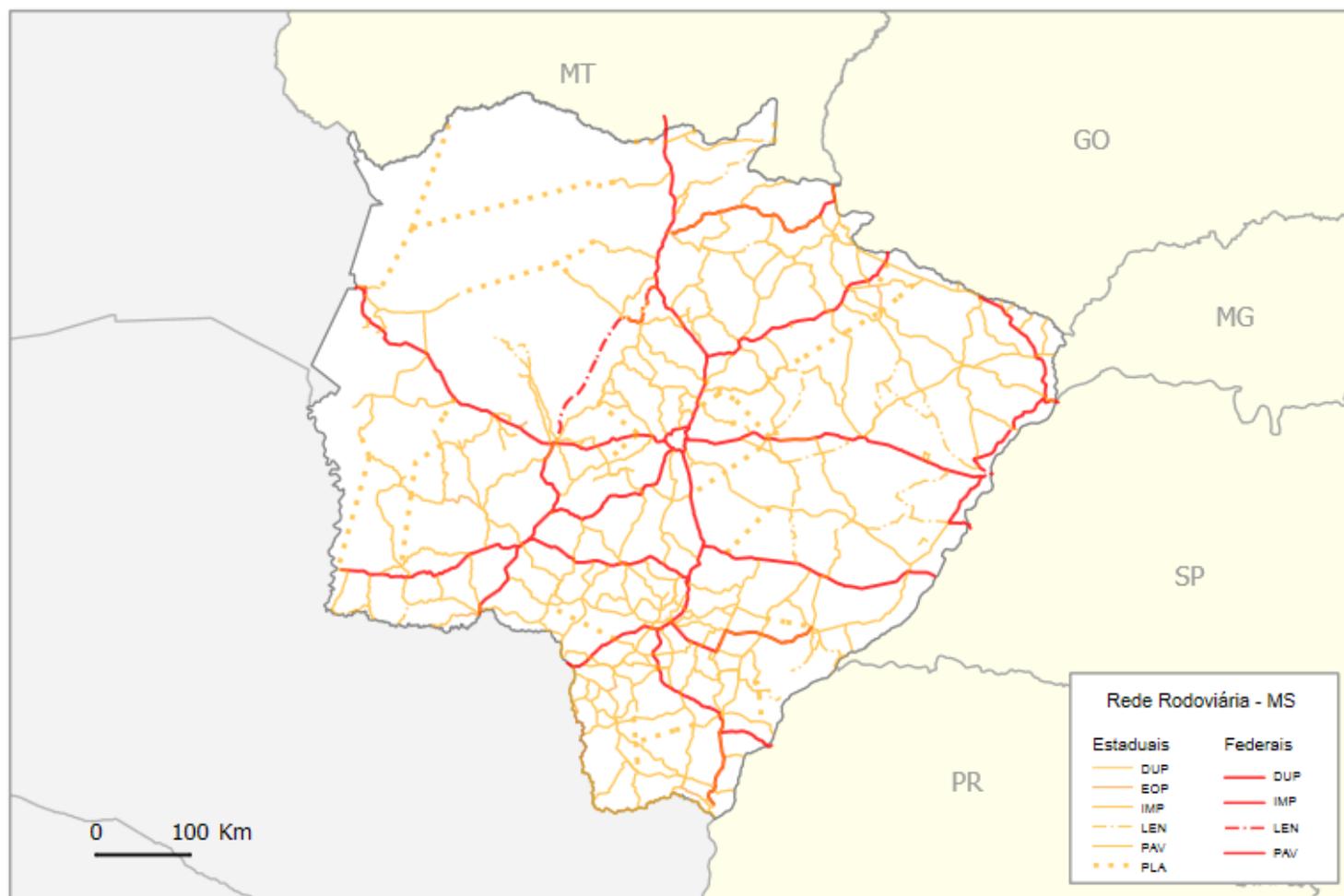


Figura 26: Malha rodoviária do estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: SEINFRA/MS, DNIT, elaboração EPL.

## MALHA FERROVIÁRIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

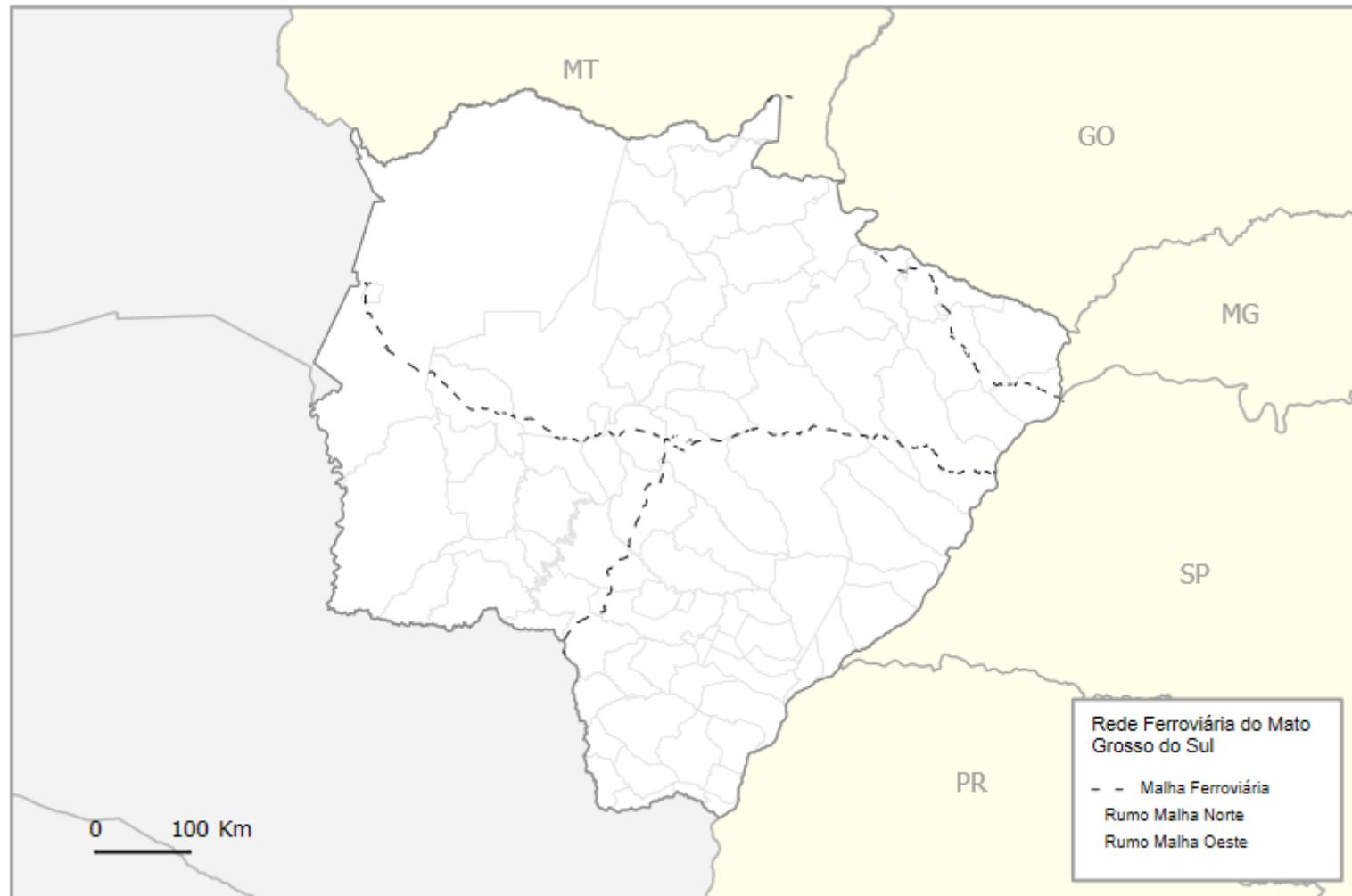


Figura 27: Malha ferroviária do estado de Mato Grosso do Sul  
Fonte: ANTT, elaboração EPL.



**ONTL**  
Observatório Nacional de Transporte e Logística

**EPL**  
Empresa de Planejamento e Logística S.A.

Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C  
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares

70.380-200 – Brasília/DF

ontl@epl.gov.br / negocios@epl.gov.br /  
institucional@epl.gov.br



[www.epl.gov.br](http://www.epl.gov.br)

[www.ontl.epl.gov.br](http://www.ontl.epl.gov.br)