



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

**RELATÓRIO PARCIAL COM PROGNÓSTICO E VALUE
FOR MONEY PARA POSSÍVEIS CONCESSÕES**

**VOLUME V – PROGNÓSTICO E VALUE FOR MONEY
PARA POSSÍVEIS CONCESSÕES**

MARÇO / 2022

MARÇO/2022



Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares
Brasília/DF - 70308-200
ontl@epl.gov.br / negocios@epl.gov.br /
institucional@epl.gov.br
© 2022

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

ARARIGLENO ALMEIDA FERNANDES

EDUARDO DORNELAS MUNHOZ

FLAVIA MARTINS DE FARIAS

FREDERICO JORGE GOMES DE SOUSA

IANA BELLI REIS SILVA

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

JULIANO COACCI SILVA

TÁCIO TEIXEIRA DE BRITO

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

TIAGO MIGUEL M. QUIRINO DE ARAÚJO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

Gerente de Relações Institucionais e Cidadania

ANDRÉ DE SOUZA OLIVEIRA

Diagramação

THIAGO DE OLIVEIRA BORGES

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	5
LISTA DE TABELAS	6
SIGLAS	7
INTRODUÇÃO	8
ANÁLISE CUSTO-BENEFÍCIO	9
Cálculo de benefícios e custos	9
Cenário de referência 1	10
Cenário de referência 2	10
Cenário de referência 3	10
Cenário de referência 4	11
Análise	11
Avaliação do impacto econômico e geração de emprego	12
VALUE FOR MONEY	15
<i>Value for Money</i>	15
<i>Pré-Viabilidade Financeira</i>	16
<i>Resultados</i>	16
RECOMENDAÇÕES	19
Instalação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Porto Murtinho	19
Dragagem da Hidrovia do Paraguai	20
Aeroporto de Chapadão do Sul como polo regional	20
Integração internacional com a Ferrovia Oriental Boliviana e a Malha Oeste	21
Integração internacional nos corredores de integração internacional Concepción e Corredor Rodoviário Bioceânico (BR-PY-AR-CL)	22
Diminuição do tempo de aduana em Ponta Porã e Corumbá	22
Privatização do Terminal Hidroviário de Porto Murtinho	23
Concessão do Aeroporto de Dourados	24
Duplicação da BR-262	25
Revitalização da BR-267 viabilizando a conexão do Brasil com a rota bioceânica	25
CONSIDERAÇÕES	27



LISTA DE FIGURAS

Nenhuma entrada de índice de ilustrações foi encontrada.



LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Resultados globais da simulação da carteira de empreendimentos	12
Tabela 2 Priorização dos projetos federais no MS	13
Tabela 3 Priorização de projetos estaduais de grande porte no MS.....	13
Tabela 4 Projetos estaduais e municipais de pequeno porte no MS	14
Tabela 5: Regras para classificação do empreendimento	16
Tabela 6: Resultados obtidos.....	16

SIGLAS

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Agência Portuária de Porto Murinho (APPM).

Análise Custo-Benefício (ACB).

Custos de investimento (CAPEX).

Custos de manutenção (OPEX).

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Estado de Mato Grosso do Sul (MS).

Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA).

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

Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL).

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

Taxa Social de Desconto (TSD).

Valor social presente líquido (VSPL).

Value for Money (VfM).

Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

INTRODUÇÃO

O presente documento, intitulado de “Prognóstico e *Value for Money* para possíveis concessões” consiste em apresentar uma lista de empreendimentos por ordem de prioridade, definida a partir de Análise Custo-Benefício combinada à avaliação do impacto econômico, e posteriormente passar por processo de avaliação utilizando a metodologia do *Value for Money* (VfM) para definir a melhor forma de alocação dos recursos para consecução desses projetos

A Análise Custo-Benefício (ACB) para Projetos de Infraestrutura de Transporte é uma adaptação da EPL para a metodologia utilizada por países como Estados Unidos, Reino Unido, Austrália e Nova Zelândia na priorização de empreendimentos de infraestrutura a partir da mensuração de custos pela ótica da sociedade. Nesse processo, serão testadas diversas soluções que oferecem diferentes benefícios e custos à sociedade, além de concorrerem entre si pelos recursos escassos de investimento, seja público ou privado.

A partir da avaliação do impacto econômico serão definidas as prioridades dos empreendimentos e com o VfM será possível definir a melhor forma de provimento de infraestrutura entre o setor público e o setor privado. Por fim o produto deste trabalho subsidiará o Governo do Estado do Mato Grosso do Sul no desenvolvimento de políticas específicas e mais eficazes. Os insumos quantitativos e qualitativos das análises contribuirão com o embasamento e assertividade de medidas propostas, facilitando a tomada de decisões futuras.

ANÁLISE CUSTO-BENEFÍCIO

Cálculo de benefícios e custos

O planejamento de transporte desenvolvido pela EPL no âmbito do Diagnóstico Logístico do Mato Grosso do Sul permite identificar soluções que otimizem a movimentação de cargas utilizando uma rede multimodal. Nesse processo, são testadas diversas soluções que oferecem diferentes benefícios e custos à sociedade, além de concorrerem entre si pelos recursos escassos de investimento, seja público ou privado. A Metodologia de Análise de Custo-Benefício para Projetos de Infraestrutura de Transportes (ACB) oferece uma métrica padronizada para os tomadores de decisão sobre o impacto resultado da adoção de determinada solução – ante a manutenção da solução atual –, métrica que pode ser hierarquizada, oferecendo assim uma proposta de priorização a ser seguida.

A partir dos resultados obtidos pela modelagem de transportes, realizou-se uma ACB voltada ao estudo do conjunto de soluções testadas representado por cada um dos quatro cenários de referência testados. Importante ressaltar que a lista priorizada dos cenários oferece apenas uma proposta de ordenação na condução dos investimentos, mas, na prática, fatores políticos, orçamentários e burocráticos podem influenciar a ordenação da execução dos projetos.

Por sua vez, a priorização de projetos foi realizada utilizando o impacto no produto de longo prazo estimado a partir de um modelo de equilíbrio geral. Foi utilizada essa ferramenta pois permite captar o efeito individual de cada projeto.

Essa seção foi estruturada da seguinte forma: primeiro, detalham-se as premissas, especificações e definições utilizadas para o exercício de ACB (cenários e soluções individuais). Posteriormente, apresentam-se os resultados obtidos durante as análises, assim como uma explicação geral do modelo de equilíbrio geral utilizado. Por fim, apresentam-se o ranqueamento por projeto, assim como os impactos gerais da carteira de projetos simulada na economia sul-mato-grossense.

Etapa 1 - Definição de objetivos

O objetivo das análises realizadas é definir o impacto social dos cenários avaliados durante a modelagem de transporte, assim como os impactos individuais que cada solução do cenário escolhido traz à sociedade sul-mato-grossense, oferecendo ao final uma lista ordenada, de forma descendente, pelo impacto resultante dos projetos.

Etapa 2 - Especificação da abrangência

O principal consumidor desse estudo é a sociedade sul-mato-grossense, de forma que as avaliações da ACB realizadas analisaram os custos e benefícios sociais na ótica do estado.

Etapa 3 - Identificação do cenário base e alternativas

O cenário base é aquele delimitado pelas soluções e fluxos de carga simulados do Cenário Base 2035 – que conta com a matriz de carga mediana e a rede básica 2019. O cenário alternativo representa os cenários testados, a citar: Cenário 1; Cenário 2; Cenário 3; e Cenário 4. Esse arcabouço foi utilizado também para avaliação individual dos projetos.

Etapa 4 - Definição do período de análise

O período considerado nas análises abrange desde 2022 até 2035, ano final das matrizes de cargas utilizadas na modelagem de transportes.

Etapa 5 - Definição do nível de esforço

Os dados necessários para a realização da ACB, em sua grande maioria, já foram utilizados na modelagem de transporte (tais como capacidade, custos de transporte e tempo). Outros dados foram providos do “Manual de Análise Custo-

Benefício para projetos de infraestrutura de transporte “disponível no site da EPL¹. Do Ministério da Economia² foi coletada a Taxa Social de Desconto (TSD) e o Preço Sombra da Mão de Obra.

Etapa 6 - Análise de demanda

As informações de demanda por oferta de infraestrutura foram coletadas na modelagem de transporte desenvolvida para esse estudo.

Etapa 7 - Cálculo de custos e fluxo de caixa social

Para cada Cenário ou projeto, foram calculados os custos tanto para o cenário base quanto para o cenário alternativo. Esses custos compreendem custos de investimento (CAPEX), de manutenção (OPEX), custos de transporte e valor do tempo e custos das emissões de gases poluentes. Tais custos são calculados anualmente, dentro do período de análise delimitado.

Etapa 9 - Comparação e análise dos benefícios líquidos

Benefícios sociais advém quando os custos atrelados ao cenário alternativo são menores do que os custos atrelados ao cenário base, o que indica que a solução proposta reduz o uso de recursos da sociedade para manter aquela infraestrutura ou conjunto de infraestruturas. Tais custos são comparados a valor presente, de forma que o indicador resultado é o Valor Social Presente Líquido (VSPL).

Resultados e Avaliação dos Custos e Benefícios

Para a análise de cenário, todos os indicadores de custo de transporte, tempo, investimentos (CAPEX) e manutenção (OPEX) são somados entre todas as infraestruturas dos cenários e comparadas em relação ao cenário base. A partir desse cálculo, um custo é atrelado a cada cenário e aufer-se benefício social (VSPL positivo) quando o custo a valor presente do cenário é menor do que o custo a valor presente do cenário base.

As análises levaram em consideração os empreendimentos e projeções de demanda para cada um dos 04 (quatro) cenários simulados, a saber:

Cenário de referência 1

O Cenário de referência 1 considera a infraestrutura atual mais todas as obras em andamento.

Cenário de referência 2

O cenário de referência 2 considera todos os projetos de infraestrutura propostos para o estado, bem como a implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico e das autorizações de ferrovias e a revitalização da Malha Ferroviária Oeste. Em relação à demanda, o cenário adotado é de crescimento médio. Esse é um cenário que busca capturar os efeitos positivos das autorizações ferroviárias mais a operacionalização do Corredor Bioceânico. Entre os projetos, tem-se a mesma lista do Cenário de referência 1.

Cenário de referência 3

Para o cenário de referência 3, são considerados todos os projetos rodoviários, hidroviários e autorizações ferroviárias previstos para o estado do Mato Grosso do Sul (excluindo a revitalização da Malha Oeste e o Corredor Bioceânico) e o

¹ <https://www.epl.gov.br/metodologia-da-analise-de-custo-beneficio>

² <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/choque-de-investimento-privado/avaliacao-socioeconomica-de-custo-beneficio>



crescimento do cenário de demanda médio. Esse é um cenário que visa capturar os efeitos da não implementação da Malha Oeste e do Corredor Bioceânico no Mato Grosso do Sul.

Cenário de referência 4

O cenário de referência 4 considera a implementação de todos os projetos previstos para o estado do Mato Grosso do Sul, incluindo o Corredor Bioceânico, as autorizações de ferrovias, a Malha Oeste. Esse é o cenário mais completo de todos, visto que capturar os efeitos da implantação de todas as infraestruturas propostas mais um crescimento significativo da produção.

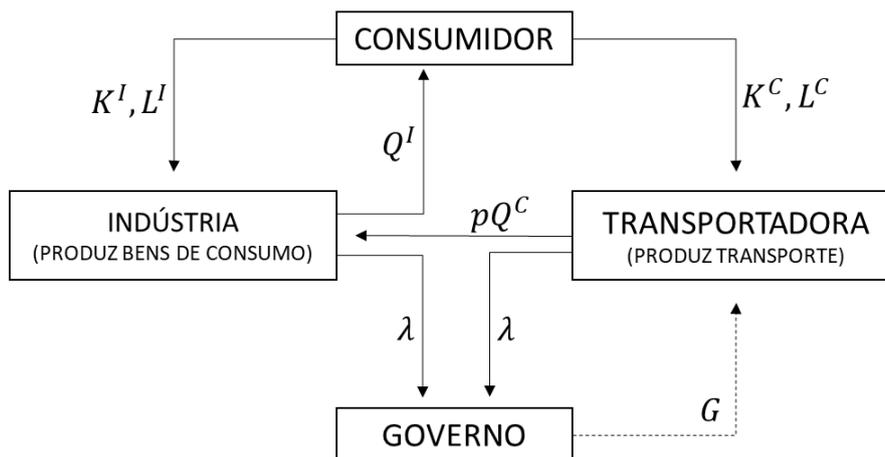
Análise

Considerando as análises feitas e os parâmetros utilizados, o Cenário 4 (VSPL: R\$ 111,7 bilhões) foi aquele que apresentou melhor retorno à sociedade, o que é intuitivo dado que possui alto uso das opções ferroviárias, que favorecem menores custos de transporte e menores custos de emissões de poluentes. Os cenários 3 (VSPL: R\$ 39,9 bilhões) e 2 (VSPL: R\$ 32,2 bilhões) apresentaram viabilidade social também, contudo menor do que o cenário 4. Por fim, o cenário 1 não apresentou viabilidade social (VSPL: -R\$ 14,1 bilhões). Tal resultado foi testado em várias simulações de alterações de parâmetros, assumindo várias configurações de custos gerais, CAPEX, OPEX e Taxa Social de Desconto, e em 63% das simulações o Cenário 4 se mostrou o melhor.

Avaliação do impacto econômico e geração de emprego

Essa seção visa apresentar os impactos socioeconômicos gerados pela carteira de empreendimentos simulada na Modelagem de Transportes. Para avaliação, foi utilizado o modelo de equilíbrio geral de Munhoz (2020)³, que considera uma economia formada por quatro agentes (consumidores, firmas produtoras de bens de consumo, firmas produtoras de transporte e governo). Nesse sentido, o desvio no volume de investimentos em infraestrutura realizados a partir dos investimentos da carteira de empreendimentos geram benesses à população pelo aumento do estoque de capital em infraestrutura e os impactos secundários derivados disso, como redução dos custos do transportador, diminuição dos fretes cobrados e menor preço dos produtos ofertados aos consumidores finais.

Um mapa esquemático exemplifica sucintamente a relação entre os agentes considerados no modelo:



em que:

Q^I é a quantidade de bens ofertados ao consumidor final;

K^I, L^I são as quantidades de capital e trabalho, respectivamente, ofertadas à firma de bens de consumo;

K^C, L^C são as quantidades de capital e trabalho, respectivamente, ofertadas à firma de transporte;

p, Q^C são, respectivamente, o preço do frete cobrado pela firma transportadora e a quantidade transportada;

λ é a alíquota de imposto paga ao governo;

G é o estoque de capital de infraestrutura ofertado pelo governo.

Resultados globais da carteira de empreendimentos

Os resultados globais da simulação da carteira de empreendimentos no modelo são mostrados na tabela abaixo:

Tabela 1 Resultados globais da simulação da carteira de empreendimentos

Variável macroeconômica	Impacto até 2035
Impacto no PIB	23,5%
Impacto na renda das famílias	40,3%
Impacto no consumo das famílias	24,1%

³ MUNHOZ, Eduardo Dornelas. When productivity is costly: the relation between transport costs and infrastructure stock. 2020. 23 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Econômicas, Departamento de Economia, Universidade de Brasília, Brasília, 2020. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/38757/1/2020_EduardoDornelasMunhoz.pdf. Acesso em: 07 fev. 2022.

Empregos gerados	127.038
------------------	---------

Os resultados do modelo são interpretados como desvios em relação ao cenário base, calibrado como a manutenção do patamar de investimento do estado em 2018. Em relação a esse patamar, os investimentos presentes na carteira de empreendimentos farão o PIB estadual de 2035 ser 26,6% maior, com a renda das famílias 40,2% maior e consumo 24% maior. Por fim, estimam-se 127.038 vagas de trabalho geradas pelos investimentos mapeados.

Priorização dos empreendimentos

O modelo de equilíbrio geral também foi utilizado para priorizar os empreendimentos da carteira por possibilitar a mensuração individual dos efeitos indutivos de cada projeto na economia sul-mato-grossense. A lista priorizada segue a ordenação decrescente do impacto macroeconômico estimado e foi repartida em “blocos” de acordo com o agente responsável (federal, estadual ou municipal) – para os empreendimentos estaduais ou municipais, uma outra sub-repartição foi realizada, separando as rodovias estaduais/municipais de projetos de grande porte, que envolvem outros modos de transporte ou rodovias que perpassam todo o estado.

Tabela 2 Priorização dos projetos federais no MS

Prioridade	Infraestrutura	Categoria
1	Malha Oeste	Federal
2	BR-163	Federal
3	BR-262	Federal
4	BR-267	Federal
5	BR-060	Federal
6	BR-419	Federal
7	Hidrovia do Paraguai	Federal
8	Eclusa de Jupιά	Federal

Tabela 3 Priorização de projetos estaduais de grande porte no MS

Prioridade	Infraestrutura	Categoria
1	Nova Ferroeste	Estadual
2	Concessão da BR-158/436 e MS-112	Estadual
3	Construção do Terminal de Grãos de Maracaju	Estadual
4	Construção do Terminal de Grãos de Caarapó	Estadual
5	Privatização APPM	Estadual
6	Porto de Bataguassu	Estadual

Tabela 4 Projetos estaduais e municipais de pequeno porte no MS

Prioridade	Infraestrutura	Prioridade	Infraestrutura	Prioridade	Infraestrutura
1	MS-010		MS-539		MS-186
2	MS-165		MS-716		MS-117
3	MS-992		MS-320/229/425		MS-088
4	MS-473		MS-160		MS-916
5	MS-715		MS-355		Ponte sobre Rio Dourados (MS-274)
6	MS-794		MS-166		Pavimentação de estradas vicinais em Fátima do Sul
7	MS-338		MS-278		Obras de infraestrutura urbana em Antônio João
8	MS-320		MS-512		MS-455
9	EM-175		MS-462		MS-492
10	MS-245		MS-270		Obras de infraestrutura urbana em Alcínópolis
11	MS-382		MS-258		Obras de infraestrutura urbana em Vicentina
12	MS-269		MS-582		Ponte sobre Córrego Barreiro (MS-340)
13	MS-600		MS-146		Obras de pavimentação em Novo Horizonte do Sul
14	MS-344		MS-352		Ponte sobre Rio Guiray
15	MS-163		MS-325		Ponte sobre o Rio Bom Sucesso
16	MS-459		MS-333		Ponte sobre Rio Negro
17	MS-130		MS-485		Ponte sobre Rio Peixe
18	MS-393		MS-488		Obras de infraestrutura urbana em Jateí
19	MS-782		MS-233		Obras de infraestrutura urbana em Laguna Carapã
	MS-435		MS-357		MS-406
	MS-552		MS-265		Restauração e adequação da MS-436
	MS-316		MS-198		Obras de infraestrutura urbana em Corguinho
	MS-019		MS-108		Construção de pontes em Ivinhema
	MS-902		MS-665		Pavimentação da MS-080
	MS-020		Restauração e adequação da MS-475		
	MS-962		MS-799		

VALUE FOR MONEY

Value for Money

O uso de parcerias entre o setor público e o setor privado para o provimento de infraestrutura é um expediente já conhecido no mundo todo e o Brasil conta com significativa experiência. O setor privado traz suporte técnico moderno, do ponto de vista de construção, operação, financiamento e mitigação de riscos. Por outro lado, o setor público pode ampliar a oferta de serviços à população minimizando os impactos de sua restrição orçamentária. Neste contexto, o Value for Money (VfM) auxilia no processo decisório ao permitir a analisar os benefícios da parceria comparado às formas de aquisição tradicionais. Assim, o VfM é uma metodologia de avaliação quantitativa e qualitativa, trazendo uma abordagem racional para a estruturação dos meios de fornecimento de serviços públicos.

O objetivo do VfM é obter a melhor relação entre economia, eficiência e efetividade no fornecimento de serviços públicos. Não se trata exclusivamente de cortar gastos ou de aumentar a eficiência. É fundamentalmente uma forma de se buscar a alocação “ótima” de recursos que maximiza os resultados da parceria entre o ente público e o parceiro privado.

A demonstração do VfM fundamenta-se na comparação entres os valores necessários para a execução do projeto através de obra pública ou através de parceria com o setor privado. Também são incluídos nessa comparação os riscos associados ao projeto conforme são alocados nos processos de contratação/aquisição.

Portanto, para a otimização do processo de contratação são importantes os seguintes quesitos:

- Alocação de riscos eficiente;
- Processo competitivo eficiente e transparente;
- Segurança jurídica para o contrato;

Sua mensuração auxilia na tomada de decisão para verificar se os custos projetados são justificados pelos benefícios a sociedade, incluindo-se os impactos positivos e negativos à população, economia e meio ambiente. Além disso, deve ser utilizado sempre que houver o uso de recursos públicos.

Na sua aplicação, duas projeções financeiras são desenvolvidas, estimando os gastos do ente público com o projeto: i) O Comparativo do Setor Público, que simula os custos do setor público no modelo de aquisição tradicional; ii) O modelo de Concessão/PPP, que simula os custos para o governo em termos de pagamentos anuais pelo serviço prestado. Com ambas as séries, é possível aplicar a fórmula do VfM conforme a equação abaixo, em que “VP” significa o valor presente dos fluxos envolvidos:

$$VfM = \sum_{t=0}^n VP(\text{Custos de Concessão ou PPP}) - \sum_{t=0}^n VP(\text{Custos do Setor Público})$$

Sendo positivo o resultado da análise, encontra-se um valor presente dos custos no modelo de Concessão/PPP maior se comparado com o de aquisição pública, ou seja, em um primeiro momento tende-se a escolher que a esfera pública seja a responsável pela construção e operação do projeto. Da mesma maneira, se o valor for negativo, os custos presentes no modelo de Concessão/PPP foram menores e tende-se a escolhê-lo. Entretanto, algumas afirmações devem ser feitas:

- VfM positivo não garante que o método tradicional de aquisição seja melhor;
- VfM negativo não garante que o método de Concessão /PPP seja o melhor.

Em ambas as circunstâncias, fatores qualitativos (não monetizados) devem ser levados em consideração na tomada de decisão e sensibilidades devem ser realizadas para testar a robustez dos resultados. A abordagem tradicional de VfM

não inclui benefícios não financeiros, entre eles, entrega acelerada (antes do tempo previamente estipulado), entrega aprimorada (em padrões mais elevados) e amplos impactos sociais (maiores benefícios para a sociedade).

Pré-Viabilidade Financeira

Além do *Value for Money*, também foi realizada uma análise de pré-viabilidade financeira, que simulou a partir dos dados de movimentação de cargas da modelagem de transporte – as receitas financeiras em caso de operação privada, assumindo uma tarifa coerente com os custos utilizados no modelo de transporte ou comparáveis a concessões reais. Os custos de concessão, já levantados para o VfM, também foram utilizados e, a partir das séries de receitas e custos, foi possível calcular o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto de forma paramétrica. Um valor positivo de VPL indica viabilidade do projeto, enquanto um valor negativo indica a não-viabilidade privada do empreendimento.

Tanto a análise de VfM quanto a análise de pré-viabilidade foram analisadas conjuntamente, considerando as seguintes regras:

Tabela 5: Regras para classificação do empreendimento

Resultado do Value for Money	Resultado da Pré-Viabilidade	Classificação do empreendimento
Público	Viável	Público
Privado	Viável	Concessão pura
Público	Não Viável	Público
Privado	Não Viável	Concessão patrocinada

Resultados

Tabela 6: Resultados obtidos

Empreendimento	Resultado
Hidrovia do Paraguai	Concessão Pura
Malha Oeste	Concessão Pura
BR-163	Concessão Pura
BR-262	Concessão Pura
BR-267	Concessão Pura
Construção do Terminal de Grãos de Maracaju	Concessão Pura
BR-060	Concessão Pura
Construção do Terminal de Grãos de Caarapó	Concessão Pura
Privatização APPM	Concessão Pura
Concessão da BR-158/436 e MS-112	Concessão Pura
Nova Ferroeste	Concessão Pura
Pavimentação da MS-080	Público
Construção de pontes em Ivinhema	Público
Ponte sobre Rio Peixe	Público
Obras de infraestrutura urbana em Corguinho	Público
Obras de infraestrutura urbana em Jateí	Público
Ponte sobre Rio Negro	Público
MS-406	Público
Porto de Bataguassu	Público
Ponte sobre Córrego Barreiro (MS-340)	Público
Ponte sobre Rio Guiray	Público

Ponte sobre o Rio Bom Sucesso	Público
Obras de pavimentação em Novo Horizonte do Sul	Público
Eclusa de Jupia	Público
Ponte sobre Rio Dourados (MS-274)	Público
Obras de infraestrutura urbana em Alcinópolis	Público
Obras de infraestrutura urbana em Antônio João	Público
MS-492	Público
MS-455	Público
Obras de infraestrutura urbana em Laguna Carapã	Público
Obras de infraestrutura urbana em Vicentina	Público
MS-916	Público
MS-088	Público
MS-117	Público
MS-186	Público
MS-799	Público
MS-357	Público
MS-665	Público
MS-108	Público
MS-198	Público
MS-265	Público
Restauração e adequação da MS-475	Público
Pavimentação de estradas vicinais em Fátima do Sul	Público
MS-233	Público
MS-485	Público
MS-333	Público
MS-325	Público
Restauração e adequação da MS-436	Público
MS-352	Público
MS-488	Público
MS-146	Público
MS-582	Público
MS-512	Público
MS-258	Público
MS-278	Público
MS-355	Público
MS-160	Público
MS-270	Público
MS-462	Público
MS-716	Público
MS-539	Público
MS-166	Público
MS-166	Público
MS-962	Público
MS-320/229/425	Público
MS-020	Público



MS-902	Público
MS-019	Público
MS-552	Público
MS-435	Público
MS-316	Público
MS-163	Público
MS-782	Público
MS-393	Público
MS-130	Público
MS-344	Público
BR-419	Público
MS-459	Público
MS-600	Público
MS-269	Público
MS-382	Público
MS-245	Público
MS-320	Público
EM-175	Público
MS-338	Público
MS-794	Público
MS-715	Público
MS-992	Público
MS-165	Público
MS-473	Público
MS-010	Público

RECOMENDAÇÕES

Instalação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Porto Murtinho

Dada a localização estratégica de Porto Murtinho e com o intuito de obter desenvolvimento industrial e atrair investimentos para a economia local, o presente Diagnóstico Logístico do Mato Grosso do Sul buscou identificar alternativas que possibilitem o desenvolvimento de projetos para receber novos empreendimentos.

Nesse contexto, as Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), que abrangem aglomerações industriais, fazem parte de importantes estratégias adotadas por governos e organizações empresariais para obtenção de vantagens competitivas. Essas zonas são estruturadas de maneira a atrair investimentos estrangeiros e desenvolver regiões, por meio da geração de divisas, especialização da indústria e aumento das exportações.

As empresas que se instalam em ZPEs têm acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos simplificados e devem auferir 80% de sua receita bruta anual com exportações.

Essas zonas caracterizam-se como áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, sendo consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro. As empresas que atuam na ZPE atuam sob regimes tributário, cambiais e administrativos específicos. As ZPEs no Brasil são apresentadas como um instrumento de desenvolvimento regional.

A proposta de implementação de ZPEs no Brasil foi introduzida pelo Decreto-Lei nº 2.452/1988, com a finalidade de fortalecer o balanço de pagamentos, reduzir desequilíbrios regionais e promover a difusão tecnológica. É importante destacar os benefícios advindos a partir da geração de empregos e o desenvolvimento econômico e social.

Diante dos diferentes panoramas econômicas e estruturais de cada localidade e/ou região, além dos objetivos almejados, as ZPEs devem ser constituídas com estrutura, características e formas de organização específicas.

Porto Murtinho apresenta localização privilegiada, situado no sul da região oeste do estado do Mato Grosso do Sul, faz fronteira com o Paraguai e divisa com os municípios brasileiros Corumbá, Miranda, Bonito, Jardim e Caracol e pertence à Região Hidrográfica do Paraguai, tendo acesso favorecido pela existência dos diferentes modos de transporte que oportunizam a circulação de matérias primas e produtos industrializados.

O município possui acesso a BR-267, que percorre os estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo e Minas. E com a finalização das obras para a abertura da Rota Bioceânica, Porto Murtinho terá acesso terrestre ao Paraguai e Chile.

A implantação de uma ZPE em Porto Murtinho é uma possibilidade de tornar esse município um importante polo comercial do estado, dada sua proximidade com a Bolívia e possibilidades de acesso aos países andinos.

Responsável

O Governo do Estado do Mato Grosso do Sul ou Prefeitura de Porto Murtinho, em conjunto ou isoladamente.

Ação

Apresentar proposta de criação de ZPE elaborada conforme a Resolução CZPE nº 02, de 15 de maio de 2009, acompanhada de, ao menos, um projeto industrial.

Observação

A ZPE de Porto Murtinho-MT deverá ser projetada com relação direta com o agronegócio, pois baseado na expansão de atividades agropecuárias e as culturas de soja e eucalipto, capazes de fornecer matéria prima a ser processada.

Dragagem da Hidrovia do Paraguai

A hidrovia do Rio Paraguai é um eixo de integração política, social e econômica com a América do Sul, além de ser uma importante alternativa para o escoamento de grãos e minérios com destino à Argentina e Uruguai, de onde podem seguir para os continentes europeu e asiático.

O Rio Paraguai percorre no estado do Mato Grosso do Sul por cerca de 1.270 km entre os municípios de Cáceres e Porto Murtinho, contudo as baixas profundidades em alguns trechos do canal navegável são a principal dificuldade do período de estiagem, elevando os riscos de colisões e encalhes em bancos de areia.

São necessárias intervenções de dragagem de manutenção em passagens críticas da hidrovia, que atualmente apresentam obstáculos à navegação, seja por fatores naturais ou por estruturas existentes (pontes) ao longo do rio, de maneira a assegurar o tráfego das embarcações e melhorar a segurança, a confiabilidade e a eficiência do transporte hidroviário, em um período mínimo correspondente a 90% do ano.

As cidades que margeiam o rio Paraguai terão ganhos substanciais com o desenvolvimento da hidrovia, decorrentes da maior geração de empregos, arrecadação pública e redução de acidentes nas rodovias.

Responsável

Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em Mato Grosso do Sul, com apoio logístico e técnico da Superintendência da Autarquia em Mato Grosso.

Ação

Serviços de manutenção da navegabilidade do Rio Paraguai (dragagem, manutenção, desobstrução de vegetação e adequação da sinalização náutica).

Observação

No ano de 2021 foram iniciados a dragagem de 557.500 m³ da hidrovia. Contudo esse é um serviço de natureza contínua. Há previsão do encerramento do trabalho em dezembro de 2022. Cabe destacar, que no caso exclusivo da dragagem, a execução deve respeitar a janela hidrológica do rio (maio-outubro) e seu período de defeso.

Aeroporto de Chapadão do Sul como polo regional

O município de Chapadão do Sul está localizado na porção nordeste do Mato Grosso do Sul, na região do Bolsão sul-mato-grossense, distante cerca de 330 km da capital Campo Grande. A cidade está localizada no centro das regiões mais importantes para a agropecuária do país, a tríplice divisa entre os estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás, ou seja, é um importante ponto de encontro de produtores e investidores.

Chapadão do Sul é uma cidade consolidada no agronegócio brasileiro, tem apresentado constante crescimento e se destaca no país pelos bons números em sua economia e pela qualidade de vida. O município está no calendário nacional dos grandes eventos agropecuários além de atrair importantes fluxos de negócios.

Contudo os aeroportos regionais mais próximos estão localizados nas cidades de Três Lagoas e Curitiba, revelando a necessidade de ampliar a cobertura geográfica da aviação para a região norte do Estado.

Atualmente o município conta com uma infraestrutura aeroportuária pronta, o Aeroporto Municipal Júlio Alves Martins, que já possui terminal de passageiros e é capaz de receber aeronaves de grande porte. Contudo a

movimentação atual consiste em voos particulares. O aeroporto municipal, está autorizado pelo ANAC, a operar em voos, diurno e noturno, tem uma pista de 2 mil metros.

Responsável

Prefeitura do Município de Chapadão do Sul.

Ação

Ativação de linhas aéreas regulares, para atender os municípios circunvizinhos, por meio da realização de parcerias com os municípios vizinhos e empresas privadas.

Observação

A presença de voos regulares no Aeroporto Municipal de Chapadão do Sul é uma grande contribuição para o contínuo desenvolvimento e progresso do município, bem como de toda região, sendo essa obra uma das mais aguardadas pela população nos últimos anos.

Integração internacional com a Ferrovia Oriental Boliviana e a Malha Oeste

A integração ferroviária entre o Brasil e a Bolívia, resulta em uma rota sobre trilhos ligando o oceano Atlântico, no porto de Santos (SP), ao Pacífico, na cidade portuária de Ilo, no Peru. Se o destino for Antofagasta (Chile), já existe em atividade um braço ferroviário partindo de Santa Cruz de la Sierra, fazendo conexão com a ferrovia argentina de Salta com a chilena.

No trecho brasileiro é necessária a recapitação da ferrovia Malha Oeste e reconstrução de trechos para conectar todo o sistema ferroviário do estado ao sistema ferroviário nacional, no sentido sudeste do MS para os portos do sul do Brasil. A infraestrutura dessa ferrovia, incluindo sua via permanente, encontra-se depreciada. Durante anos, a atual concessionária realizou investimentos em patamares insuficientes para a sua manutenção. O subinvestimento acarretou perda da capacidade de transporte. Em 2020 a Rumo devolveu a concessão à União.

O governo federal teve dois anos para relimitar o trecho ferroviário, onde são necessários estudos de viabilidade técnica e econômica para a nova licitação, que está prevista para o segundo semestre de 2022. O consórcio Nos Trilhos de Novo venceu a concorrência pública internacional e será o responsável pelo trabalho.

A nova licitação para concessão da Malha Oeste é a oportunidade que sejam realizados os investimentos necessários para a recapitação, modernização e ampliação da ferrovia. Além disso, um novo processo licitatório permitirá a atualização do contrato de concessão com base nas melhores práticas regulatórias vigentes.

Para completar a malha férrea até o oceano Pacífico resta um trecho de 400 quilômetros (200 km entre Santa Cruz de la Sierra e Cochabamba, na Bolívia – o trecho em obras e fica pronto nos próximos anos e a revitalização de mais 200 km de Cochabamba a La Paz, na Bolívia).

Responsável

Ministério da Infraestrutura, PPI, Governo do Mato Grosso do Sul, ANTT, Governo da Bolívia, Governo do Peru, Ministério das Relações Exteriores.

Ação

Elaboração de estudos de viabilidade técnica e econômica para a relimitação e recapitação da ferrovia Malha Oeste. Acordos com os países vizinhos para concretização dos trechos em obras ou inexistentes.

Observação

As tratativas realizadas devem colocar a ferrovia como eixo estruturante do desenvolvimento e a Malha Oeste como prioridade para que opere unindo divisas e fortalecendo a economia local. Devido à capacidade, custo, segurança e rapidez do transporte ferroviário de carga, a construção de corredores desta modalidade, combinado a outros modos para integrar o interior da região, pode ter um impacto significativo no desenvolvimento e no comércio intrarregional dos países da América do Sul, mas também no comércio dos seus países com o mundo.

Integração internacional nos corredores de integração internacional Concepción e Corredor Rodoviário Bioceânico (BR-PY-AR-CL)

A posição geográfica central do Mato Grosso do Sul lhe confere valor estratégico e econômico. A proximidade com as cordilheiras andinas, e sua conexão com hidrovias da Bacia do Prata, garantem ao MS um papel fundamental na integração de infraestrutura regional e internacional, assim como de plataforma da influência brasileira e para a formação de corredores de integração internacional (Atlântico-Pacífico).

Atualmente existem pelo menos três propostas de corredores de integração que perpassam o estado de Mato Grosso do Sul, o Corredor Rodoviário Bioceânico, a Ferrovia Oriental Boliviana e o corredor de integração do Mato Grosso do Sul à hidrovia Paraguai-Paraná.

Contudo, é preciso que os projetos de infraestrutura elaborados para concretização desses corredores sejam levados adiante. E a forma mais viável e eficiente de fazê-los, do ponto de vista político e econômico, é conjugando o interesse dos estados e países envolvidos, e sob uma lógica de interesse estratégico, conduzindo os financiamentos e investimentos públicos e privados que podem contribuir para a consecução das obras, de forma estruturante e sinérgica. Cabe destacar que em alguns trechos as dificuldades encontradas são exclusivamente institucionais, não havendo necessidade de aporte de recursos públicos e/ou privados.

A possibilidade de exploração dos diferentes modos de transporte: rodoviário, hidroviário e ferroviários, nesses corredores possibilita o traçado de uma diversidade de rotas, e nesse sentido esses corredores devem ser tratados como complementares e não concorrentes.

Responsável

Ministério da Infraestrutura, PPI, Governo do Mato Grosso do Sul, Governo da Bolívia, Governo do Peru, Governo do Paraguai, Ministério das Relações Exteriores.

Ação

Integrar as ações para concepção dos corredores, considerando as diferentes alternativas de transporte como complementares, otimizando custos e conjugando os interesses dos países envolvidos.

Observação

A concretização desses corredores resultará na diminuição dos custos de transportes da região central do Brasil e do continente para os mercados da América do Norte e da Ásia.

Diminuição do tempo de aduana em Ponta Porã e Corumbá

Ponta Porã e Corumbá são municípios do Mato Grosso do Sul que fazem fronteira com o Paraguai e Bolívia, respectivamente.

O desaparecimento dos órgãos federais de fiscalização aduaneira nessas cidades, juntamente com o desmonte dessas estruturas, a falta de segurança e déficit de pessoal, tem ocasionado lentidão no processo de verificação de mercadorias para exportação e importação.

É comum a preocupação com o atraso na liberação de cargas decorrente das grandes filas de caminhões que se acumulam nos pátios ou proximidades de postos da receita aguardando a liberação de mercadorias.

Responsável

Governo do Estado do Mato Grosso do Sul, Receita Federal, Governo Paraguai, Governo Boliviano, Ministério das Relações Exteriores.

Ação

Modernizar, tornando mais eficiente e menos moroso, os procedimentos de aduana e oferecer melhores condições de trabalho aos agentes que trabalham nos postos de fronteira dessas localizadas, objetivando agilizar o desembaraço das operações de exportação e importação.

Observação

O ideal é que as aduanas dos países sejam interligadas no mesmo espaço físico e assim as cargas e turistas teriam uma liberação muito mais rápida.

Privatização do Terminal Hidroviário de Porto Murtinho

O Terminal Portuário de Porto Murtinho está instalado às margens do Rio Paraguai, no município sul-mato-grossense de Porto Murtinho, possui uma localização estratégica para o escoamento de grãos, com destino ao processamento de soja na Argentina ou exportação de grãos via navegação marítima. Em 2019 essa instalação movimentou 261 mil toneladas predominantemente de soja.

O Terminal Portuário de Porto Murtinho opera por Contrato de Concessão com prazo de vigência até 31 de maio de 2029, para fins de movimentação ou armazenagem de cargas próprias e de terceiros, destinadas ou provenientes da navegação interior. Compete à Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul, o controle, a fiscalização e o recebimento dos valores referentes à taxa de outorga, decorrentes da concessão desse terminal.

O contrato 001/2001 de concessão do Terminal Portuário de Porto Murtinho teve como vencedora da licitação, o Comport (Consórcio Portuário de Murtinho), formado pelas empresas Outbras (Outstanding Brasil Administração e Participação Ltda) e F. Andreis & Cia Ltda. Três meses depois, a Comport cedeu a participação para a APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho). Em 2003, a FAndreis se retirou da Comport dando lugar para a Integrasul e Riopar.

Essa movimentação societária resultou em ação popular protocolada em 2004, que contestou a negociação e pediu anulação do contrato. Esta ação ainda não transitou em julgado.

Em 2018, o Governo do Mato Grosso do Sul detectou problemas na gestão da APPM, que começou a apurar, por meio de uma comissão temporária de investigação, as possíveis irregularidades nas documentações e cumprimento do contrato, firmado em 2001 com a APPM.

Dentre as irregularidades foram constatados prazos não cumpridos para a expansão do terminal e a não realização do aumento da capacidade de escoamento hidroviário da produção agrícola. Nesse contexto, o Governo do Mato Grosso do Sul rescindiu o contrato firmado com a APPM e retomou o Terminal Portuário de Porto Murtinho.

Responsável

Governo do Estado do Mato Grosso do Sul.

Ação

Privatização do Terminal Hidroviário de Porto Murtinho.

Observação

Com a viabilização da Rota Bioceânica, o município de Porto Murtinho deverá ganhar mais dois novos portos no município. O projeto mais adiantado é da Docas Fluvial de Murtinho, que já está autorizado na Antaq. O outro que está sendo viabilizado é o de Porto Saladero. Porto Murtinho deve se transformar em um intervalo de três a quatro anos em um grande centro de importação e exportação.

Concessão do Aeroporto de Dourados

O aeroporto regional de Dourados, Francisco de Matos Pereira, está localizado no estado do Mato Grosso do Sul, a 12,5 km cidade de Dourados. Nele ocorrem operações voltadas ao movimento de passageiros dos tipos doméstico comercial e aviação geral.

Até 2019 a gestão aeroportuária era realizada pelo próprio Município de Dourados, sendo transferida para Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura. Essa transferência tem como objetivo tornar essa infraestrutura aeroportuária como fonte de receita para a União e regularizar um eventual processo de concessão.

O aeroporto de Dourados exerce um importante papel de polo regional e, em 2019, foi o segundo maior aeroporto em movimentação do estado do Mato Grosso do Sul. Contudo em 2021, essa movimentação caiu drasticamente em decorrência da queda na demanda de passageiros provocada pela pandemia da COVID-19 e da suspensão de voos desde maio de 2021 para a reforma do Aeroporto Regional de Dourados.

A reforma no Aeroporto Regional de Dourados é destinada à adequação do aeroporto de Dourados a uma cidade de porte médio a grande, que atenda a uma população bem acima de 200 mil habitantes, já que este é um município polo de mais 34 cidades. Com isso aeronaves maiores poderão ser atendidas, abrangendo mais empresas interessadas em operar no aeroporto e, conseqüentemente, mais opções de conexões, o que geram incrementos na economia da cidade.

Após a conclusão das melhorias, o próximo passo será a concessão onerosa do aeroporto, passando à administração e operação da iniciativa privada, a exemplo do que foi feito em Bonito. O aeroporto regional de Dourados é hoje administrado em parceria com a Prefeitura, através de convênio com o governo do Estado.

Responsável

Ministério da Infraestrutura, PPI, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Ação

Concessão do Aeroporto de Dourados.

Observação

A primeira etapa das obras de ampliação da pista de pousos e decolagens do Aeroporto de Dourados estavam previstas para novembro de 2021, contudo esse prazo foi adiado em um ano em decorrência das patologias encontradas na pavimentação da pista.

Duplicação da BR-262

A BR-262, no estado do Mato Grosso do Sul, uma das principais veias de escoamento da produção estadual, vem ao longo dos anos necessitando cada vez mais de obras de melhorias na adequação da capacidade. Essa rodovia percorre todo o estado do Mato Grosso do Sul de Leste a Oeste, passando por municípios de grande relevância econômica, como a capital do estado Campo Grande, Três Lagoas e Corumbá. Além de ser via de acesso terrestre a Bolívia.

A crescente demanda por essa rodovia decorre da ampliação da produção agropecuária, aliada ao aumento na movimentação de veículos de transporte de carga e inviabilidade de outros modais logísticos para o escoamento de grãos, minério, celulose e outros produtos.

Além disso, o aumento do fluxo de veículos tem elevado o número de ocorrências de acidentes nessa rodovia, principalmente pelo tráfego de veículos pesados que percorrem grandes distâncias dentro do Estado. Outro ponto que exige atenção especial, são as áreas de travessias urbanas ao longo da BR-262.

A previsão de instalação de novas fábricas nas áreas de abrangência da rodovia reforça a necessidade de investimentos nas principais rodovias de escoamento da produção do estado, provendo ainda mais competitividade logística ao MS.

Responsável

Governo Federal, DNIT.

Ação

Elaboração de novos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para duplicação e posterior concessão da BR-262.

Observação

As melhorias na BR-262 são fundamentais para ampliar a segurança e a trafegabilidade, uma das principais ligações do estado ao Sudeste do país. Isso porque a rodovia federal é um importante corredor de escoamento da safra e para a logística de transporte das empresas de papel e celulose presentes na região.

Revitalização da BR-267 viabilizando a conexão do Brasil com a rota bioceânica

A BR-267 é um importante elemento de acesso ao corredor rodoviário da Rota Bioceânica, que ligará o Brasil aos portos do Chile, acesso ao corredor rodoviário da Rota Bioceânica, que ligará o Brasil aos portos do Chile. Essa rodovia percorre todo o estado do Mato Grosso do Sul no sentido Leste-Oeste, por mais de 670 quilômetros, desde a divisa com estado de São Paulo, em Bataguassu, até a divisa com o Paraguai, em Porto Murtinho.

Essa rodovia é um importante corredor de transporte de cargas, visto que conecta o principal polo agrícola de Mato Grosso do Sul (a região da Grande Dourados) com ao litoral sudeste brasileiro. Contudo, verifica-se que a BR-267 é carente de infraestrutura para o tráfego esperado no futuro com a concretização da Rota Bioceânica, que ligará Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

Para viabilizar essa conexão do Mato Grosso do Sul com os portos dos oceanos Atlântico e Pacífico, são necessárias ações de revitalização, restauração e adequação da capacidade da BR-267, que apresenta atualmente diversos pontos com desnivelamento, buracos, recapamentos, ausência de acostamento, entre outros.

Responsável

Governo Federal, DNIT.



Ação

Realização de obras de restauração e adequação da capacidade da BR-267.

Observação

Estando totalmente implantada, a BR-267 torna-se mais uma importante opção para garantir uma logística de qualidade para comportar o movimento de cargas do Mato Grosso do Sul com mais eficiência e qualidade.

CONSIDERAÇÕES

A partir da carteira de projetos proposta no Diagnóstico Logístico do Mato Grosso do Sul, foi possível realizar a Análise Custo-Benefício de maneira a avaliar se o projeto é viável do ponto de vista social. A partir da avaliação do impacto econômico foi apresentado um ranking com ordem de prioridade para ações governamentais, baseado em critérios técnicos e objetivos.

Nesse sentido foram apresentados os acréscimos no PIB, na renda e consumo das famílias e os empregos gerados a partir da consecução dos projetos propostos.

Além da adoção da metodologia do *Value for Money*, também foi realizada uma análise de pré-viabilidade financeira, foram realizadas projeções financeiras para comparação entres os valores necessários para a execução do projeto através de obra pública ou através de parceria com o setor privado.



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

www.ontl.epl.gov.br