

# **FAMASUL**

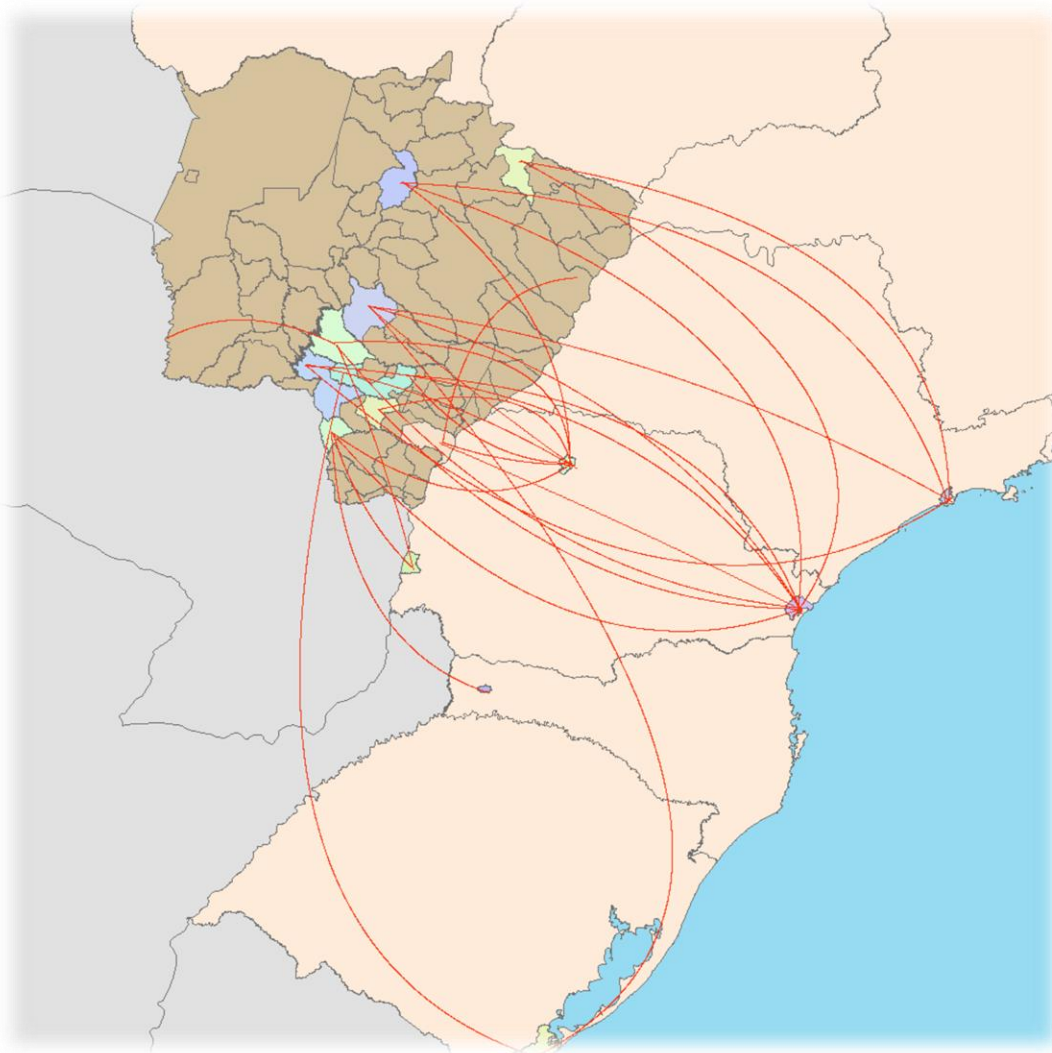
LOG

O boletim logístico de  
Mato Grosso do Sul

# SUMÁRIO

1. A logística em Mato Grosso do Sul
2. Modal rodoviário
3. Investimentos - BR-163/MS
4. Valores Frete – Mato Grosso do Sul
5. Valores combustíveis – Mato Grosso do Sul
6. Relação frete e combustíveis
7. Modal fluvial - Movimentação dos portos
8. Modal ferroviário - Movimentação das ferrovias
9. Curiosidades – Processo de Relicitação da Malha Oeste
10. Editorial – Representatividade e atualidades

## Rotas de escoamento



Os principais destinos de escoamento do agronegócio do estado, independente do modal, são os portos de:

- Santos/SP;
- Paranaguá/PR;
- Rio Grande/RS e,
- Porto Murtinho/MS.

Bem como, os entrepostos dos municípios:

- Maringá/PR;
- Santa Helena/PR, e
- Maravilha/SC.

O escoamento da produção agropecuária é realizada majoritariamente pelas rodovias. Porém, é crescente a demanda pela maior participação das ferrovias e hidrovias como alternativas econômica e ambientalmente mais viáveis.



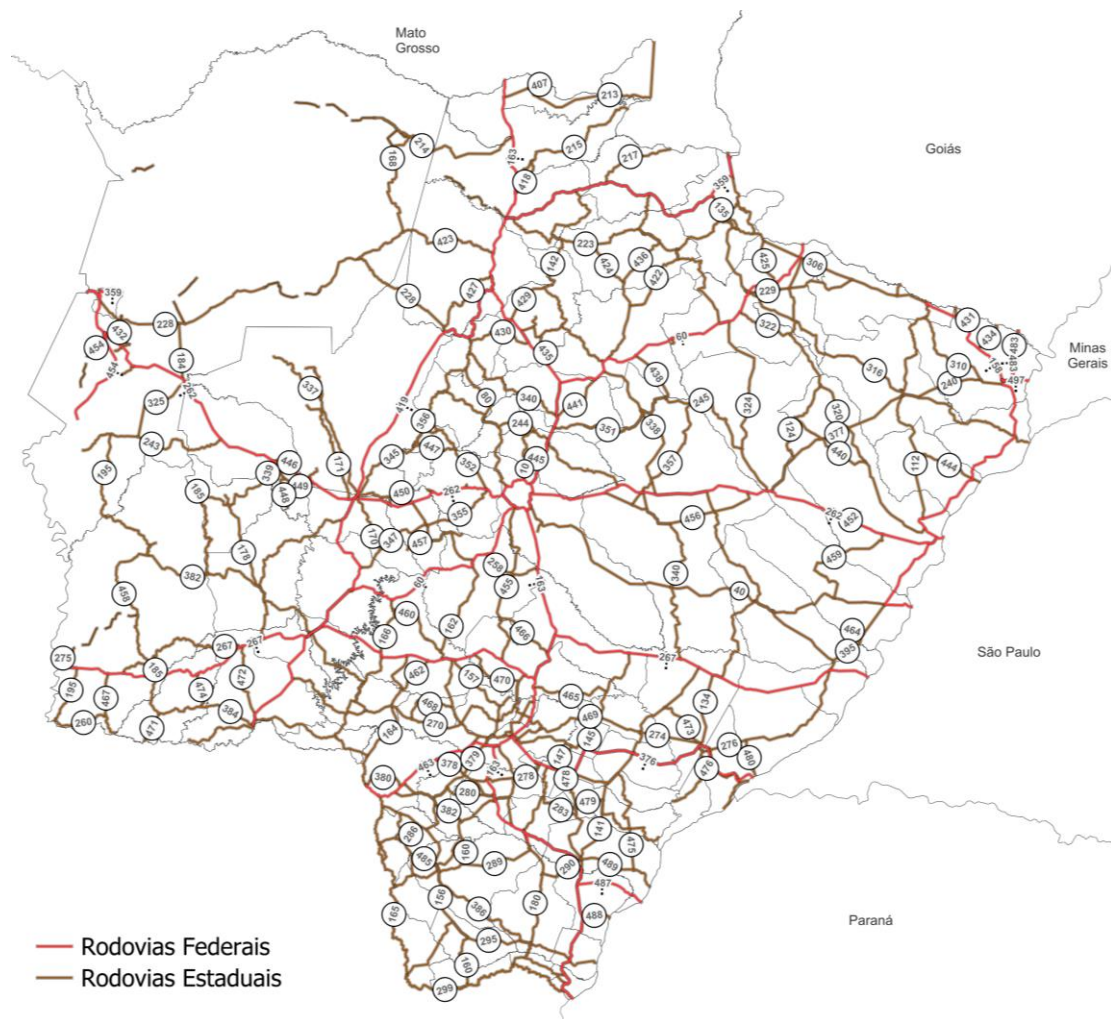
# Modal rodoviário

É o principal modal de escoamento do agronegócio nacional e não diferente em Mato Grosso do Sul. O escoamento por rodovias foi o modal mais estimulado ao longo dos anos no país, é o mais flexível, ágil e tem boa oferta, porém é também o mais caro, devido ao pequeno volume transportado por caminhão e altos custos de combustíveis e pedágios. Acrescenta-se a esses fatores os altos índices de acidente, furto de cargas e perdas de produtos ao longo do trecho percorrido.

***As principais vias de acesso em Mato Grosso do Sul, são: BR 262, BR 267, BR 163, BR 158, BR 040, BR 060 e BR 376.***

De acordo com o Comex Stat, sistema oficial do Governo Federal para extração de estatísticas do comércio exterior brasileiro de bens, as exportações de soja e milho em 2024 registraram uma redução de 3% e 29%, respectivamente, totalizando 98,8 Mt. e 39,7 Mt. No Mato Grosso do Sul, o cenário foi ainda mais impactante, com quedas nas exportações de soja e milho de 14,28% e 75%, respectivamente. Além disso, o transporte de fertilizantes no estado apresentou uma redução de 31% em 2024 em comparação a 2023, totalizando 0,950 Mt, frente a 1,375 Mt no ano anterior. Em janeiro de 2025, o Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) publicou um panorama sobre transportes nacionalmente, destacando que o transporte rodoviário de soja, milho e farelo voltado ao comércio exterior sofreu uma redução de 10,4% em 2024 em relação a 2023.

# Modal rodoviário



REDE DO SNV	REDE	REDE NÃO PAVIMENTADA				REDE		TOTAL
	PLANEJADA	LEITO NATURAL	EM OBRAS IMP	IMPLANT	EM OBRAS PAV	PISTA SIMPLES	PISTA DUPLA	SUB-TOTAL
Adm. Fed.	365,5	130,1	14,2	42,4	86,7	2.716,8	39,8	<b>3.395,5</b>
Conv. Deleg.	-	-	-	-	-	202,9	10,9	<b>213,8</b>
Conc. Fed.	-	-	-	-	-	817,1	28,8	<b>845,9</b>
Est. Coin. Fed. Plan.	-	6,1	-	119,8	-	43	10,1	<b>179,0</b>
Rodovia Estadual	1.548,0	1.645,2	143,8	5.804,6	275,1	5.272,9	34,4	<b>14.724,0</b>
<b>Sub-Total</b>	<b>1913,5</b>	<b>1781,4</b>	<b>158,0</b>	<b>5966,8</b>	<b>361,8</b>	<b>9052,7</b>	<b>124,0</b>	<b>19.358,2</b>

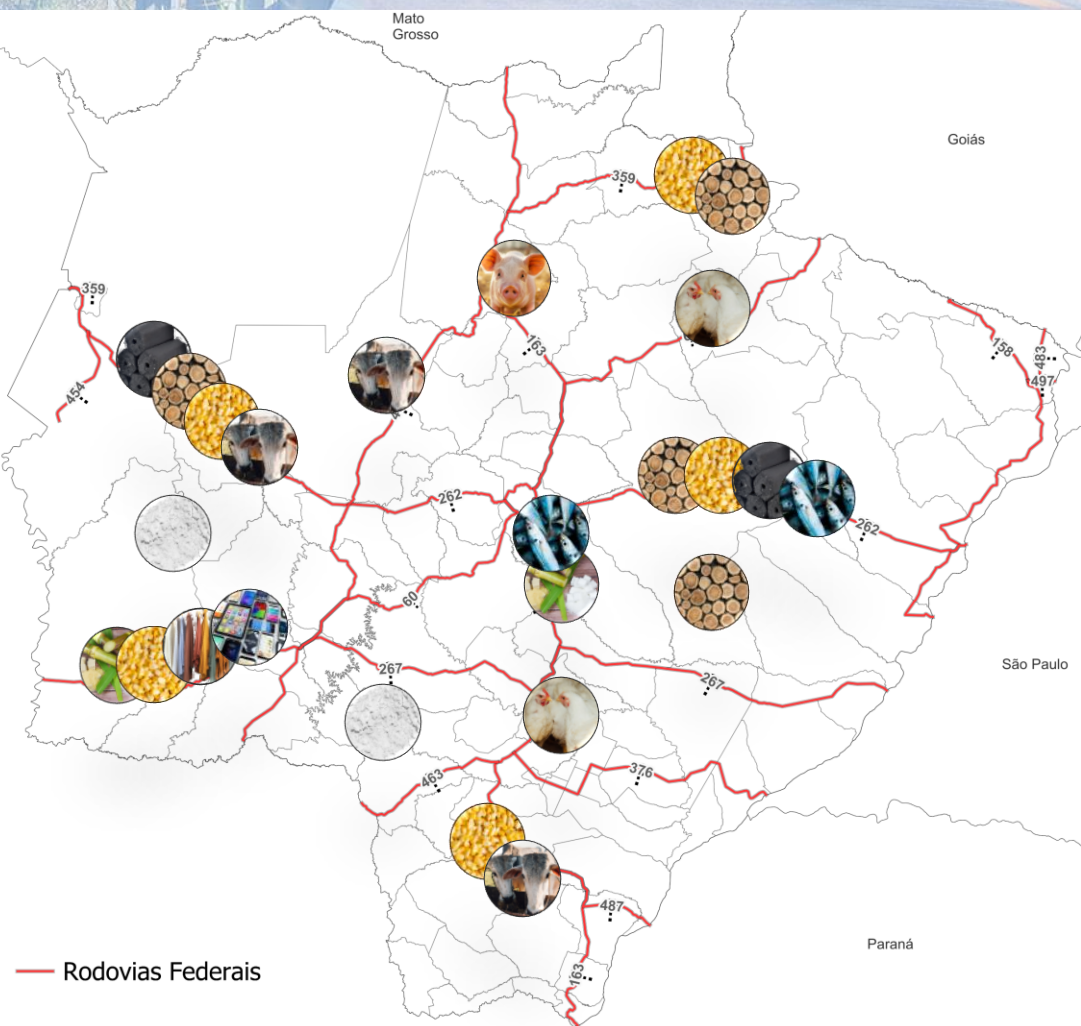
**SNV:** Sistema Nacional de Viação; **IMPLANT:** Implantação; **PAV:** Pavimentada; **Adm. Fed:** Administração Federal; **Conv. Deleg.:** Convênios de Delegação; **Conc. Fed.:** Concessão Federal; **Est. Coin. Fed. Plan.:** Estadual Coincidentes com Federal Planejada.

O transporte rodoviário em Mato Grosso do Sul é majoritariamente administrado pelo governo estadual, que gerencia 76,1% da malha rodoviária do estado, totalizando 14.724 km. O restante das rodovias são federais, sendo a principal a BR-163, que está sob concessão federal e é administrada pela CCR MSVia, representa 4,4% da malha rodoviária, o equivalente a 845,9 km.

De acordo com o Governo Federal, quando uma rodovia é federalizada, sua administração, manutenção e gestão passam a ser responsabilidade do governo federal, que também se encarrega dos investimentos necessários. Esses investimentos podem ser realizados por meio de diferentes fontes, como o Orçamento Geral da União (OGU), fundos específicos, emendas parlamentares, parcerias com a iniciativa privada (como concessões rodoviárias e Parcerias Público-Privadas - PPPs) e aportes do setor privado.



# Modal rodoviário



**Açúcar/Etanol**



**Aves**



**Bovinos**



**Calcário**



**Eletrônicos**



**Grãos**



**Madeira/celulose**



**Minério**



**Pescados**



**Suínos**



**Vestuário**

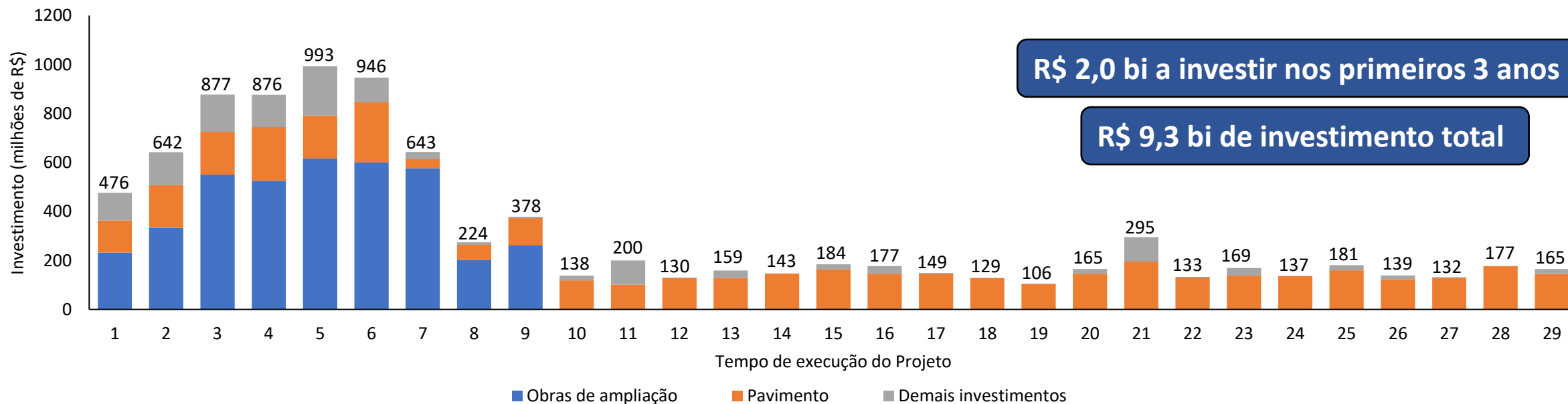
Mato Grosso do Sul ocupa uma posição estratégica no agronegócio nacional, destacando-se na produção de grãos, carne e celulose. A constante evolução do estado na produção e a consequente atração de investimentos para a implantação de indústrias, estão demandando cada vez mais o principal modal de transporte, o rodoviário. O intenso tráfego de caminhões em rodovias desgastadas acabam ficando mais caros devido aos custos adicionais com transporte, e isso pode torná-los menos competitivos no mercado doméstico e também no mercado externo, onde competem com produtos de outros países que podem ter custos logísticos mais baixos.

A imagem ao lado representa o modal rodoviário e os principais produtos agrícolas transportados. Além disso, as rodovias municipais também são utilizadas para o transporte. No total, diversos outros produtos são movimentados, como fertilizantes, maquinários, peças automotivas e defensivos agrícolas, além de mercadorias de outras cadeias produtivas que não estão ilustradas na figura.

# Investimentos

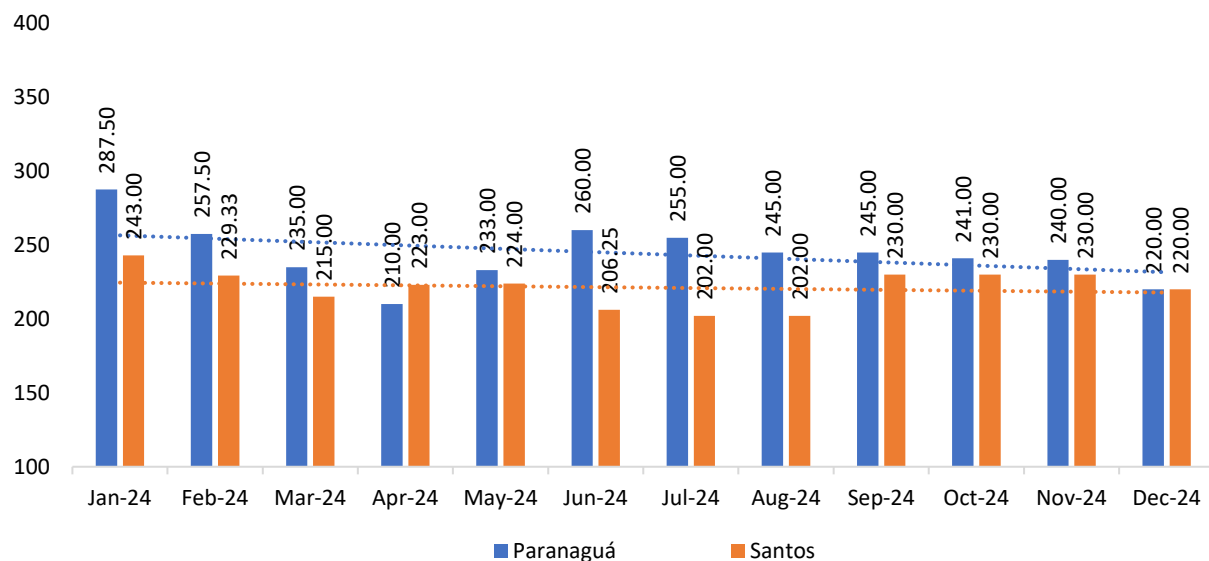
A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou a publicação do primeiro edital de reestruturação de um contrato de concessão rodoviária, marcando um avanço na regulação do setor. **O edital refere-se à BR-163/MS, um trecho de 845,9 km atualmente concedido à MSVia**, e estabelece um processo competitivo que permite a participação de outras empresas além da concessionária atual.

Na definição da política pública para a BR-163/MS, o objetivo foi adotar um modelo que assegurasse mais investimentos e tarifas menores em comparação à relicitação, que dividiria a rodovia em dois projetos distintos: Rota do Pantanal e Rota do Tuiuiú. O contrato reestruturado terá duração total de 29 anos, considerando os 19 anos do contrato original mais 10 anos adicionais devido à otimização. Em relação à relicitação, a reestruturação prevê um volume maior de obras de ampliação e melhorias na infraestrutura viária, proporcionando mais segurança e eficiência para os usuários da rodovia. Abaixo segue a previsão orçamentária de ampliação da BR-163 em Mato Grosso do Sul para o ano de 2025.

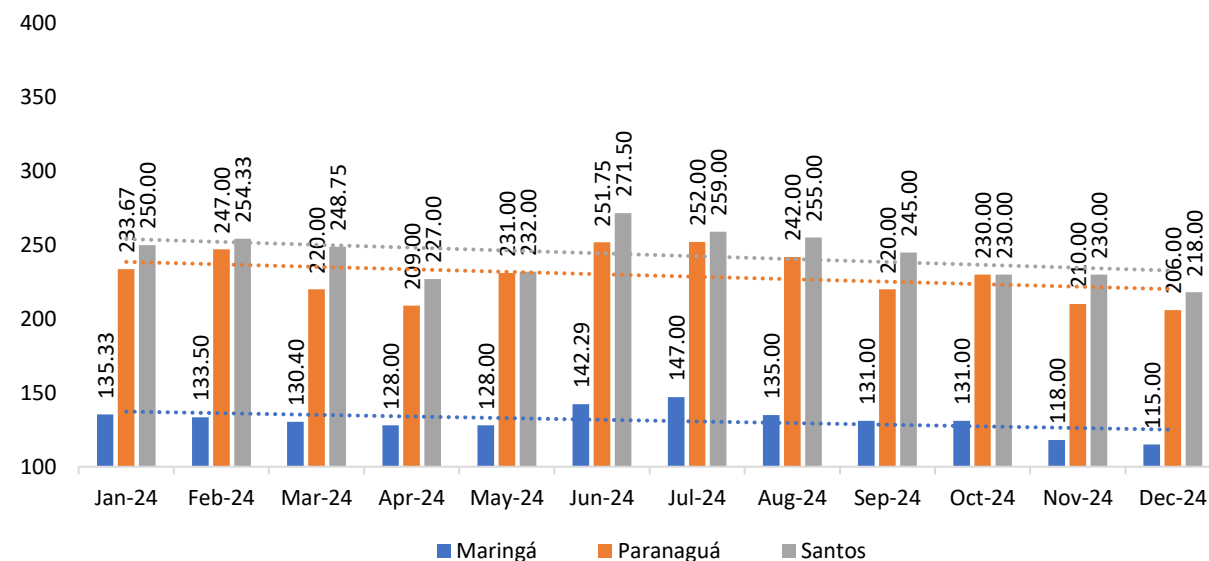


# FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

Chapadão do Sul



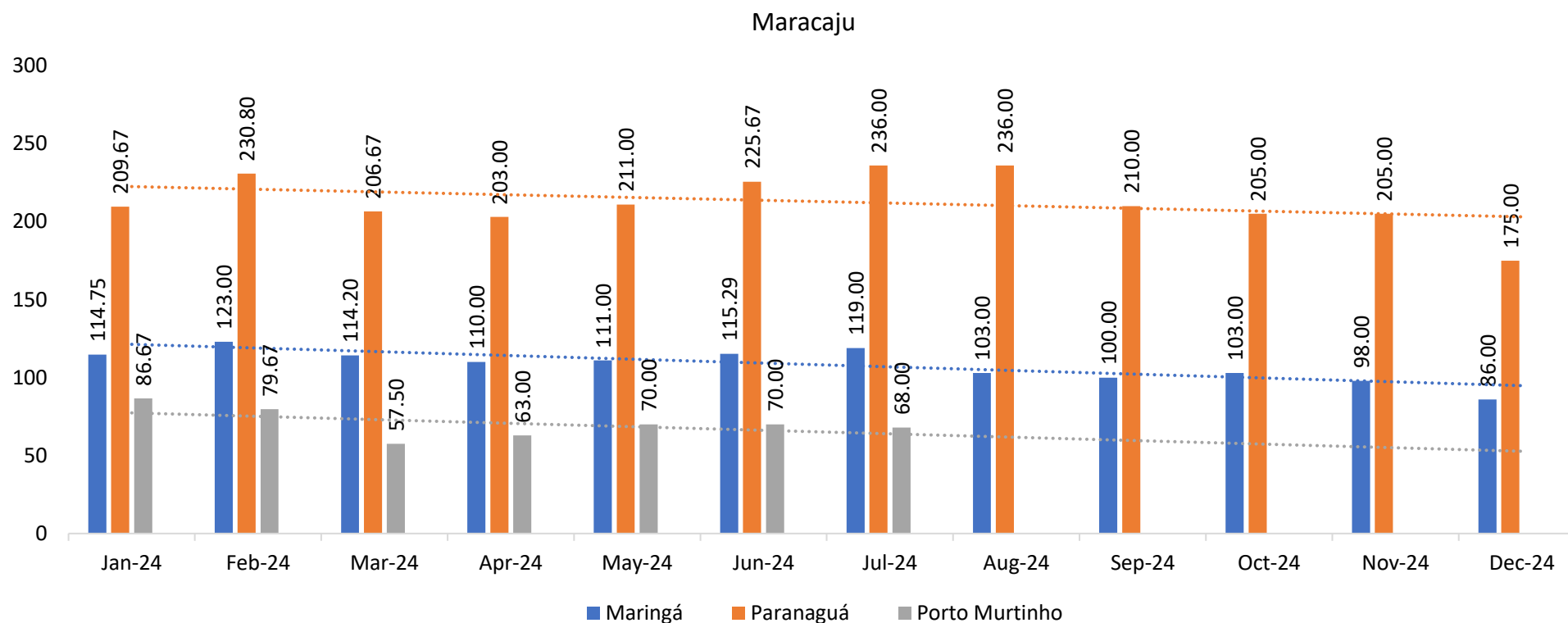
São Gabriel do Oeste



*Os meses de alta nos valores dos fretes das praças de Chapadão do Sul e São Gabriel do Oeste coincidem com período de plantio da soja que objetiva o recebimento de sementes, defensivos, adubos e fertilizantes, além de disponibilizar espaço de armazenamento para o recebimento do milho segunda safra, bem como nos períodos de escoamento do milho segunda safra para recebimento da safra de soja 24/25. E para o ano de 2024, os valores dos fretes apresentaram uma redução em média de 15%, devido a menor produção da safra de 2023/24, houve uma demanda menor de caminhões, barcaças e navios em comparação ao ano anterior, o que resultou em um menor custo nos transportes.*



# FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.



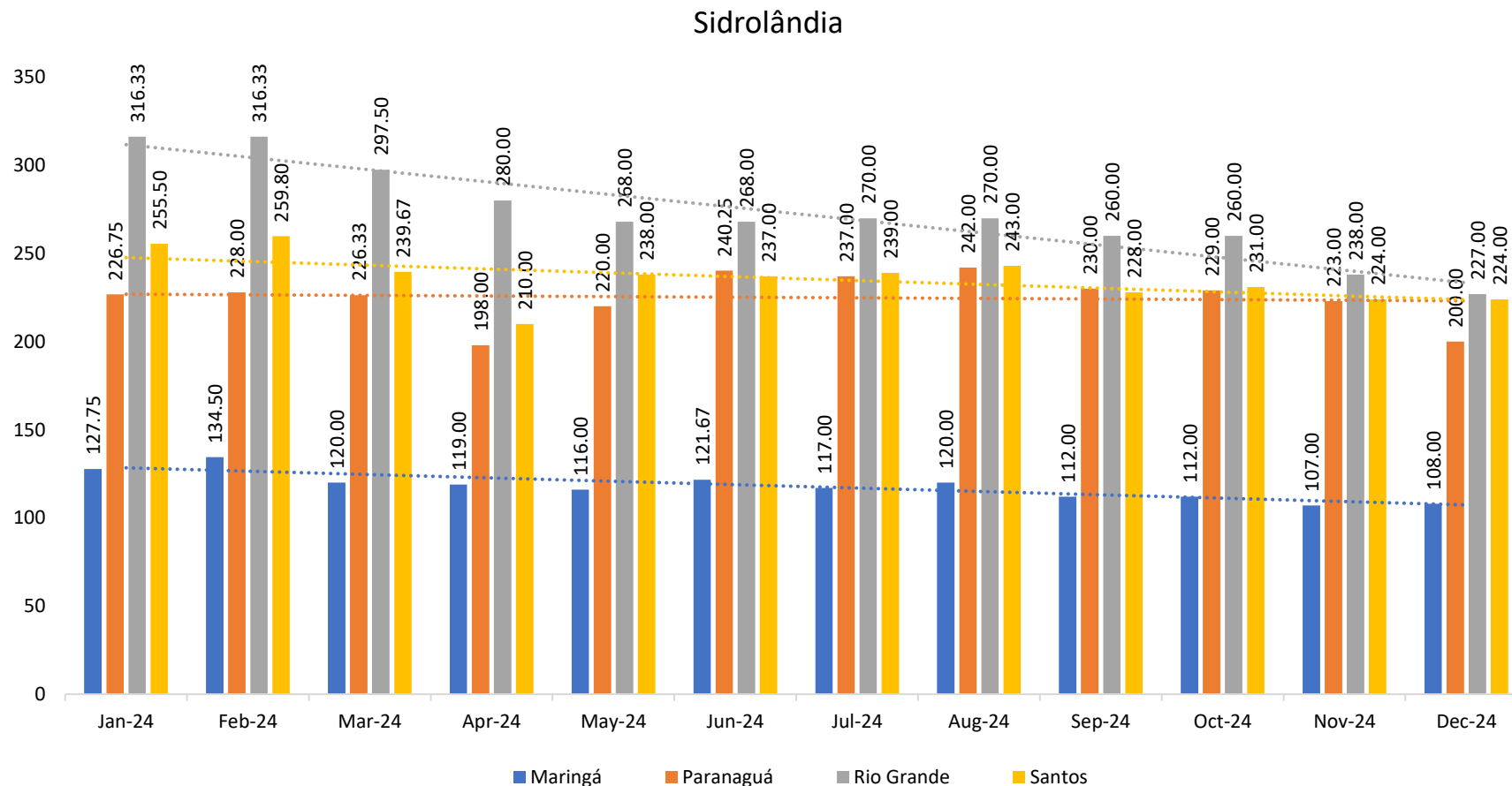
*Observa-se um movimento recorrente de alta nos valores dos fretes durante a época de colheita e comercialização da soja e do milho. Em Maracaju, destaca-se a ausência de registros de embarques para Porto Murtinho entre agosto e dezembro de 2024.*

*Além disso, o valor do frete apresentou uma redução média de 20% em dezembro, quando comparado ao início do ano.*

# FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

As quedas generalizadas e acentuadas nos preços do frete ao longo de 2024 em diferentes praças de Mato Grosso do Sul foram influenciadas pela estabilidade do combustível e pelo bom desempenho da indústria e da construção civil. Enquanto isso, o agronegócio enfrentou desafios devido à desvalorização das commodities e aos impactos de eventos climáticos.

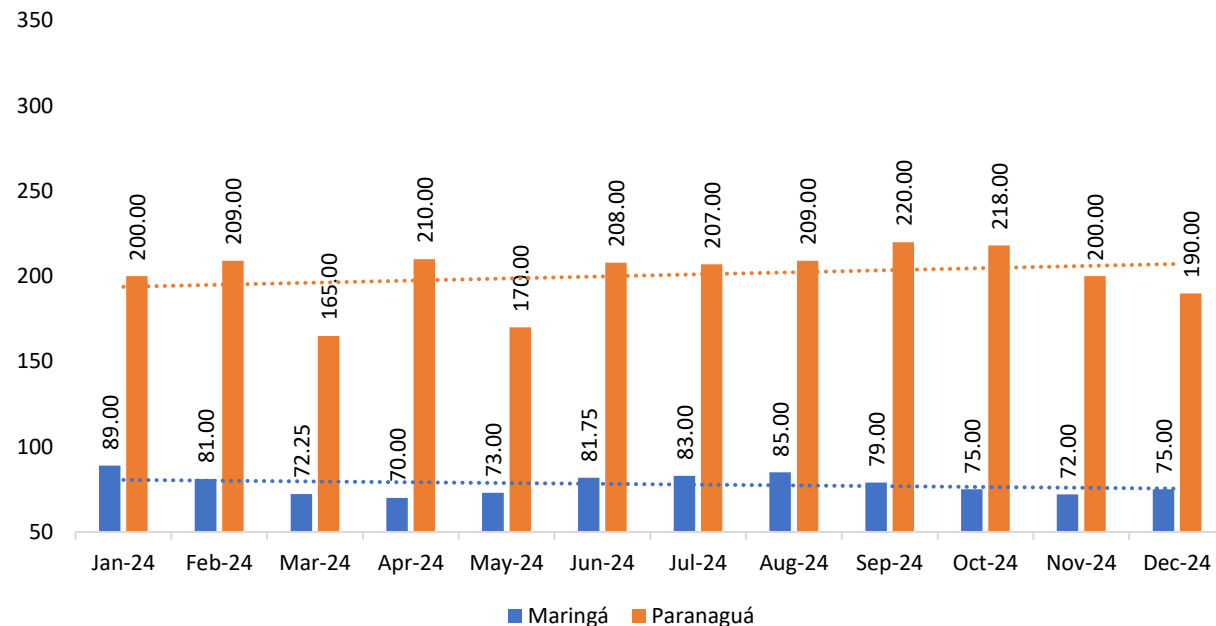
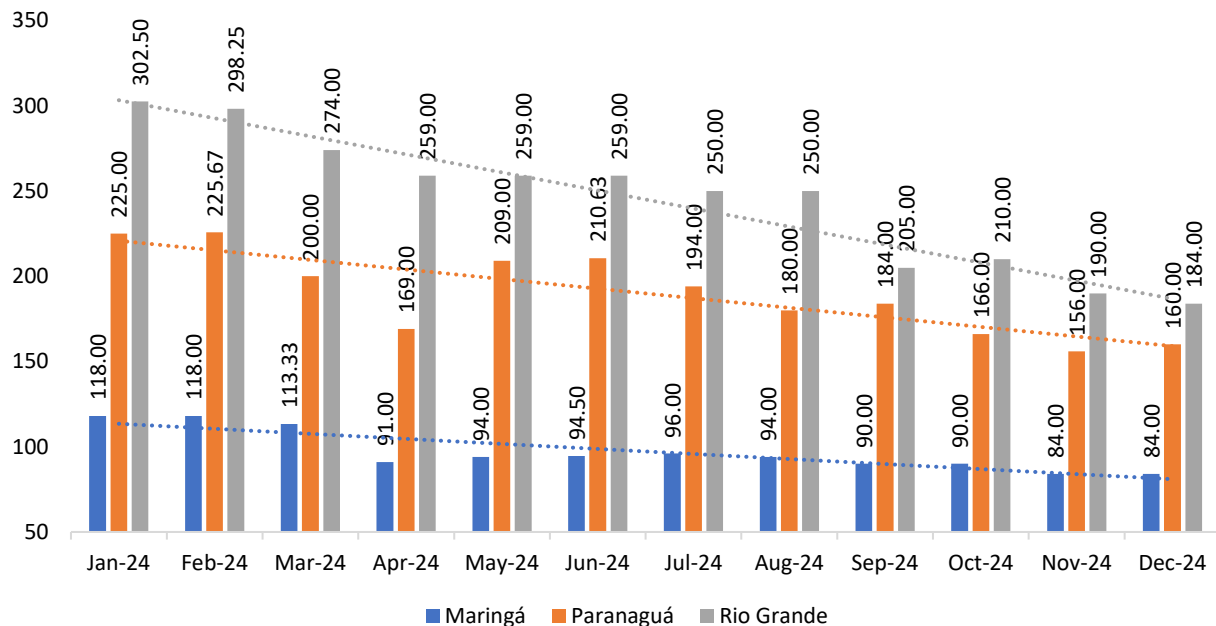
Em Sidrolândia, os preços dos frete tiveram uma retração média de 17% no ano. Para o início de 2025, espera-se que o preço médio do frete retome a alta, impulsionado por fatores econômicos e fiscais, além da recuperação do agronegócio.



# FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

Dourados

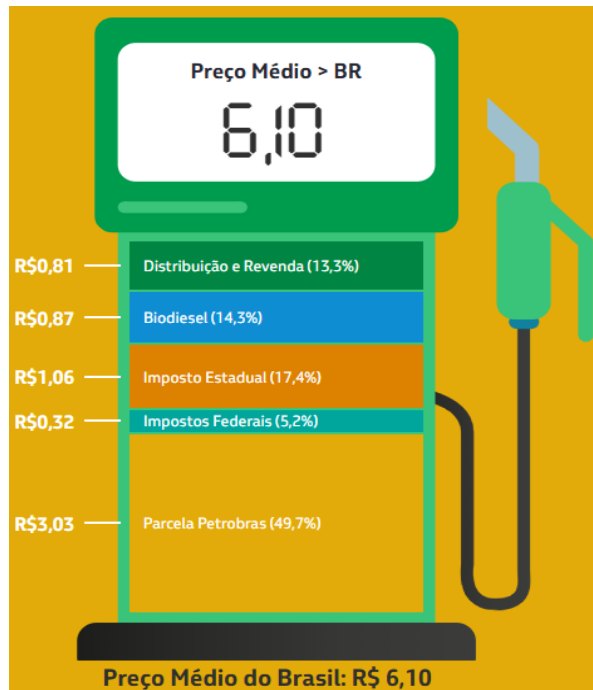
Naviraí



*Para entender o valor real do frete, é necessário multiplicar o valor aqui exposto, que está em R\$/ton., pela capacidade operacional do caminhão que irá realizar o transporte da origem ao destino. Assim, os maiores valores estão atribuídos aos destinos mais distantes e que possuem pedágios em sua rota. Dourados apresentou a maior redução no frete do estado, por ser um município com maior área plantada, a produção foi impactada pela estiagem, o que ocasionou uma redução do frete em média 32%.*



# Cenário atual dos combustíveis



Fonte: Petrobrás

Valor médio do Diesel no Brasil no período de coleta de 05/01/2025 a 11/01/2025.

O diesel é o principal componente de custo de operação do modal rodoviário, e seu valor impacta diretamente no valor de transporte dos produtos, pressiona os preços ao consumidor e conseqüentemente tem sua parcela de significância na inflação.

A Petrobras alterou sua política de precificação, abandonando o modelo de Paridade de Preço Internacional (PPI), no qual a variação do dólar e do barril de petróleo eram os principais fatores para definir o valor dos combustíveis no país. Com a nova metodologia, a empresa passa a considerar também o “custo alternativo do cliente” e o “valor marginal”, que refletem o custo de oportunidade e as alternativas de comercialização, como produção, importação e exportação. No entanto, o preço final ao consumidor ainda depende de outros fatores, como impostos estaduais, a adição de biocombustíveis e as margens de lucro das distribuidoras e revendedoras.

## Cenário atual dos combustíveis

No último trimestre de 2023, a cotação do Petróleo Brent (serve como referência de preço utilizado pelos mercados mundiais de petróleo) saiu da dos 95 dólares o barril, chegando no início do ano de 2024 com valor médio de 78 dólares o barril. No ano de 2024, A Petrobras, estatal brasileira de petróleo, tem conseguido garantir estabilidade nos preços dos combustíveis para os consumidores brasileiros, mesmo diante da volatilidade do mercado provocada pelo agravamento do conflito no Oriente Médio.

Em 2024, os preços do petróleo registraram uma queda de quase 4%, consolidando o segundo ano consecutivo de recuo. Esse movimento foi impulsionado pela desaceleração na recuperação da demanda pós-pandemia, pelas dificuldades econômicas enfrentadas pela China e pelo aumento da produção de petróleo por parte dos Estados Unidos e outros países fora da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), resultando em um mercado global com ampla oferta.

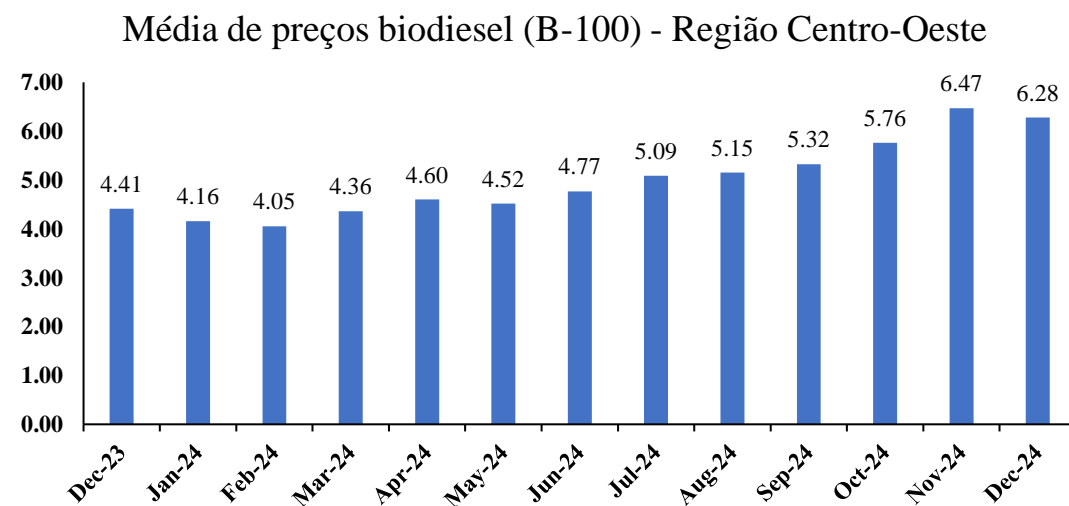
A previsão para 2025 é o aumento da oferta de petróleo dos Estados Unidos, impulsionado pela expansão da produção americana. Alinhado com suas promessas de campanha, Trump retirou os EUA do Acordo de Paris e reverteu as proibições de perfuração offshore, liberando novas explorações em áreas antes restritas, o que destaca sua prioridade pela independência energética e pelo crescimento econômico, em detrimento das preocupações ambientais.

# Cenário atual dos combustíveis

De acordo com a pesquisa da Reuters, em 2025, espera-se que o petróleo seja negociado em torno de 70 dólares por barril, devido à fraca demanda da China e ao aumento da oferta global, o que neutralizará os esforços liderados pela Opep e seus aliados (Opep+) para sustentar o mercado. Embora a demanda global tenha sido reduzida no início de 2025, a International Energy Agency estima que os países desenvolvidos aumentem sua produção e assim ocorra a redução dos preços mundiais de Petróleo.

Em relação ao biodiesel, foi publicado em março a Resolução nº16 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que elenca as novas diretrizes do Governo Federal sobre a evolução da adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final. A partir de março de 2024, a mistura passou de 12% para 14%. A publicação previa que em 2024 o percentual passaria de 13% para 14% em 2025 e que chegaria a 15% em 2026. No entanto, em reunião no dia 19 de dezembro de 2023, o CNPE, decidiu antecipar o aumento da mistura de biodiesel no diesel fóssil vendido no país dos atuais 12% para 14% em março de 2024. Em março de 2025, o percentual deverá subir para 15%.

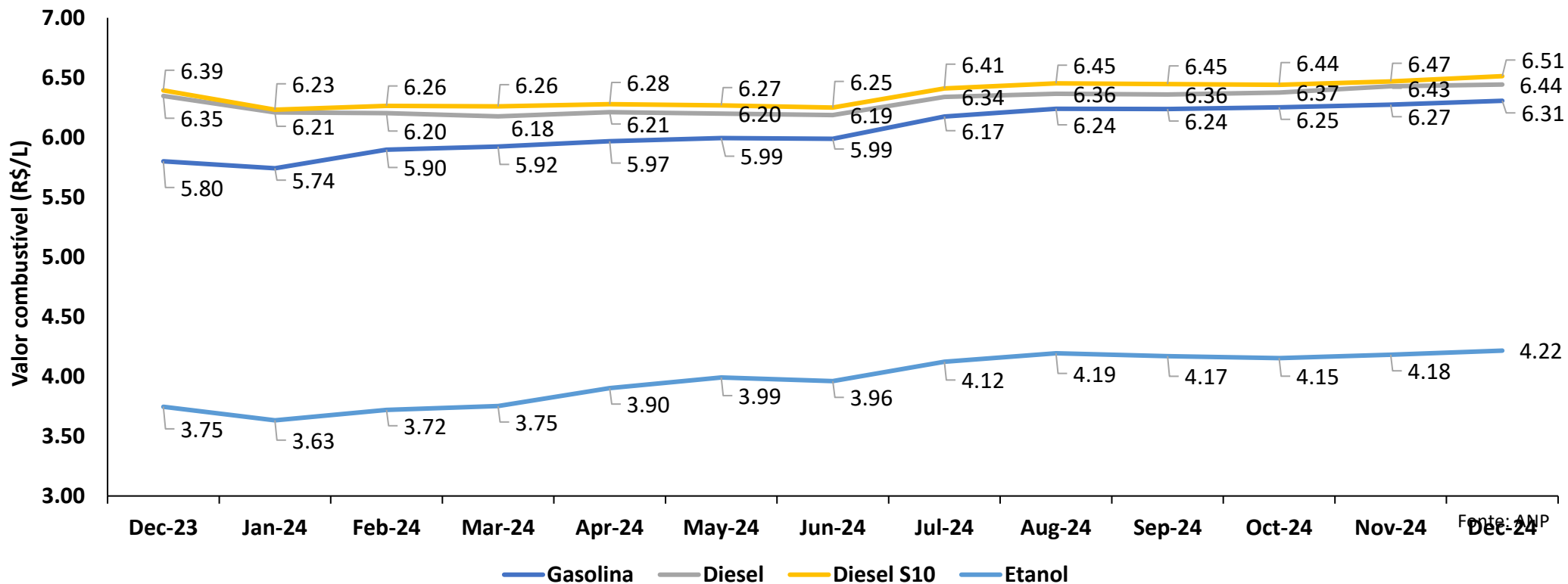
O biodiesel é produzido pela transesterificação ou esterificação de óleos vegetais (soja, algodão, girassol, palma, etc), de gorduras animais ou de óleos de cozinha reciclados. Segundo a Aprobio, **o óleo de soja responde atualmente por 70% da matéria-prima da produção de biodiesel no Brasil.**





# Valores Combustíveis – Mato Grosso do Sul

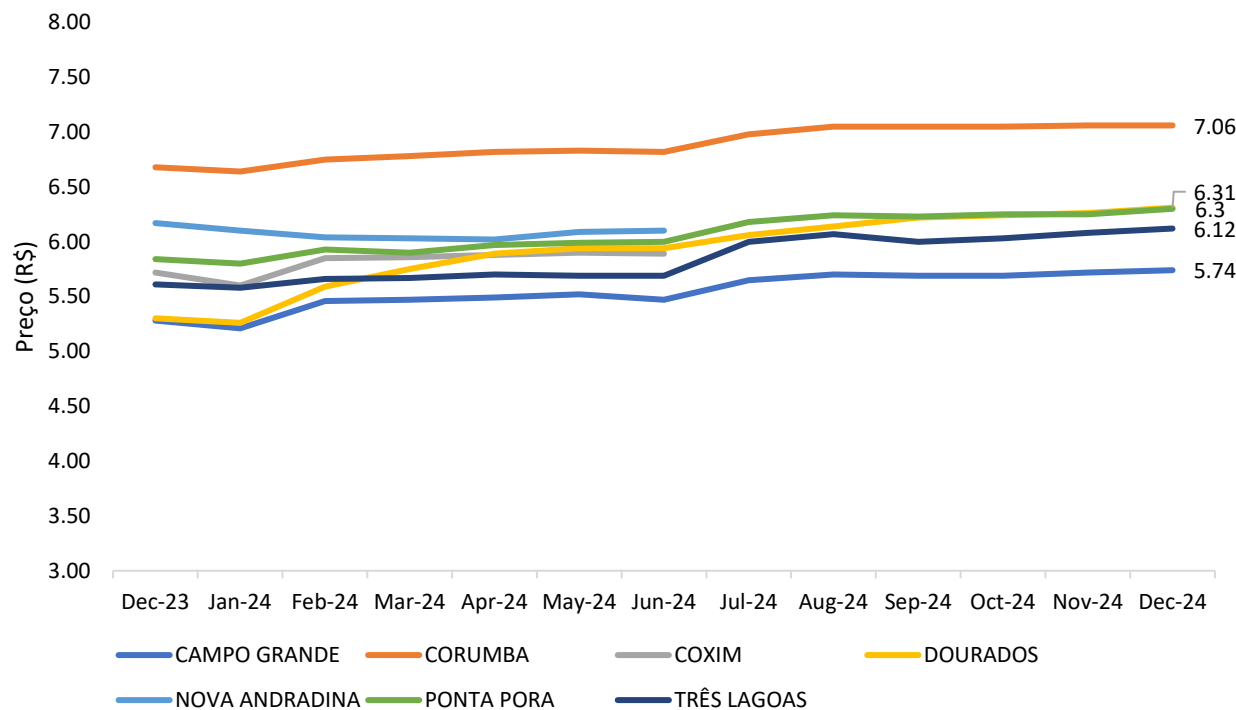
## Valor médio dos combustíveis em Mato Grosso do Sul



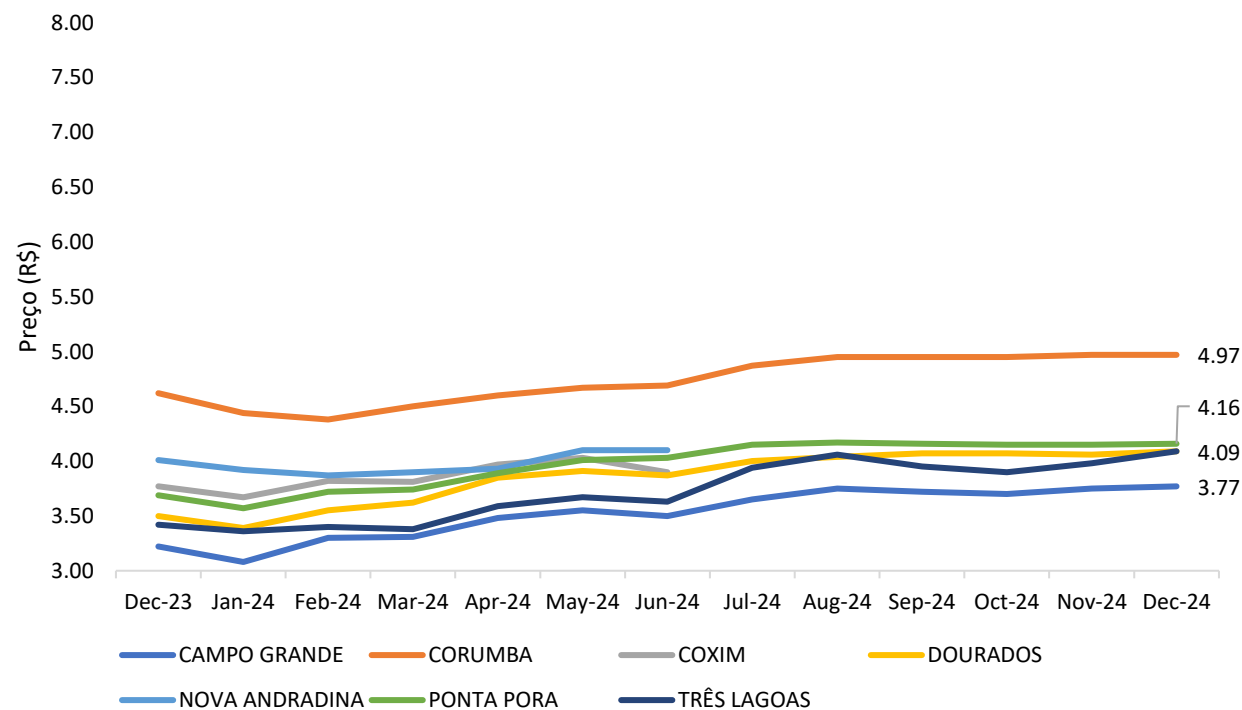
No início de 2024, os preços dos combustíveis estavam próximos da paridade, com defasagens reduzidas de -1% para o óleo diesel e +1% para a gasolina, refletindo uma maior estabilidade no mercado. Contudo, no final do ano, as defasagens tornaram-se mais expressivas, alcançando -16% para o óleo diesel e -9% para a gasolina, evidenciando um desalinhamento maior entre os preços internos e os custos de importação. Essa discrepância está diretamente ligada à valorização do dólar ao longo de 2024, que registrou um aumento de 25%, passando de R\$ 4,91 em janeiro de 2024 para R\$ 6,16 em janeiro de 2025.

# Valores combustíveis - Mato Grosso do Sul

## Preço médio - Gasolina Comum



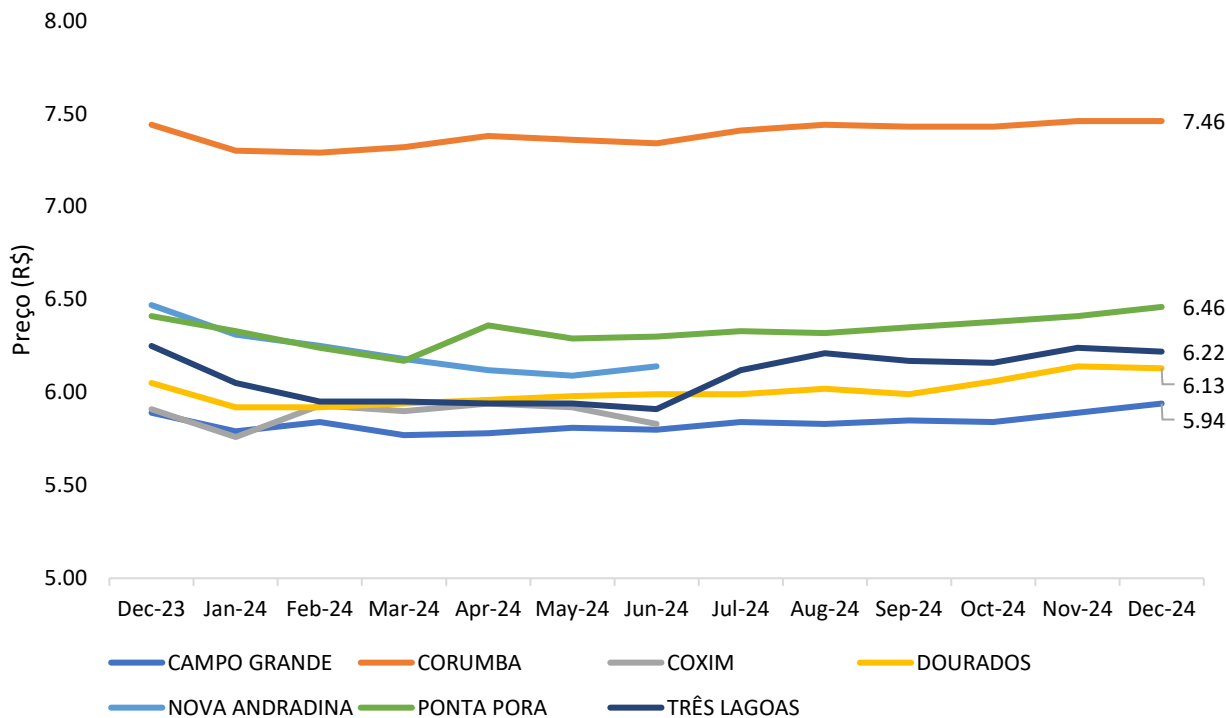
## Preço médio - Etanol



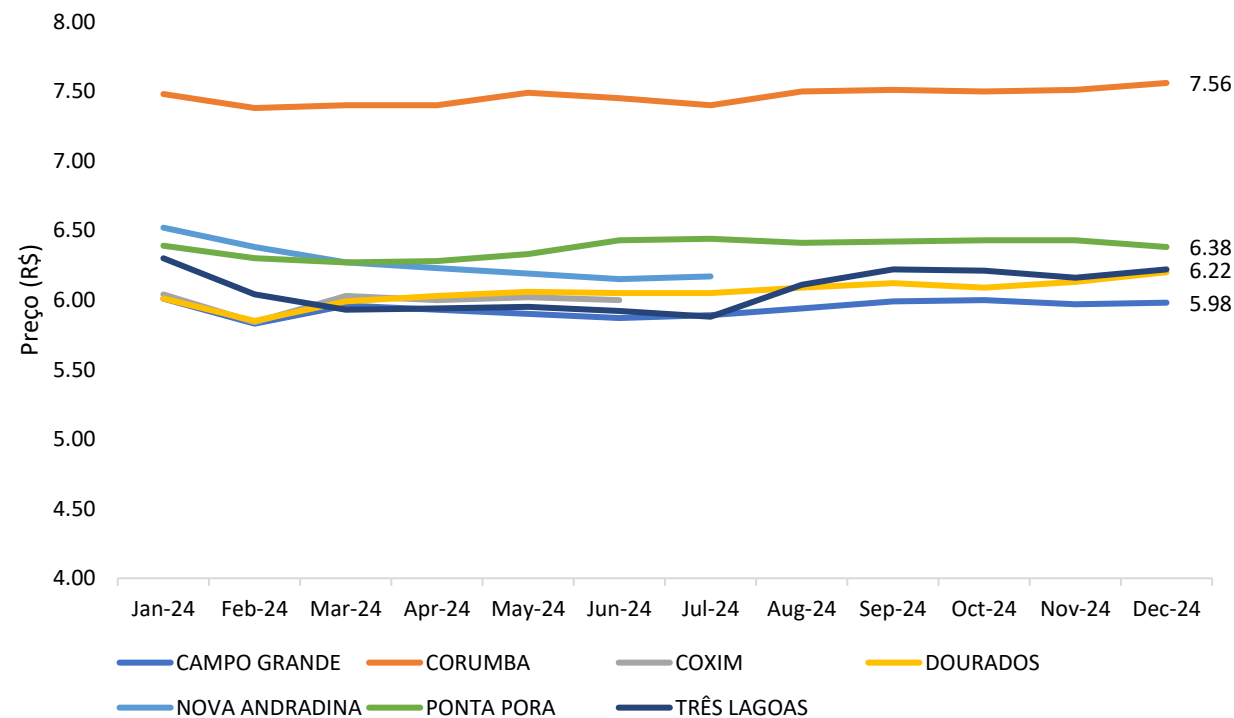
*No Mato Grosso do Sul, o valor final mais baixo alcançado para a gasolina e etanol foram no município de Campo Grande. O maior valor final, identificado no Estado, tanto para a gasolina como para o etanol, foi em Corumbá.*

# Valores combustíveis – Mato Grosso do Sul

## Preço médio - Diesel



## Preço médio - Diesel S10



Os valores médios do diesel e diesel S10 seguem subindo no Mato Grosso do Sul.

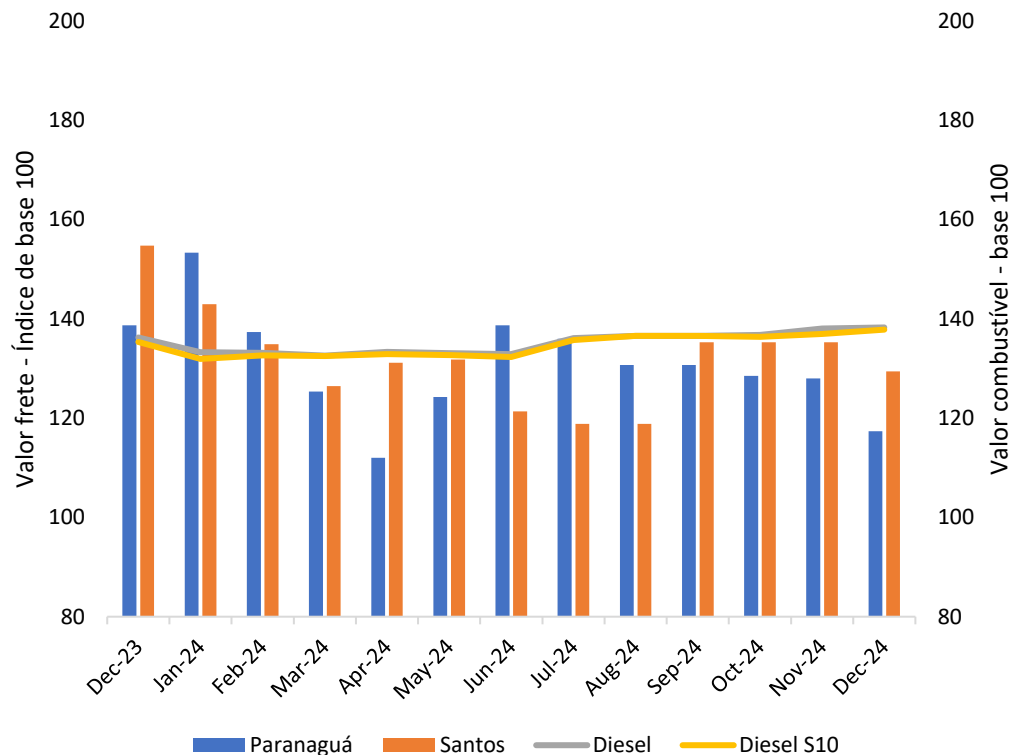
Corumbá e Ponta Porã seguem com os maiores valores ao consumidor final e Campo Grande, com os menores valores.



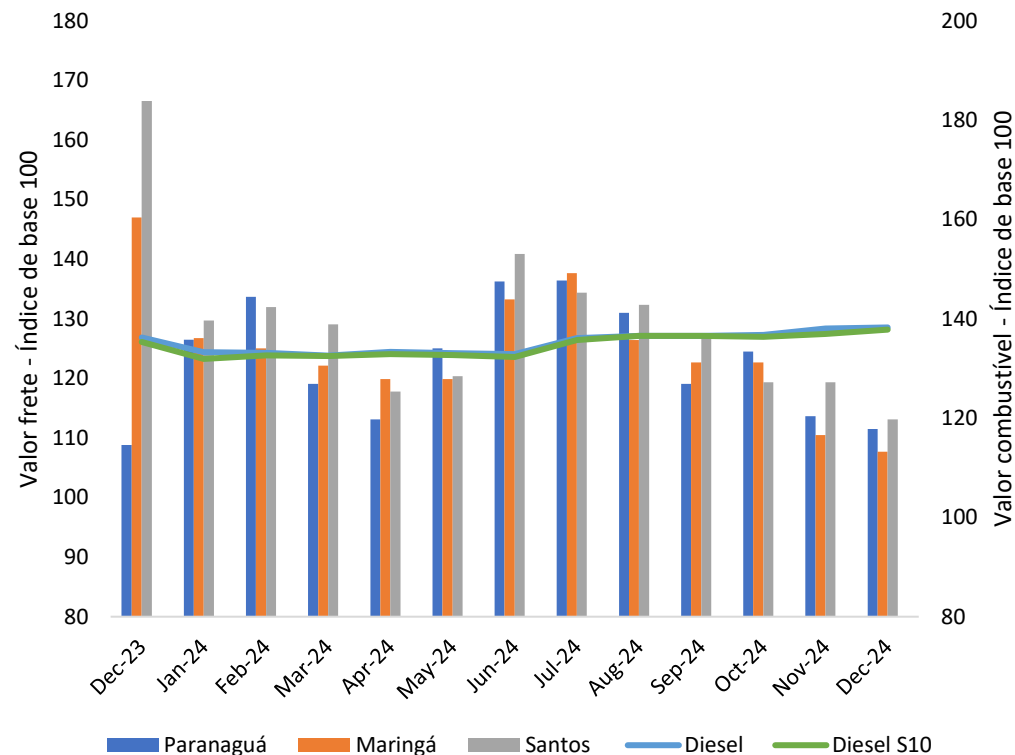
# Relação frete de grãos e combustíveis



Valor de frete x Valor combustível - Chapadão do Sul



Valor frete x Valor combustível - São Gabriel do Oeste

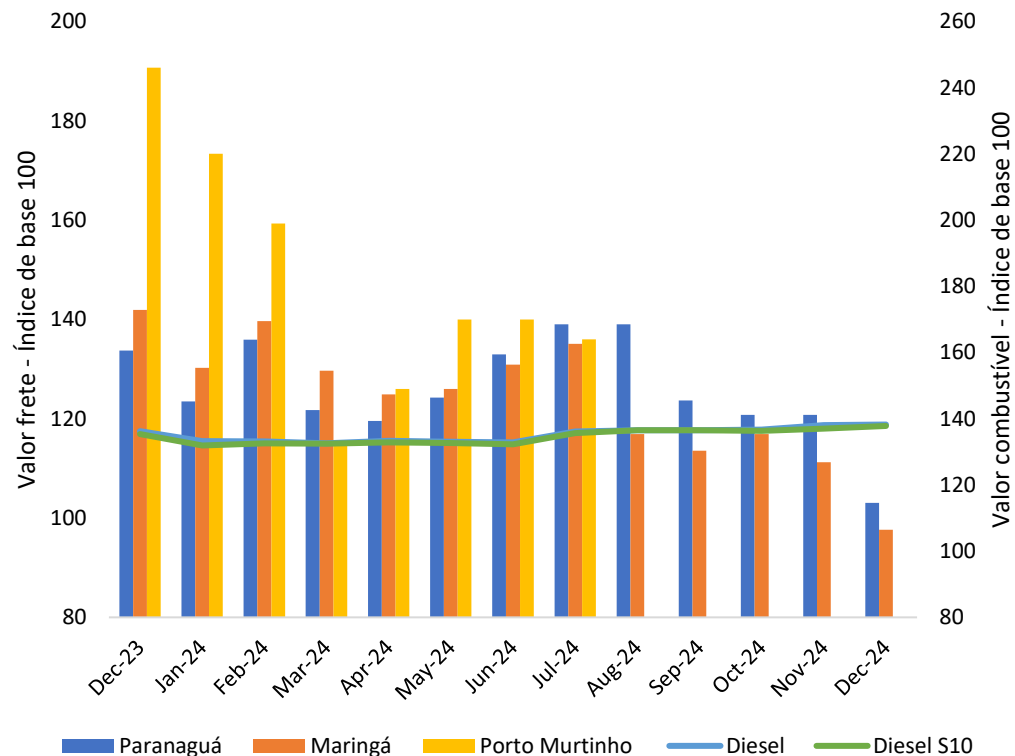


Ao observar os valores cruzados de fretes e combustível, nota-se um curioso movimento de mercado. Apesar do combustível ser o principal insumo na composição do custo de produção da atividade, nem sempre o valor do frete sobe na mesma proporção, sendo que em alguns casos, o diesel teve aumento de preço e o frete, diminuição. Esse movimento é observado, por exemplo, na praça de Chapadão do Sul e São Gabriel do Oeste, que teve uma redução no valor do frete para Santos e Paranaguá quando comparado ao início do ano. Essa análise demonstra que o fator oferta/demanda, é tão importante quanto o controle dos custos de produção do serviço.

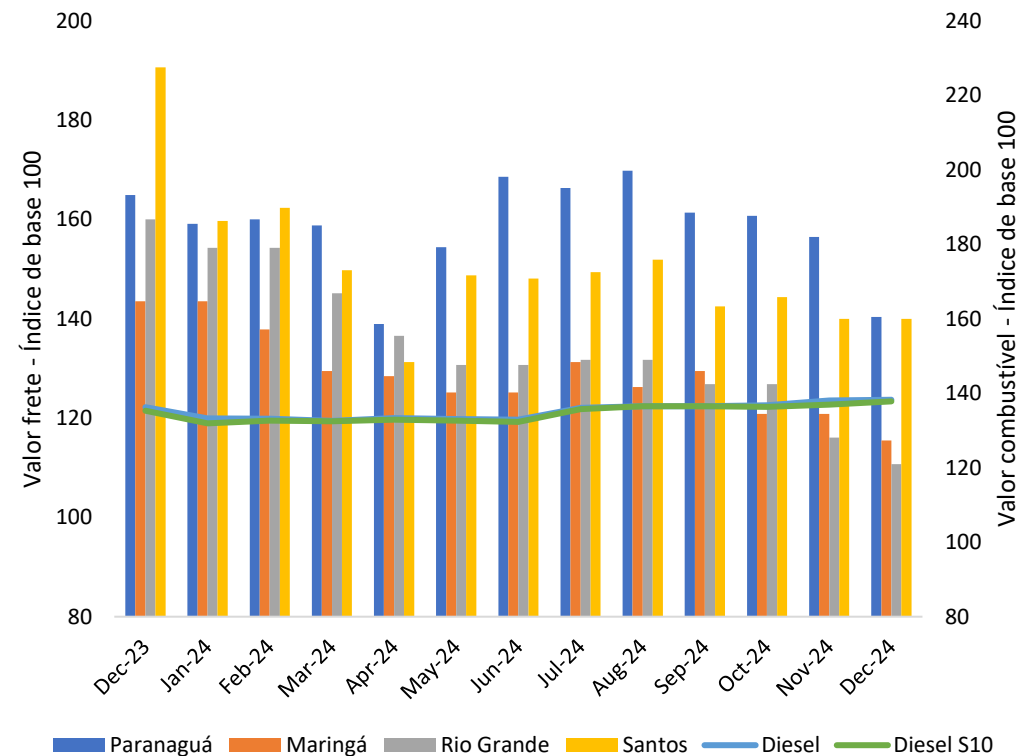
# Relação frete de grãos e combustíveis



Valor de frete x Valor combustível - Maracaju



Valor frete x Valor combustível - Sidrolândia

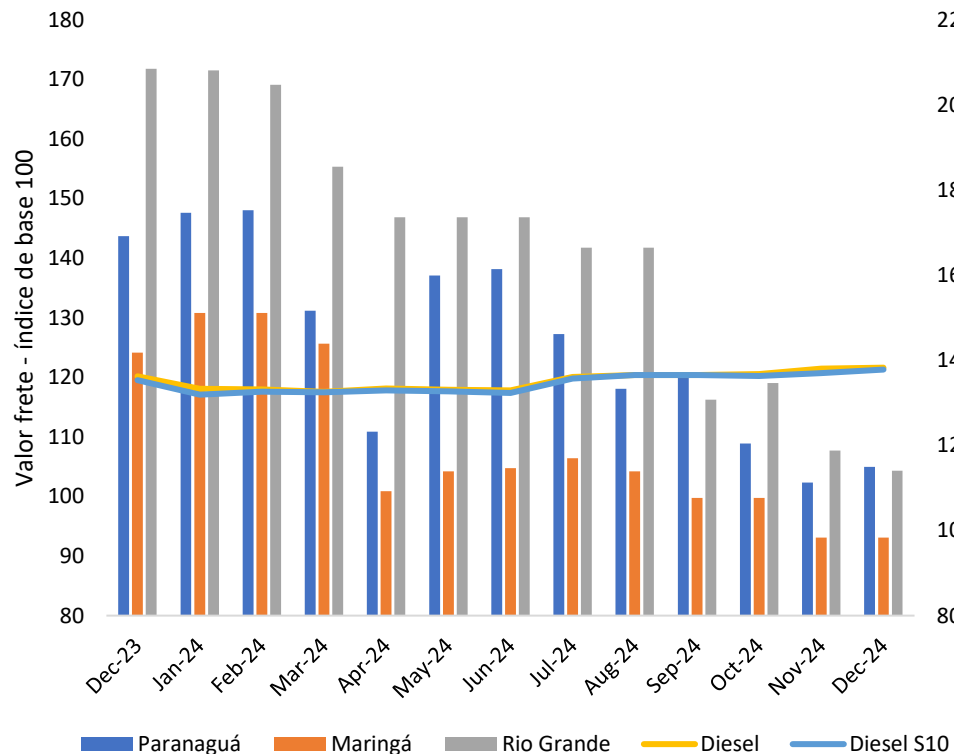


*Nas praças Maracaju e Sidrolândia, pode-se observar aumento no valor do frete de janeiro a março, reflexo da demanda através da colheita da safra de soja, mesmo com o aumento no valor do combustível. De março a maio, há um desaquecimento na demanda e conseqüentemente no valor dos fretes de modo geral. Nos meses de setembro a dezembro, os valores de frete tiveram uma redução significativa, devido há menor produção alcançada pelo estado e a subida no valor do diesel.*

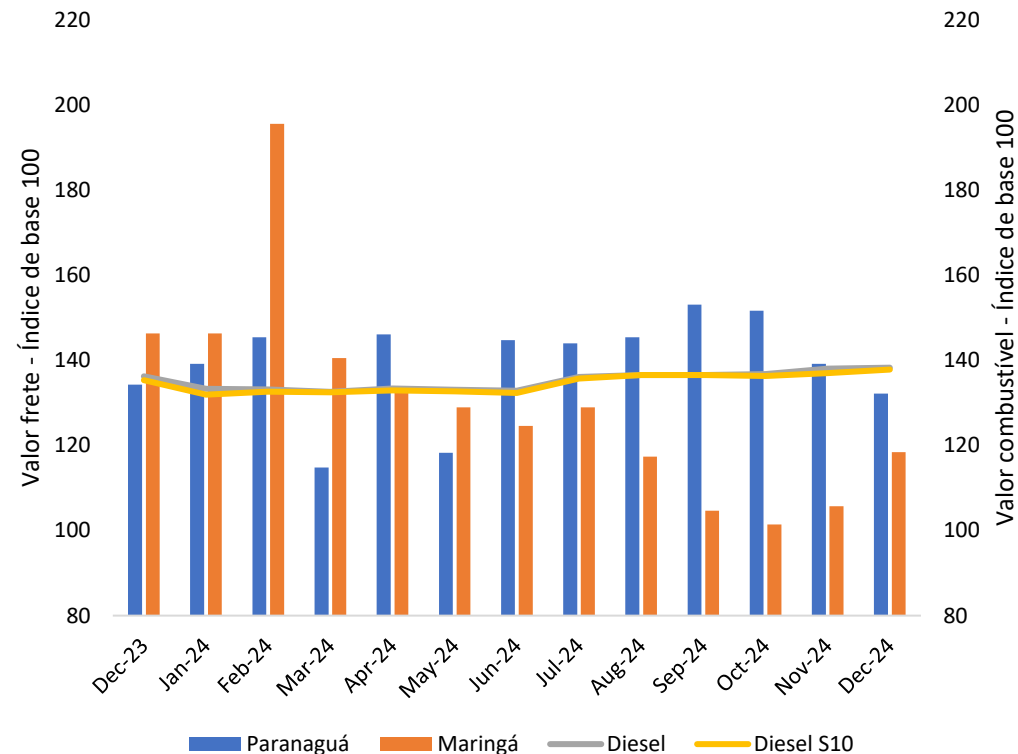
# Relação frete de grãos e combustíveis



Valor de frete x Valor combustível - Dourados



Valor frete x Valor combustível - Naviraí

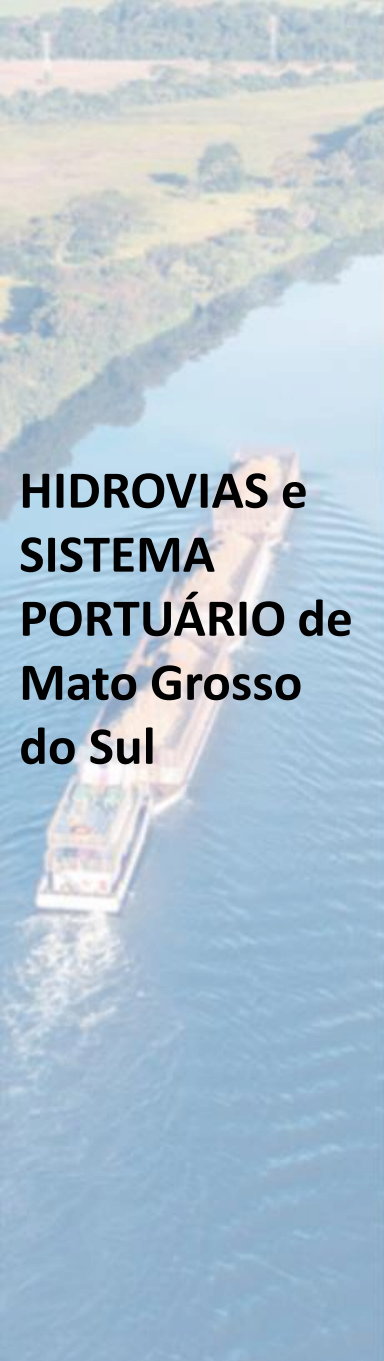


*Para as praças de Dourados e Naviraí, o movimento segue o mesmo fluxo, que se trata da consequência do escoamento da segunda safra para recebimento da próxima safra de soja que leva ao aumento no valor de agosto e setembro.*

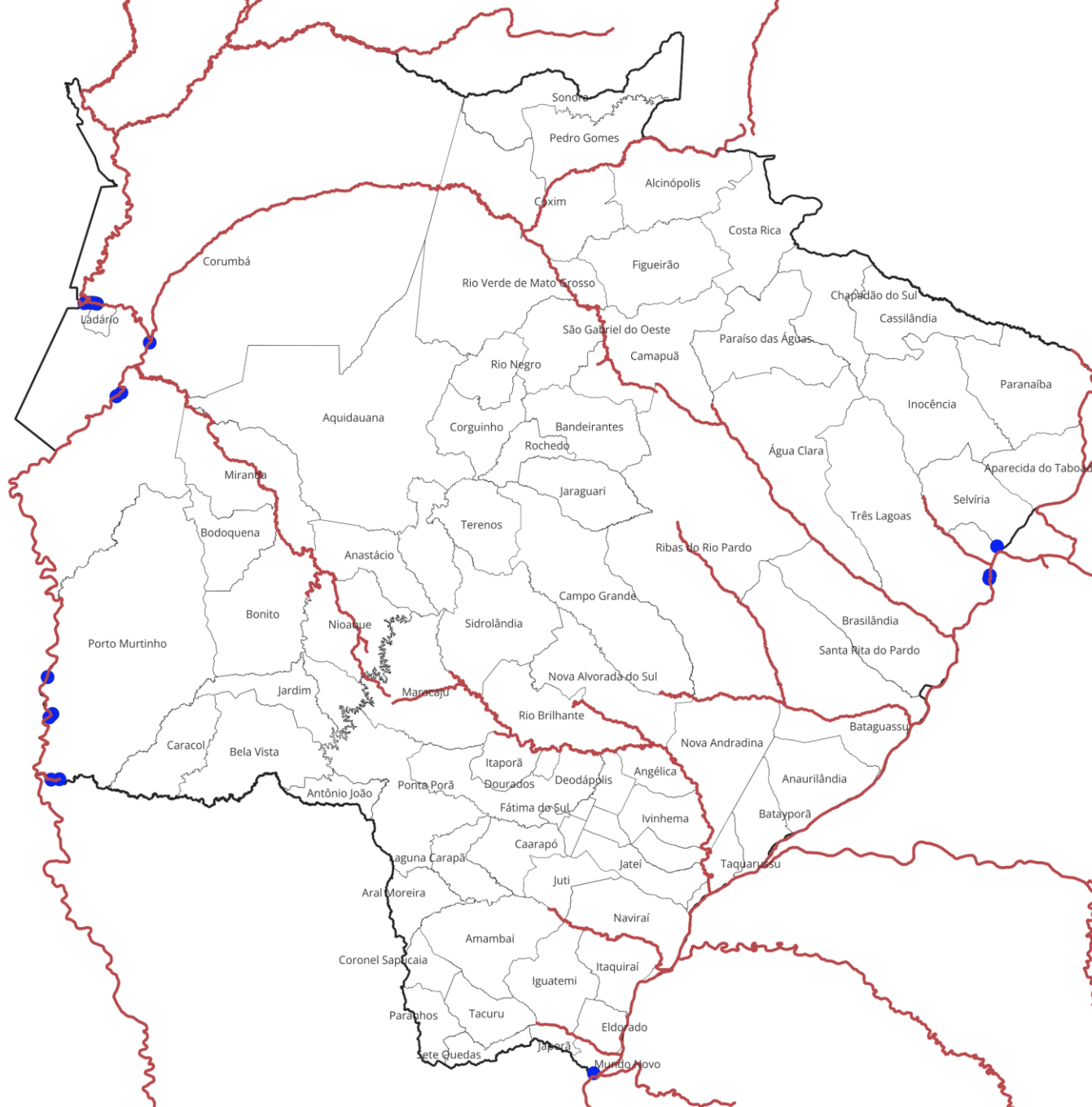




Modal fluvial



## HIDROVIAS e SISTEMA PORTUÁRIO de Mato Grosso do Sul



A hidrovia do Paraguai é uma importante via de transporte de minérios, produtos agrícolas e grãos do Centro-Oeste do País. A Hidrovia do Rio Paraguai compreende o trecho entre Corumbá (MS) e a Foz do Rio Apa, localizada no município de Porto Murtinho (MS). O trecho navegável possui 3.442 km de extensão, sendo utilizado principalmente para o transporte de produtos agrícolas e minério de ferro. No MS, ocorrerá a concessão da hidrovia, com investimento direto estimado nos primeiros anos de R\$ 63,8 milhões sendo a extensão total do projeto de 600 km (Semadesc, 2025).

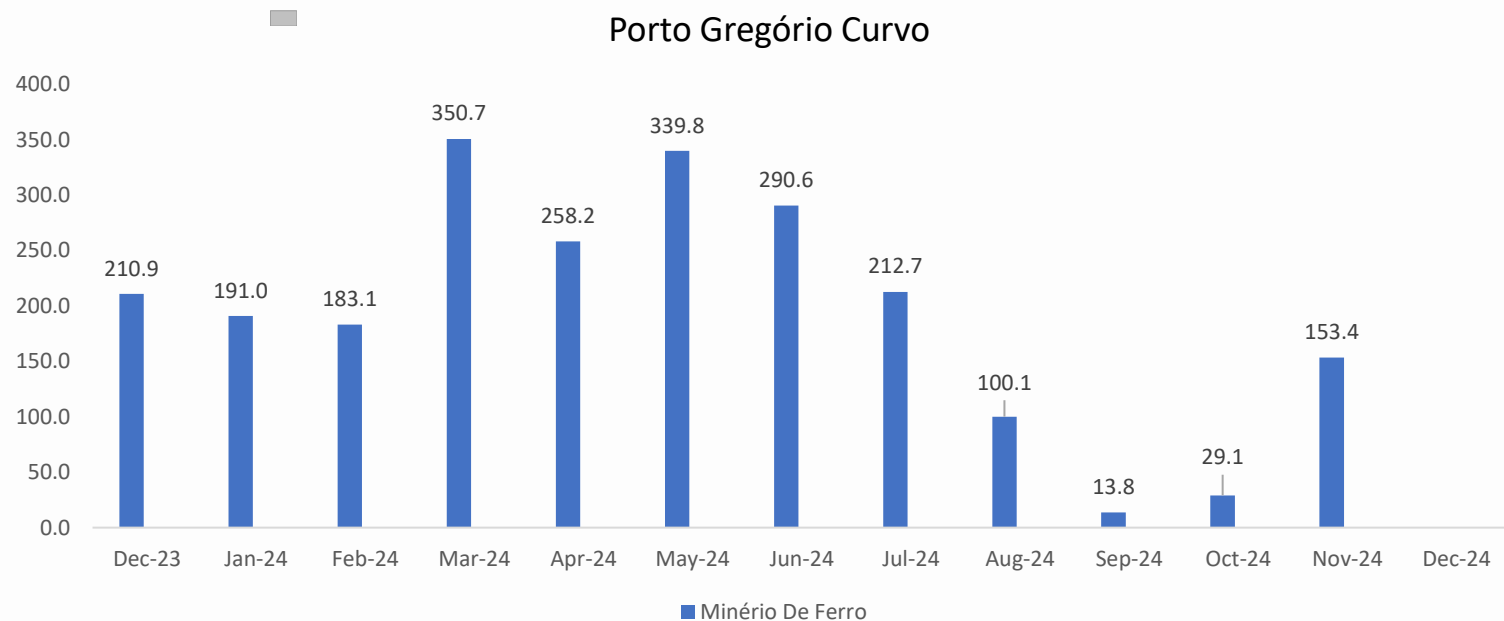
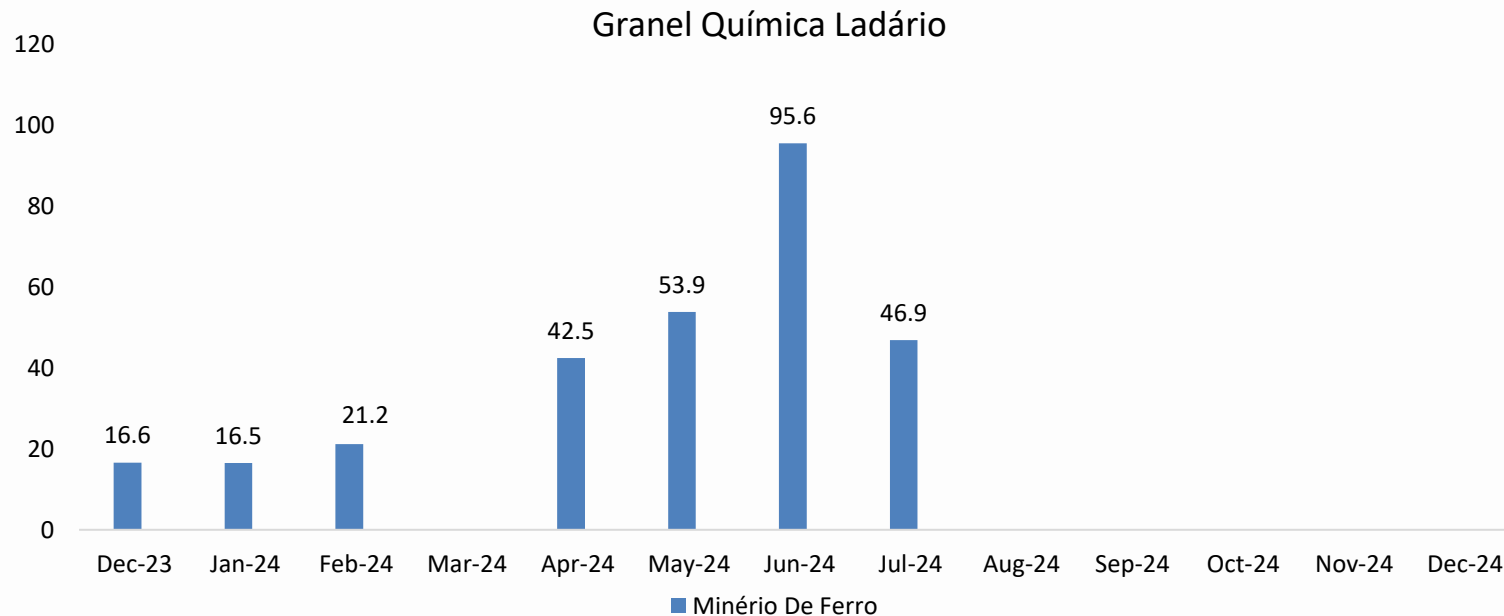
A hidrovia Tietê-Paraná conta com 2.400 km e consiste em uma das principais vias hidroviárias em funcionamento no país, pois é uma importante via para o escoamento de produtos agrícolas dos estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e parte de Rondônia, Tocantins e Minas Gerais.

Para 2025, está em consulta pública a concessão da hidrovia do rio Paraguai, que deve trazer aprimoramento na movimentação de cargas e aumento da eficiência logística para o MS (Governo do MS, 2025).

## MOVIMENTAÇÃO O PORTUÁRIA – Porto Granel Química Ladário e Porto Gregório Curvo

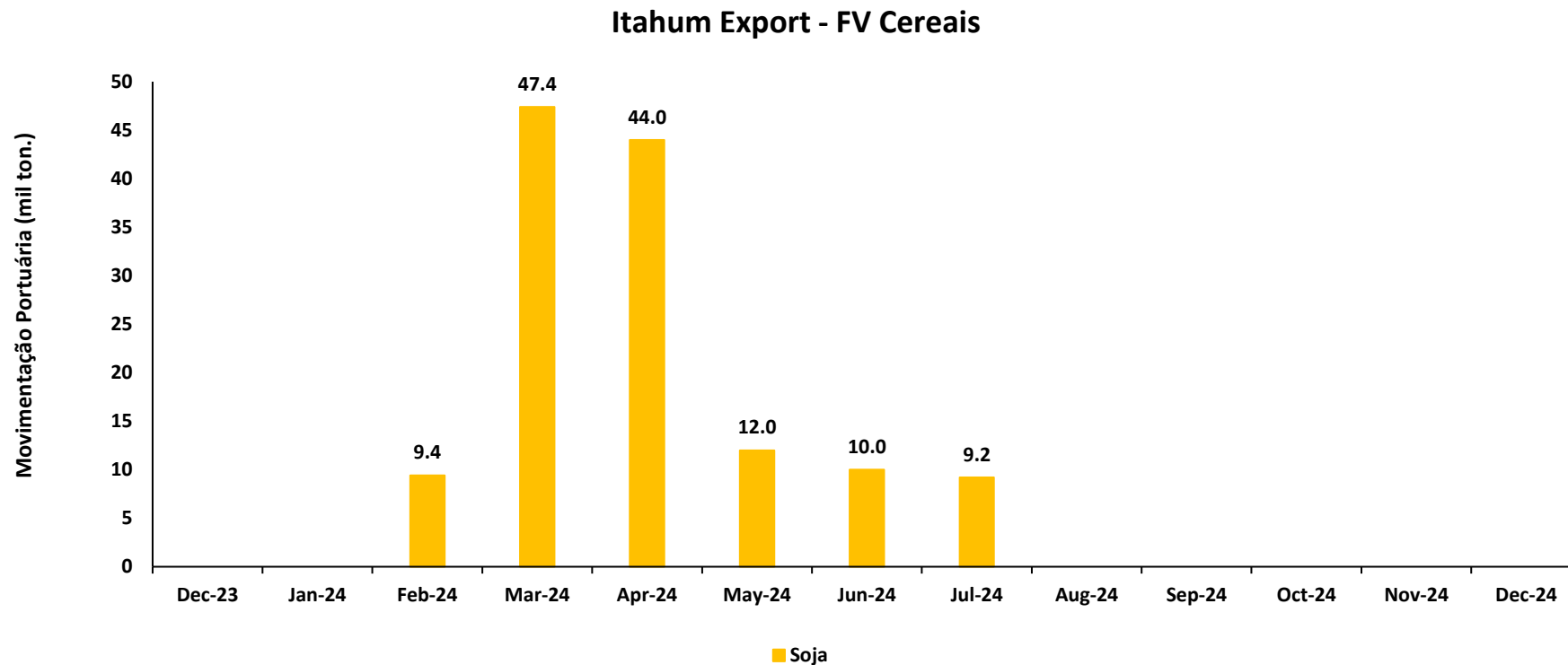
A Granel Química pertence ao grupo Odfjell Terminals. Em Ladário/MS, tem capacidade de 8.052 m<sup>3</sup> para granéis líquidos e 48.000 ton para sólidos. O terminal possui ligação ferroviária para Santos e Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia. Também se utiliza de caminhões e barcas fluviais para operação na hidrovia Paraguai-Paraná. *Dos meses de agosto a dezembro, não houve registro de embarque e movimentação no porto.*

Após a conclusão da venda da Mineração Corumbaense Reunida (MCR) ao grupo J&F, o porto Gregório Curvo passa a integrar à J&F Mineração. Além do porto de embarque próprio, o grupo conta com um porto de descarga de barcas e embarque de navios no Uruguai. Está localizado no distrito de Porto Esperança, a aproximadamente 72 km de Corumbá. *Os maiores embarques ocorreram nos meses de março a junho, com dezembro não ocorrendo nenhum registro de embarque.*





# MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA – Terminal Hidroviário de Porto Murtinho e Itahum Export – FV Cereais

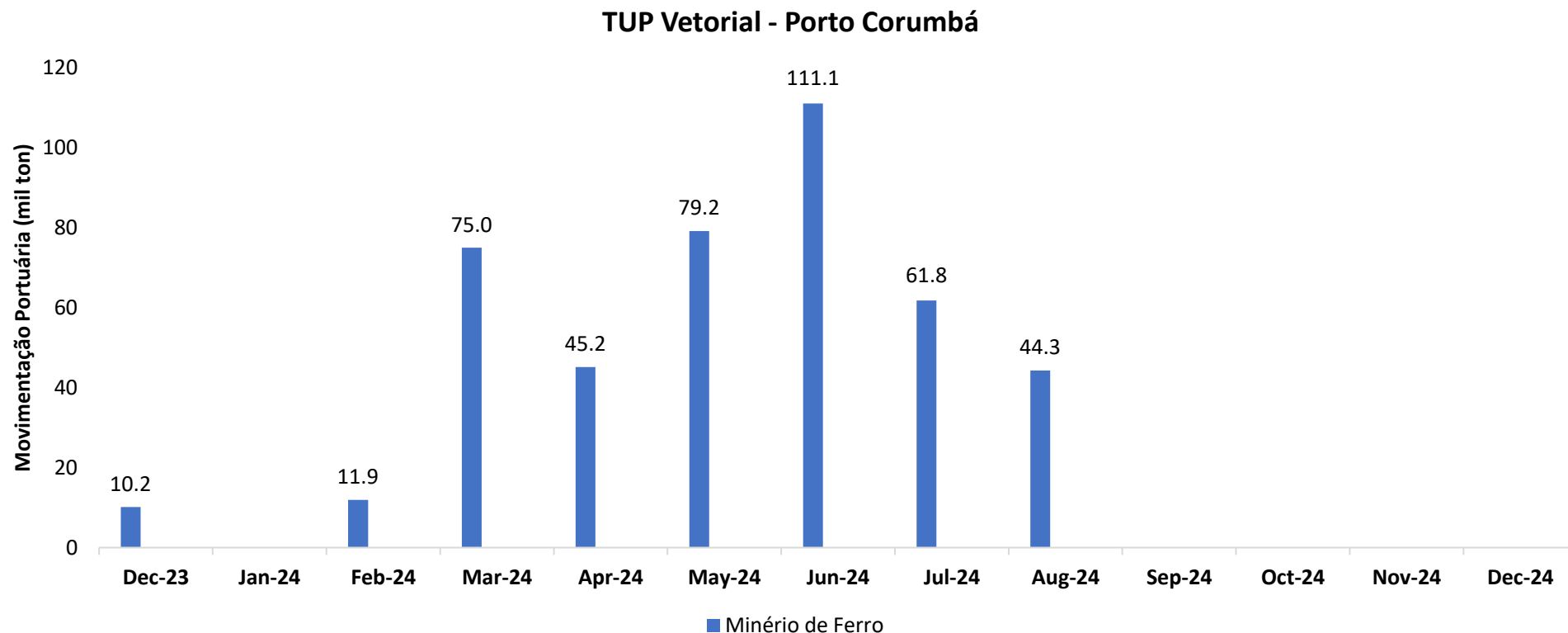


O terminal hidroviário Itahum Export, pertence ao grupo FV Cereais e está instalado numa área de 50 ha com 500m de frente para o Rio Paraguai, no município de Porto Murtinho. A estrutura construída trabalha com uma capacidade estática de 30.000 toneladas e a capacidade de fluxo de embarque de 1.000 toneladas por hora para o transbordo de soja, milho e açúcar. Toda movimentação de soja no período analisado teve o porto de San Lorenzo, na Argentina como destino.

O terminal Itahum tem se consolidado como nova rota de escoamento do Mato Grosso do Sul, sendo uma excelente opção para a logística de importação e exportação de produtos agropecuários e insumos para países como Paraguai, Uruguai e Argentina, antes mesmo da efetivação da Rota Bioceânica.

*Em 2024, as movimentações foram **dez vezes menor** em comparação a 2023, totalizando 132 mil toneladas. De agosto a dezembro, não houve registro de movimentação de carga.*

**MOVIMENTAÇÃO  
PORTUÁRIA –  
Terminal  
Hidroviário  
TUP Vetorial –  
Porto Corumbá**



A novidade em 2023 ficou com a autorização de funcionamento do novo TUP (terminal de uso privado) do Mato Grosso do Sul, o TUP Vetorial, de Porto Corumbá.

O terminal conta com uma área alfandegada de 180.000 metros quadrados, capacidade de armazenagem de 150.000 toneladas de minério de ferro e uma capacidade de movimentação anual de 3.500.000 toneladas de minério de ferro e ferro gusa, podendo atender a um ritmo de carregamento: 1.200 t/hora de minério de ferro e 400 t/hora de ferro gusa.

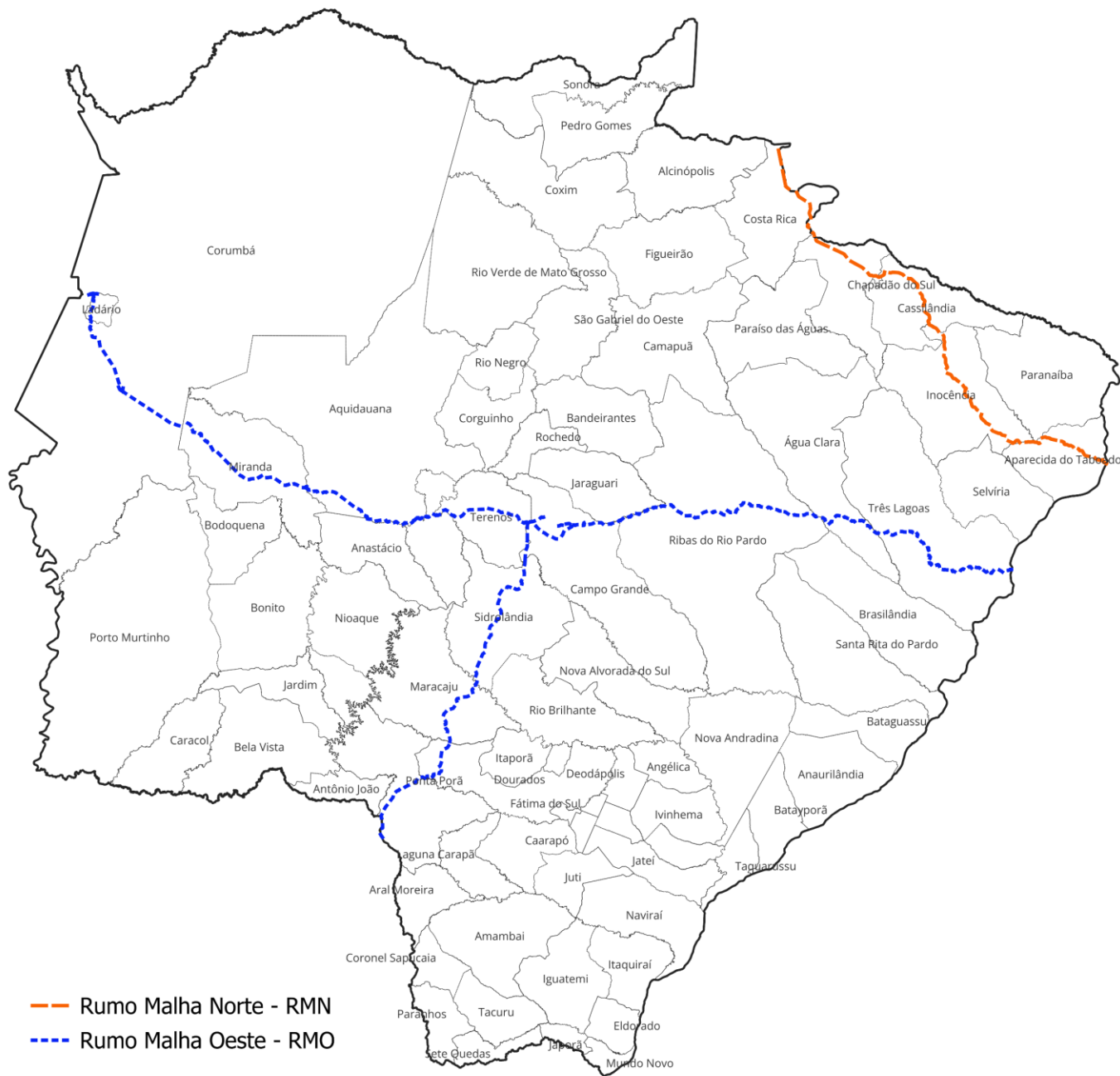
*No ano de 2024, o último registro de movimentação foi em agosto, com o produto minério de ferro. Comparando com o ano anterior, este ano não houve movimentação de ferro e aço, e o volume exportado foi 49% menor.*



# Modal ferroviário







— Rumo Malha Norte - RMN  
— Rumo Malha Oeste - RMO

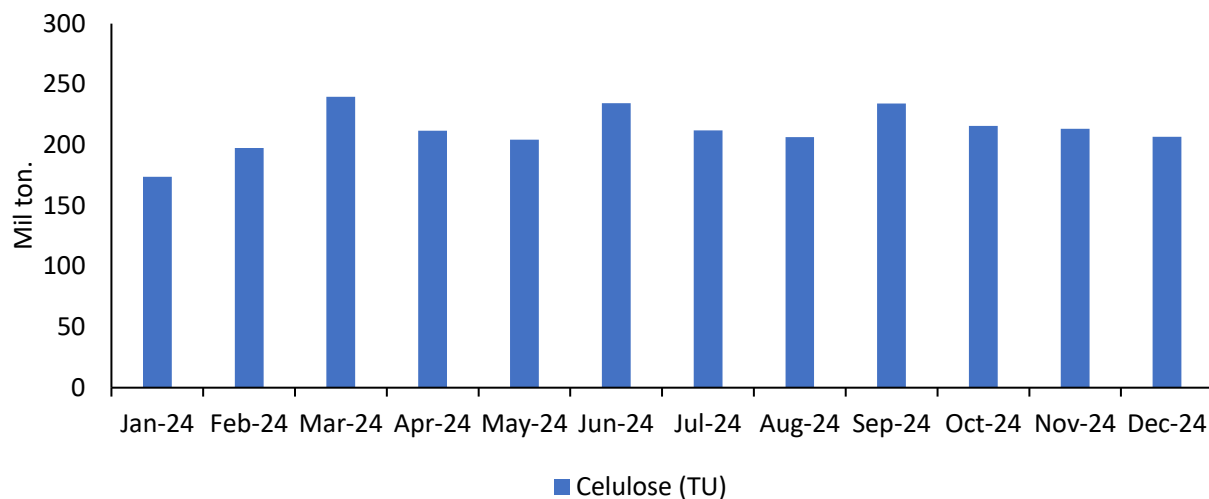
A malha ferroviária da RMO sob a Licença de Operação 1017/2011 possui uma extensão total de 1.973 km, abrangendo 58 municípios nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Esse sistema ferroviário desempenha um papel fundamental na logística e no escoamento de cargas, porém, no MS, esta ferrovia opera em um pequeno trecho, com transporte de minério de ferro, um dos principais produtos movimentados ao longo dessa rede.

A Malha Norte (RMN) é um importante corredor ferroviário que liga Santos (SP), passando por Aparecida do Taboado (MS) e finaliza em Rondonópolis (MT), facilitando o escoamento de produtos agrícolas e insumos essenciais para o agronegócio. Com uma extensão de 735,3 km, essa ferrovia atravessa 8 municípios nos estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás. A Malha Norte é essencial para o transporte de **grãos e fertilizantes**, conectando regiões produtoras a mercados nacionais e internacionais.

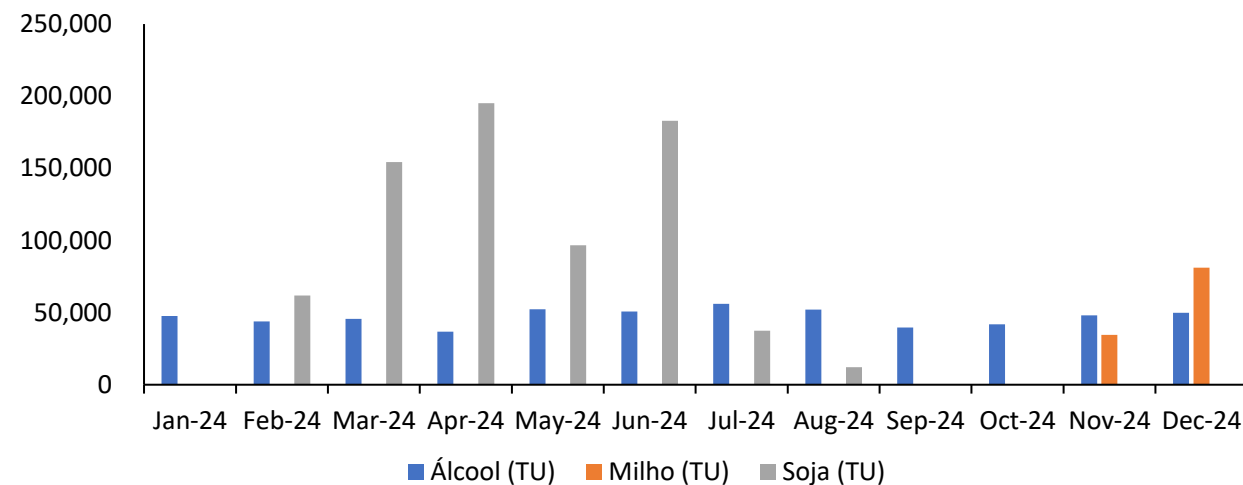
# Movimentação ferroviária

## Rumo Malha Norte - RMN

Terminal Aparecida do Taboado



Terminal Chapadão do Sul



*A RMN é a principal malha no estado em termos de volume movimentado. Existem dois terminais de origem no estado, em Aparecida do Taboado e Chapadão do Sul. Os produtos de entrada são celulose, álcool, milho e soja (grãos). O destino é o estado de São Paulo, sendo a Refinaria Planalto de Paulínia (REPLAN) para o álcool, Barnabé (Porto de Santos) para celulose, enquanto soja e milho se encaminham para Conceiçãozinha (margem esquerda do Porto de Santos) e Santos.*

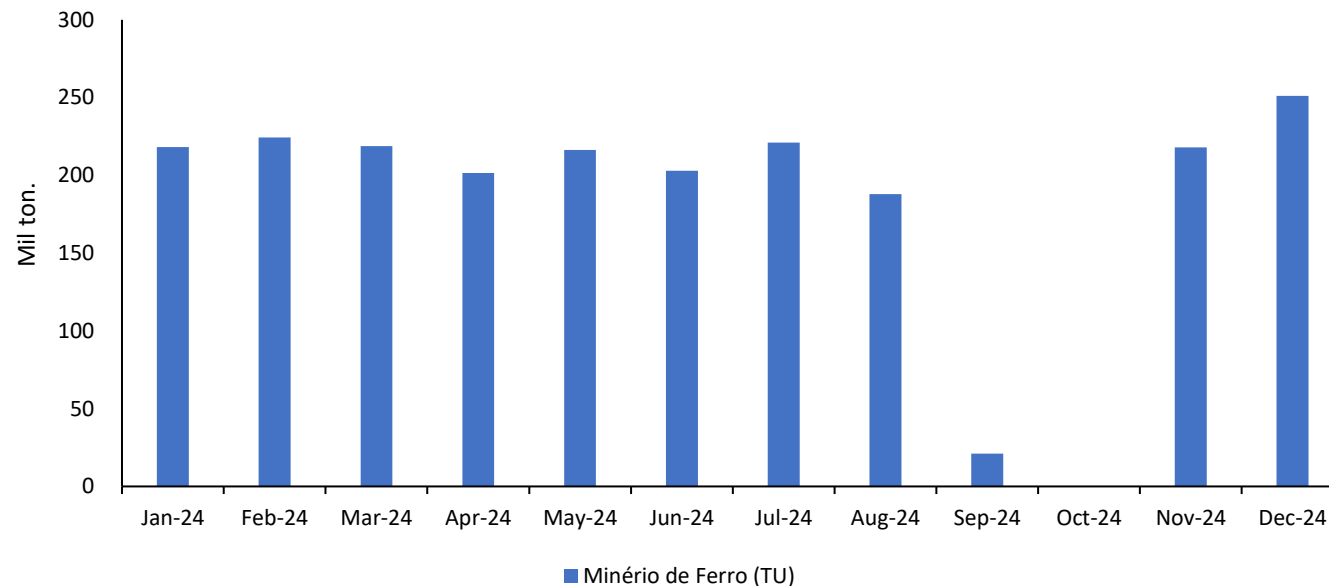
# Movimentação ferroviária

## Malha Oeste - RMO

A Malha Oeste não está operando na totalidade de sua extensão em MS, os trechos utilizados estão no município de Corumbá, no escoamento de minério de ferro e manganês. Os terminais em operação atualmente são o Urucum, que se liga ao terminal de Ladário, o Terminal Antônio Maria Coelho, que se liga ao Terminal Porto Esperança (que é interligado ao Porto Fluvial Gregório Curvo).

Em 2024, o terminal registrou movimentações superiores a 200 mil toneladas por mês, exceto em setembro e outubro, quando foram movimentadas 21 mil toneladas e nenhuma carga, respectivamente.

Corumbá - Terminal Antônio Maria Coelho







# Curiosidades



## Curiosidades - Exploração do transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário em Mato Grosso do Sul

O Governo Federal anunciou o Plano de escoamento da Safra 2024/2025, com investimentos de R\$ 4,5 bilhões para otimizar a logística e infraestrutura do país, garantindo eficiência no escoamento da produção de grãos. A safra deste ano deve alcançar 322,47 milhões de toneladas, um crescimento de 8,3% em relação ao ano anterior.

Em 2024, o Ministério dos Transportes investiu R\$ 3,6 bilhões em melhorias nos corredores do agro, com destaque para o Arco Norte e o Corredor Sul/Sudeste, focando na recuperação e modernização das rodovias federais, essenciais para o agronegócio. O governo também planeja leilões para melhorias em 5.517 km de rodovias e 1.708 km de ferrovias, com investimentos de R\$ 191,1 bilhões. Nos portos, destacam-se iniciativas para modernização, principalmente na região Norte, incluindo melhorias nos portos de Porto Velho (RO) e Santarém (PA).



- Desenvolvimento e oportunidade: Governo de MS publica novo edital de concessão da Rota da Celulose, a BR 262.
- A construção da ponte Bioceânica, que ligará Carmelo Peralta (Paraguai) a Porto Murtinho (Brasil), atingiu mais de 65% de progresso até o final de 2024.



## Curiosidades - Exploração do transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário em Mato Grosso do Sul

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou em outubro de 2024 durante a Reunião de Diretoria (Redir) a alteração no texto da Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, que **disciplina o processo administrativo de requerimento para exploração de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias** mediante outorga por autorização e na minuta de Contrato de Adesão relacionada à Deliberação ANTT nº 257, de 1º de setembro de 2022.

As alterações promovidas na Resolução nº 5.987, de 2022, e na minuta de contrato de adesão refletem as modificações feitas em outubro de 2023 na denominada Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021).



Dentre as Autorizações, o MS possui 4 contratos de adesão para a malha ferroviária, com extensão total de 301 km, e investimento que chegam na casa do R\$ 4,9 bilhões. Dentre os investimentos estão:

- Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – Ferroeste, com 76 km de extensão e R\$ 1,33 bilhão de investimento.
- Suzano S.A, com 136 km de extensão e investimento de R\$ 2,56 bilhões.
- Eldorado Brasil Celulose S.A. – com 89 km de extensão e investimentos de R\$ 1,0 bilhão.

# Editorial - Você já sabe, mas não custa lembrar!

## Representatividade Infraestrutura e Logística – Sistema Famasul

Nacional
1. Comissão Nacional de Infraestrutura e Logística da CNA
2. Comissão de Infraestrutura e Logística do IPA (Instituto Pensar Agro)
Estadual
3. Câmara de Logística, de Armazenamento e de Transporte da Semadesc
4. Grupo de Trabalho de Ferrovias da Semadesc
5. Comitê Estadual da Rota Bioceânica

## [Rodovia que corta Mato Grosso do Sul é a primeira a ter edital de otimização publicado.](#)

Governo Federal publicou o primeiro edital para a readaptação e otimização da concessão de uma rodovia. O projeto contemplará a BR-163, um dos principais corredores logísticos de Mato Grosso do Sul. Com 847,9 quilômetros de extensão, o trecho foi leiloado para a empresa MSVIA em 2014, mas o contrato estava defasado, com um desempenho abaixo do esperado. Agora, as novas regras visam reiniciar a concessão e devem impulsionar investimentos, com a injeção de R\$ 17,32 bilhões em obras e serviços. Devido à relevância dessa rodovia para o país, bem como da retomada imediata dos investimentos na via, a nova licitação é prevista como prioritária no Novo PAC.



## EXPEDIENTE

---

**José Carlos de Pádua Neto**

Gerente Técnico

[jose.padua@senarms.org.br](mailto:jose.padua@senarms.org.br)

**Tamiris Azoia de Souza**

Coordenadora Técnica

[tamiris.souza@senarms.org.br](mailto:tamiris.souza@senarms.org.br)

**Eliamar José de Oliveira**

Consultora Técnica

[eliamar@senarms.org.br](mailto:eliamar@senarms.org.br)

**Lenon Henrique Lovera**

Consultor Técnico

[lenon.lovera@famasul.com.br](mailto:lenon.lovera@famasul.com.br)

**Anniely Martins Lima Guimarães**

Assistente Técnica

[anniely.guimaraes@famasul.com.br](mailto:anniely.guimaraes@famasul.com.br)

## DIRETORIA

---

**Marcelo Bertoni**

Presidente

**Mauricio Koji Saito**

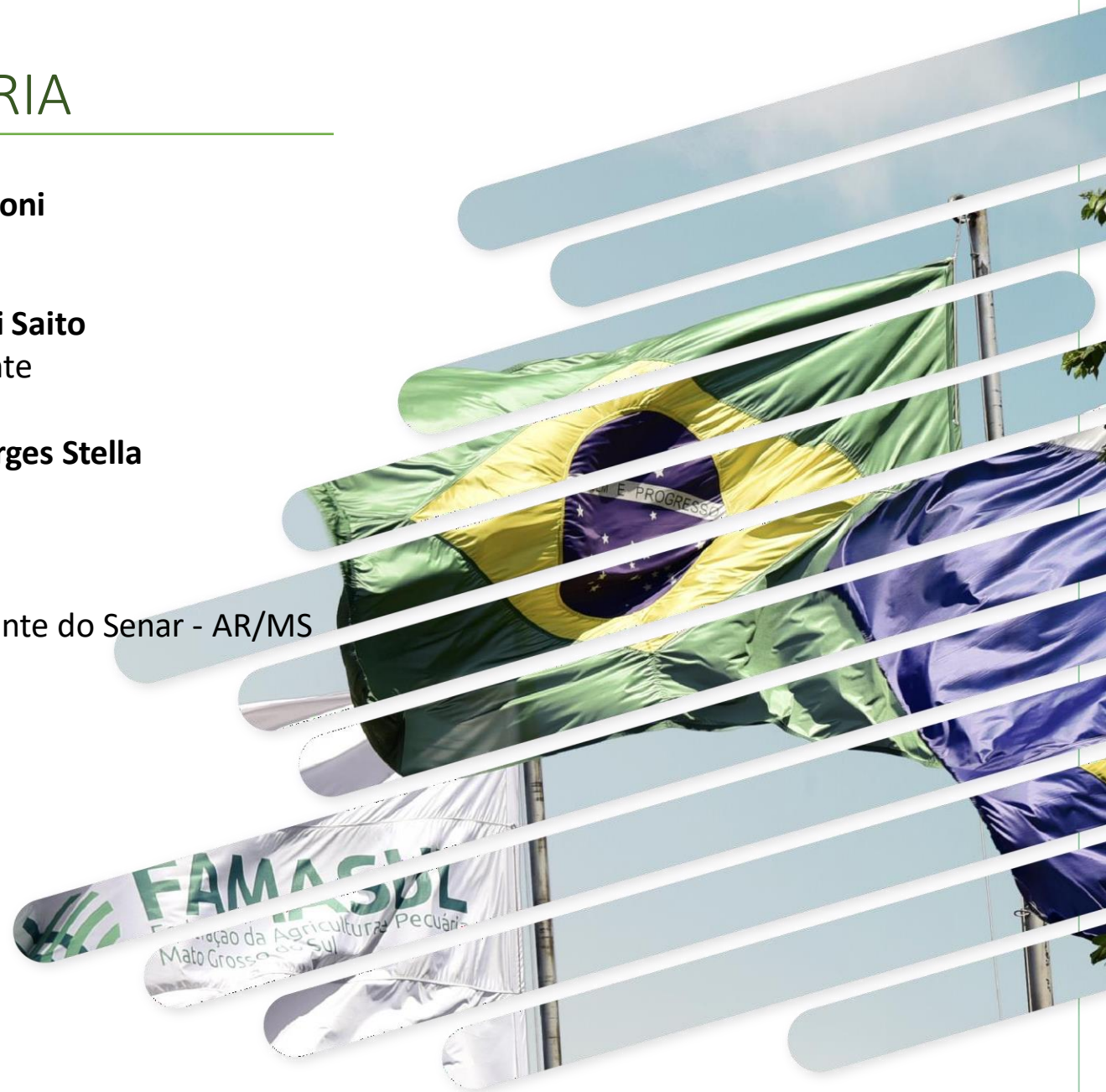
Vice-presidente

**Frederico Borges Stella**

1º Tesoureiro

**Lucas Galvan**

Superintendente do Senar - AR/MS





**FAMASUL**  
**SENAR**  
**SINDICATOS**

[portal.sistemafamasul.com.br](http://portal.sistemafamasul.com.br)  
[senarms.org.br](http://senarms.org.br)

     / *sistemafamasul*

R. Marcino dos Santos, 401. Bairro Chácara Cachoeira II | Campo Grande - MS  
(67) 3320-9750 ou (67) 3320-9724