

## RELATÓRIO DE REUNIÕES DE SONDAAGEM DE MERCADO TERMINAL HIDROPORTUÁRIO DE PORTO MURTINHO

O Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE, em atenção ao disposto no inciso XIV do art. 5º da Lei nº 5.829 de 09 de março de 2022 e na Instrução Normativa nº 001/2023, realizou reuniões individuais de Sondagem de Mercado com o objetivo de colher sugestões, percepções e críticas na fase de pré-enquadramento de projeto visando à realização de estudos para a modelagem de Concessão do Direito Real de Uso de área e ativos estatais na cidade de Porto Murtinho/MS, condicionada à instalação nas áreas concedidas de um Terminal Portuário de Uso Privado – TUP.

A realização das reuniões de sondagem de mercado foi divulgada mediante Comunicado Relevante disponível no sítio eletrônico do Escritório de Parcerias Estratégicas – EPE [www.epe.segov.ms.gov.br](http://www.epe.segov.ms.gov.br) desde 24 de abril de 2023.

A reuniões foram abertas a quaisquer interessados, mediante solicitação de agendamento enviado ao endereço eletrônico [epe@segov.ms.gov.br](mailto:epe@segov.ms.gov.br) no período de 24 de abril a 05 de maio de 2023.

As reuniões individualizadas foram realizadas de forma presencial na sede do EPE e por videoconferência nos dias 16 a 18 e 24 de maio de 2023, no período das 9h às 17h (horário local).

Participaram das reuniões por parte do EPE:

- Eliane Detoni - Secretária Especial
- Carlo Fabrizio Campanile Braga – Procurador do Estado Coordenador da CJUR-EPE
- Gabriela Rodrigues – Diretora de Estruturação de Contratos e Arranjos Institucionais
- Juliana Pegolo – Diretora Técnica-Operacional
- Rédel Furtado Neres – Diretor Econômico-Financeiro

Todo conteúdo apresentado pelo EPE nas reuniões foi gerado a partir de informações públicas.

As contribuições descritas neste relatório são exclusivas dos participantes da sondagem, não necessariamente refletindo a posição do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul sobre o tema.

## CONTRIBUIÇÕES

### 1. Principais características

- Porto privado em operação no município de Porto Murtinho com capacidade já contratada com grandes operadores logísticos multinacionais, o que aumenta a atratividade para um segundo porto dedicado a outras operações;

- O transporte por meio da Hidrovia normalmente segue até Nova Palmira (UR) e Rosário (AR);
- Existem mais de 20 usinas de álcool, biodiesel, etanol de milho instaladas no Estado;
- Etanol de MS é o mais competitivo para os mercados nacional e mundial;
- Além do transporte de soja, há possibilidade de embarque de cargas diversificadas tais como: grãos, fertilizantes líquidos, derivados de milho, contêineres, açúcar e combustível;
- Infraestrutura estratégica com possibilidade de expansão para abastecimento da Bolívia;
- Maior atratividade devido a logística diferenciada na movimentação de combustíveis pela hidrovia;
- Terminal capaz de atender a produção da metade oeste do Estado com boa competitividade;
- A mistura de correntes de hidrocarbonetos líquidos desenvolvida na Unidade Formuladora de Gasolina de Porto Murtinho é uma alternativa viável para maior competitividade no mercado de gasolina “A” no Estado;
- O estacionamento de caminhões localizado na BR-267 à aproximadamente 3,5 km da cidade é utilizado como apoio na espera do descarregamento;
- Capacidade potencial entre 600 mil e 1 milhão de toneladas/ano de grãos;
- Possibilidade do Porto servir também para viabilizar a importação de produtos;
- Existência de benefício fiscal para a atividade de importação e exportação utilizando o Rio Paraguai;
- O custo médio de transporte na Hidrovia é de US\$5,00 a 7,00/ton.;
- Entre as áreas “E” e “F” possui uma área remanescente que estrategicamente seria conveniente a inclusão na concessão, com a necessidade de verificar a regularização fundiária desta área;
- A área “D” não tem utilidade para a concessão uma vez que o acesso ao terminal hoje se dá pela rodovia BR-267 e pelo anel rodoviário existente.

## **2. Recuperação do Terminal**

- Necessidade de investimentos iniciais entre R\$ 5 milhões e R\$ 10 milhões para a operacionalização do terminal;
- Aumento da capacidade dos elevadores e transportadores;
- Otimização da capacidade de descarga de caminhões;
- Revitalização do pátio, alambrado, portaria e estacionamento interno;
- Revitalização de todas as instalações de prevenção e controle de incêndio, bem como instalação de equipamentos para segurança e controle patrimonial;
- Implantação de novas balanças rodoviárias e balanças de fluxo de carregamento;
- Recuperação do escritório administrativo e área de classificação de grãos;
- Recuperação completa das instalações elétricas;
- Para operar com expansão de capacidade será necessário maiores investimentos, acima de R\$ 15 milhões, exigindo contratos de maior duração para amortização dos investimentos;
- Necessidade de aquisição de área adicional destinada ao armazenamento;

- 40% das despesas operacionais correspondem a gastos com energia elétrica;
- Necessidade de instalação de gerador para operação;
- A obsolescência dos equipamentos existentes resulta em maior custo de operação comparado ao terminais com equipamentos mais modernos.

### **3. Licenças para operação do Terminal**

- O prazo para obtenção de autorização junto a ANTAQ de aproximadamente 18 a 24 meses;
- Licenciamento junto a ANTAQ, SPU, Marinha do Brasil, Receita Federal e órgãos ambientais;
- O Poder Público figurando como Poder Concedente poderá facilitar a obtenção das licenças necessárias;
- Necessidade de apoio do Poder Público para obtenção de licenças ambientais;
- Documentação necessária para obtenção de licença alfandegária expedida pela Receita Federal;
- Licenciamento ambiental, pelo órgão ambiental estadual, com precedente em estudos do tipo EIA/RIMA, mais lento e oneroso.

### **4. Aspectos Jurídicos**

- Contratação modalidade de Concessão Real de Uso (art. 110 da Lei nº 14.133/2021) com prazo de até 35 anos devido a necessidade de investimentos;
- Pre determinação da destinação do porto para funcionar como um Terminal Portuário Privado – TUP;
- Projetos com características similares: Ceará e Bahia;
- Análise da viabilidade da modalidade de concessão depende do prazo para amortização dos investimentos e indica a necessidade de contratação de longo prazo;
- Há interesse tanto na alienação como na concessão do ativo;
- Não seria o caso de instalar um IP4 pois essa solução é utilizada para mercadorias de pequena monta, o que não é uma característica das cargas possíveis em Porto Murinho;
- TUP é o melhor modelo, por valorizar o ativo atuar como estação de transbordo de carga.