

CAPÍTULO 8

PRINCIPAIS PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS

Este capítulo dedica-se a descrever os principais planos, programas e projetos cuja implementação poderá ter alguma consequência sobre a área de influência estratégica do Programa de Desenvolvimento do Pólo Minerário-Industrial de Corumbá. Além de uma iniciativa relacionada à América Latina, foram identificadas aquelas vinculadas ao Governo Federal, ao Estadual e ao Municipal e, também, ao setor privado.

8.1 Governos da América Latina

A Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) surgiu da reunião de presidentes da América do Sul ocorrida em agosto de 2000, em Brasília, e visa à integração física dos doze países envolvidos, por meio do desenvolvimento da infra-estrutura de transporte, energia e telecomunicações. A IIRSA é apoiada por três instituições financeiras multilaterais: o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA)¹.

A IIRSA pautou sua visão sobre o território sul-americano a partir da divisão em dez “Eixos de Integração e Desenvolvimento”. São eles: Eixo Andino; Eixo Peru-Brasil-Bolívia; Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná; Eixo de Capricórnio; Eixo Andino do Sul; Eixo do Escudo Guayanés; Eixo do Amazonas; Eixo Interoceânico Central; Eixo Mercosul-Chile e Eixo do Sul (IIRSA, 2004). A região de Corumbá e Ladário está inserida no Eixo Inter-Oceânico Central.

Como potenciais programas de desenvolvimento do Eixo Inter-Oceânico Central são citados, dentre outros, a combinação das reservas de gás (Santa Cruz e Tarija) e de minério de ferro (Mutún e Corumbá), abrindo a possibilidade de desenvolver a indústria de pré-reduzidos de ferro e de aço. Devido à abundância do gás, também é atribuída a possibilidade de produção de fertilizantes e outros derivados químicos. Também, consta, em função da riqueza biológica da região, o desenvolvimento de biotecnologia, farmacêuticos e outros serviços ambientais. Além disso, é ressaltado o potencial para o turismo cultural, ecológico e de aventura.

Nesse eixo, foram identificados cinco Agrupamentos Territoriais. Três destes formam um corredor ligando o Atlântico e o Pacífico: no extremo leste localiza-se o Agrupamento 2, que prevê a otimização do corredor Corumbá-São Paulo-Santos-Rio de Janeiro; na parte central está o Agrupamento 3, que menciona a conexão Santa Cruz-Puerto Suárez-Corumbá; e, por último, a oeste, está o Agrupamento 5, que contempla conexões do Eixo ao Pacífico.

No Agrupamento 2 são atribuídas as seguintes funções estratégicas:

- redução significativa de custos de transporte para cargas brasileiras, bolivianas e paraguaias em direção ao Atlântico e entre os mesmos países;
- aumento de complementaridade econômica entre os países;
- aumento do componente ferroviário na matriz de transporte regional;
- apoio ao setor turismo na região Andina e Pantanal.

As intervenções propostas nesse agrupamento, com maiores ou possíveis influências, sobretudo relativo à logística de transportes de Corumbá e região são:

- contorno da via de Corumbá;
- recuperação de trecho ferroviário Corumbá-Campo Grande (ferrovia do Pantanal);

¹ Vide: http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_implementation_consensuada/agenda_implementation_consensuada_POR.asp?CodIdioma=POR&CodSeccion=119.

- anel ferroviário de Campo Grande;
- contorno da via de Campo Grande;
- recuperação de trecho ferroviário Bauru-Santos;
- recuperação de trecho ferroviário Corumbá (MS) – Bauru (SP);
- anel ferroviário de São Paulo (trecho norte e sul);
- modernização do Porto de Santos;
- via perimetral do Porto de Santos;
- acesso de via ao Porto de Sepetiba;
- anel de contorno da via de Rio de Janeiro.

O investimento estimado para esse conjunto de projetos é da ordem de US\$ 1.135.356.897.

Ao agrupamento 3, são relacionadas as seguintes funções estratégicas:

- conexão de vias e ferroviária ao longo do Eixo;
- redução significativa de custos de transporte para cargas brasileiras, bolivianas, chilenas, paraguaias e peruanas em direção ao Atlântico, ao Pacífico e entre os mesmos países;
- aumento de complementaridade econômica entre os países;
- apoio ao setor turismo na região Andina e no Pantanal;
- conexão com as hidrovias Ichilo-Mamoré e Paraguai-Paraná.

Os projetos contemplados no agrupamento são:

- projeto âncora: construção rodovia Pailón-San José-Porto Suárez;
- instalação de fibra ótica ao longo da rodovia Pailón-San José-Porto Suárez;
- concessão Ferro-Carril/rodovia Motacucito-Puerto Bush, com operação portuária;
- passo de fronteira Porto Suárez-Corumbá.

Os investimentos estimados para o agrupamento totalizam US\$ 339.939.558.

Já as intervenções previstas no agrupamento 5, apesar de objetivarem a conexão do Eixo com o Pacífico, ocorrem distantes do território corumbaense, não cabendo o seu detalhamento. Apesar de toda essa carteira de projetos citada na área de influência da presente AAE, a agenda de implementação da IIRSA 2005-2010 prevê um total de 31 intervenções em todos os eixos, sendo a mais próxima de Corumbá a construção da estrada Pailón - San José – Puerto Suarez, em território boliviano. Considera-se que a análise da visão da IIRSA sobre o Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná é de grande relevância para a presente AAE.

8.2 Governo Federal

8.2.1 Ministério do Planejamento

Em 2007, o Governo Federal lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), destinando recursos para saneamento, urbanização, energia e outras áreas. O município de Corumbá foi um dos contemplados. Além do PAC, o Governo Federal trabalha com as seguintes principais diretrizes de planejamento: Planos Plurianuais (2008-2011 ainda como projeto de Lei)², Plano 2004-2011 e Visão Estratégica 2020. Há, ainda, o planejamento territorial, definido a partir dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento³. A região em estudo está inserida nos Eixos Oeste e Araguaia-Tocantins.

² Vide: <http://www.planejamento.gov.br/>, acessado em 10/09/2007.

³ Os Eixos Nacionais foram estabelecidos a partir de quatro variáveis: a malha multimodal de transportes, a hierarquia funcional das cidades, a identificação dos centros dinâmicos e os ecossistemas. Desse modo, o território brasileiro foi agrupado em 5 Eixos: (1) Eixo Sul; (2) Rede Sudeste e Eixo Sudoeste; (3) Eixos Oeste e Araguaia-Tocantins; (4) Eixos São Francisco e Transnordestino; e (5) Eixos Arco Norte e Madeira-Amazonas.

▪ Programa de Aceleração do crescimento (PAC)

O Município de Corumbá foi contemplado no PAC com recursos para três projetos, sendo um referente à urbanização de comunidades carentes e dois relacionados a saneamento. Com isso, receberá R\$ 121,1 milhões, dos quais R\$ 66,7 milhões serão repassados diretamente para a Prefeitura para execução de obras em habitação e infra-estrutura e R\$ 54,4 milhões, via Governo do Estado (SANESUL), para obras do sistema de esgotamento sanitário⁴.

▪ Plano Plurianual (PPA) 2008-2011

No PPA 2008-2011 foram previstos melhoramentos no canal de navegação da hidrovia dos rios Paraná e Paraguai, em território mato-grossense. As intervenções terão início em 01/2009 e término em 12/2011, com orçamento de 20 milhões. Também, contempla a manutenção de trechos rodoviários na BR 262, em Mato Grosso do Sul. Além de projeto de recuperação no entroncamento com a BR 359 — fronteira Brasil-Bolívia (sentido Corumbá), com meta de recuperação de 755,6 km. A conclusão das obras está prevista para meados de 2012, conforme descrito no Plano Piloto de Investimentos (PPI).

▪ Portfólio 2004-2011

O portfólio 2004-2011 relaciona um conjunto de projetos associados à Hidrovia Paraná-Paraguai⁵, a maioria remanescente de um plano anterior. No trecho da Hidrovia entre Cáceres–Corumbá, está prevista a dragagem de 1,8 milhões de m³ do canal Tamengo e apoio à navegação. O investimento previsto é de pouco mais de 54 milhões, com o desenvolvimento do projeto iniciando em 2008 e conclusão das obras em 2011⁶. Também, está contemplada a obra do Porto Hidroviário de Cáceres, em Mato Grosso. Segundo a justificativa do projeto, o porto possui a melhor localização na Hidrovia, no que se refere à captação de granéis agrícolas.

Uma das ações voltadas para a conservação ambiental, contemplada no Portfólio, é a implantação de novas unidades de conservação (UC) no ecossistema Pantanal⁷. Estão previstas ações de desapropriação de terras e elaboração de planos de manejo, com investimento de pouco mais de 77 milhões de reais, entre 2004 e 2009.

⁴ Informação disponibilizada no site:

<http://www.corumba.ms.gov.br/modules/news/article.php?storyid=2150>. Acesso em 28/07/2007.

⁵ Vide: Portfólio 2004-2011, Vol. 1 Fichas Transportes 2011, disponível em

http://www.planejamento.gov.br/planejamento_investimento/conteudo/eixos/eixos.htm. Acesso em 03/09/2007.

⁶ Dentre as justificativas para a obra consta: interesse estratégico da Bolívia em escoar soja e minérios da região de Santa Cruz de La Sierra, interesses do Paraguai, Uruguai e Argentina pela possibilidade de intercâmbio comercial com a Bolívia e o Brasil e existência de protocolo internacional entre os países interessados que define regras de operação da Hidrovia. Há informação de que não existe licenciamento no Brasil para as obras nesse trecho, por terem sido consideradas danosas para o Pantanal por instituições nacionais e internacionais, visto a Hidrovia já operar com alta capacidade, de Corumbá para o Mercosul, com calado de 2,5m e expressiva movimentação de carga.

⁷ A justificativa para essa ação concentrou-se no fato de o Brasil dispor de 2,61% da área de seu território destinada a unidades de uso indireto e 5,52% de unidades de uso sustentável, quando o desejado é 10% do território constituído por unidades de proteção integral, conforme proposto no Congresso Internacional de Áreas Protegidas, ocorrido em Caracas, em 1992.

8.2.2 Ministério do Meio Ambiente (MMA)

▪ Programa de Desenvolvimento Sustentável do Pantanal – Programa Pantanal

O Programa foi lançado em 2001, com um horizonte de atuação previsto para oito anos. O desenvolvimento foi programado para ocorrer em duas fases de quatro anos: na fase I, foram previstos recursos na ordem de US\$ 165 milhões, provenientes, em sua maior parte, do BID, além de contrapartida local. O orçamento total do Programa foi estimado em US\$ 400 milhões.

Conforme informação do MMA⁸, o Programa não foi implantado como previsto, contando atualmente apenas com recursos do próprio ministério. Dentre as ações em andamento, consta o apoio ao “Curso de Pós-graduação em Avaliação Ambiental Estratégica”, cujo objetivo geral é a capacitação de profissionais de órgãos públicos (federais e estaduais) envolvidos em processos de avaliação ambiental. Foi realizada parceria envolvendo a Universidade do Estado de Mato Grosso (UEMS) e os Governos dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul⁹.

O estudo de AAE da bacia do Alto Paraguai, a ser executado como uma das atividades de conclusão do curso, foi alvo de uma proposta de acordo com o poder judiciário para fins de licenciamento da Hidrovia, objeto que se encontra, ainda, em negociação. A questão teve início em 2000, quando o Ministério Público Federal entrou com Ação Civil Pública para impedir licenciamentos isolados de empreendimentos na Hidrovia Paraguai-Paraná, alegando que os órgãos estaduais não têm competência para autorizarem instalações dos mesmos, devendo ser concedidas pelo IBAMA, ainda assim, considerando que a Hidrovia deve ser licenciada como um todo. A partir daí, foram liberadas somente as licenças para dragagem rotineira de manutenção na hidrovia. Por meio de decisão favorável ao requerente, obtida em 2001, as licenças parciais para construção ou intervenção em portos ou construção de terminais, estradas de acesso e realização de dragagens profundas ficaram proibidas, até que o IBAMA realizasse o estudo global de impacto ambiental e obtivesse as devidas licenças. Tendo em vista a decisão judicial de exigir um único estudo de EIA/RIMA para a totalidade da Hidrovia, o MMA, Ministério dos Transportes e IBAMA efetuaram então a proposta de acordo. Nos termos da proposta consta que os empreendimentos deverão ser licenciados e avaliados individualmente, mas tendo como referência as diretrizes da AAE, devendo o órgão licenciador considerar os impactos sinérgicos das atividades. Resta em aberto, porém, o parecer relativo à proposta¹⁰.

▪ Áreas Prioritárias para a Biodiversidade

Entre 1997 e 2000, o Projeto de Conservação e Utilização Sustentável da Diversidade Biológica Brasileira (ProBio), do MMA, trabalhou na definição de áreas prioritárias para conservação dentro dos principais biomas nacionais, incluindo, naturalmente, o Pantanal Matogrossense. Cabe à Comissão Nacional de Biodiversidade (CONABIO), em prazo não superior a dez anos, a revisão dessas áreas, de acordo com o avanço do conhecimento e das condições ambientais¹¹. Essa política veio ao encontro das estratégias sugeridas pela Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB),

⁸ Reunião realizada no MMA, em 16/07/2007.

⁹ Vide: <http://www.uems.br/propp/conteudopos/AAE/AAE.htm>. Acesso em 04/10/2007.

¹⁰ Todas as informações relativas ao problema judicial do licenciamento da Hidrovia, bem como a proposta de acordo, foram obtidas em reunião entre a equipe desta AAE e representantes da AHIPAR, em 27/06/2007.

¹¹ Vide: <http://www.mma.gov.br/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=72&idMenu=3812>. Acesso em 04/10/2007.

envolvendo as diretrizes e prioridades do Plano de Ação para Implementação da Política Nacional de Biodiversidade (PAN-BIO) e do Plano Nacional de Áreas Protegidas (PNAP).

Em dezembro de 2006 foram aprovadas novas áreas prioritárias para conservação (Portaria MMA Nº 9/07). De acordo com o Mapa de Áreas Prioritárias, a região da “Morraria do Urucum”, em Corumbá, identificada sob o código Pa 011, apresenta-se como de “importância biológica extremamente alta” e prioridade de ação, igualmente, “extremamente alta”.

▪ **Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE)**

O Zoneamento Ecológico-Econômico é um instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente, previsto na Lei 6.938/1981 e regulamentado pelo Decreto 4.297/2002. A partir de 2000, iniciou-se uma articulação institucional para formar o Consórcio ZEE Brasil, que constitui o núcleo básico de execução do Programa de Zoneamento Ecológico-Econômico, estruturado no MMA em 2001. A instância de orientação do Programa é a Comissão Coordenadora (CCZEE), criada pelo Decreto n. 99.540, de 28 de setembro de 1990.

O ZEE de Mato Grosso do Sul está em desenvolvimento desde o início de 2007, sob coordenação da SEMAC¹², com finalização prevista para junho de 2008.

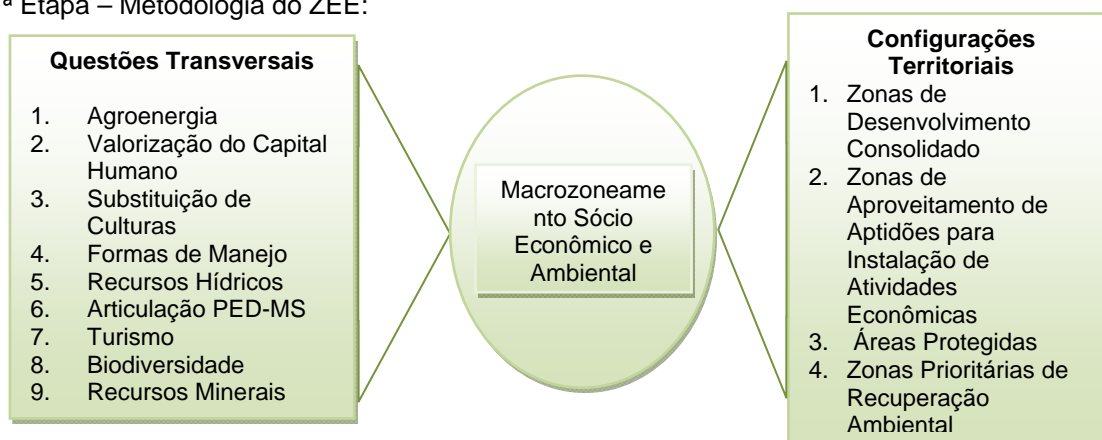
Documentos de referência para o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE):

- Macrozoneamento Geoambiental (1989);
- Plano de Conservação da Bacia do Alto Paraguai (PCBAP) (1997);
- Estudos Hidrológicos (1998) (SANESUL);
- Mapa Geológico (2006); e
- Relatório de Qualidade de Água (série histórica 1994-2007 – Bacia do Paraná)

Trabalhos em andamento:

- Plano Diretor de Recursos Hídricos (PERH) (SUPEMA/SEMAG);
- Zoneamento Agroecológico (ZAE) (SEPROTUR/AGRAER);
- Base Cartográfica;
- Índice de Responsabilidade Social (IRS) (SUPLAN/SEMAG) (baseado na experiência da Fundação SEADE/SP, já encontra-se disponível no site na Secretaria)
- Levantamento da Legislação Ambiental; e
- Sistema de Informação Georreferenciada da Cobertura Vegetal do Estado (IMASUL/EMBRAPA/CNPQIA).

1ª Etapa – Metodologia do ZEE:



¹² Vide informação disponível no site: http://www.ms.gov.br/noticias/index.php?templat=vis&site=136&id_comp=1068&id_req=12434&voltar=home&site_req=136&id_comp_orig=1068 Acesso em 18/09/2007. SEMAC – Secretaria de Meio Ambiente, das Cidades, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia.

8.2.3 Agência Nacional de Águas (ANA)

▪ Implementação de Práticas de Gerenciamento Integrado de Bacia Hidrográfica, para o Pantanal e Bacia do Alto Paraguai – GEF Pantanal

O objetivo principal do GEF Pantanal foi o de implementar as práticas recomendadas no Plano de Conservação da Bacia do Alto Paraguai (PCBAP), publicado em 1997, e, também, elaborar o Programa de Ações Estratégicas para o Gerenciamento Integrado do Pantanal e da Bacia do Alto Paraguai (PAE), que contemplaria recomendações de atividades a serem realizadas com a participação da Bolívia e do Paraguai.

O GEF Pantanal foi estruturado a partir da definição de seis componentes (temas) e 44 subprojetos relacionados, dentre eles dois envolvendo a região de Corumbá:

- gerenciamento dos recursos hídricos nas vizinhanças da Cidade de Corumbá;
- fortalecimento da gestão ambiental integrada em Corumbá.

No contexto do GEF Pantanal/Alto Paraguai¹³, a ANA publicou, em 2004, o PAE, que é resultado de uma série de estudos e projetos demonstrativos do Diagnóstico Analítico do Pantanal e Bacia do Alto Paraguai (DAB). O PAE, por sua vez, estrutura-se em três componentes: (i) fortalecimento institucional para o gerenciamento integrado dos recursos hídricos; (ii) desenvolvimento sustentável e proteção da biodiversidade; (iii) conservação e uso racional do solo. Cada um desses componentes propõe ações estratégicas de intervenção no Pantanal, detalhadas em diversas atividades. Contudo, apesar das ações abrangerem a bacia como um todo, não se verificou nenhuma intervenção direta em Corumbá ou Ladário. Atualmente, a ANA busca captar recursos para a implantação das ações e projetos propostos¹⁴.

8.2.4 Ministério dos Transportes

Os projetos do Ministério dos Transportes para o Mato Grosso do Sul compreendem, basicamente, serviços de recuperação de trechos rodoviários, a saber:

- BR – 262 (ES, MG, MS), em Mato Grosso do Sul serão executadas obras e serviços nos trechos compreendidos entre as divisas com São Paulo e Minas Gerais e o entroncamento com a BR 359 fronteira Brasil-Bolívia (para Corumbá), com meta de recuperação de 755,6 km. O término dos serviços está previsto para 2012;
- BR – 163 (MS, MT, SC), em MS as obras serão nos trechos entre as divisas com Paraná e Mato Grosso Sul, com meta de recuperação de 804,1 km. Previsão de término: 2012.

¹³ O GEF Pantanal foi desenvolvido de 1999 a 2004. Todo esse processo teve início em 1996, quando a Secretaria de Recursos Hídricos (SRH/MMA) solicitou a cooperação do Fundo para o Meio Ambiente Mundial (GEF), vinculado ao Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), da Organização dos Estados Americanos (OEA).

¹⁴ Conforme informação fornecida, em reunião com a equipe desta AAE, em 11/07/2007.

8.2.5 Ministério da Cultura

▪ Programa Monumenta

Trata-se de um programa estratégico do Ministério da Cultura que atua em cidades históricas protegidas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). O objetivo é promover obras de restauração e recuperação dos bens e sítios tombados e edificações localizadas nas áreas de projeto. Ao todo, 26 municípios participam do Programa Monumenta (que se encontra em fase de finalização), sendo Corumbá um deles. Na cidade, o Programa promoveu a reforma do “casario do Porto”, além da recuperação de edificações isoladas de relevância histórica e arquitetônica¹⁵.

8.2.6 Ministério do Turismo

▪ Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil

O Programa foi lançado em abril de 2004, no âmbito do Plano Nacional do Turismo 2003 – 2007. Tem como principal objetivo estruturar, ampliar, diversificar e melhorar a qualidade da oferta turística brasileira, promovendo a inserção competitiva de produtos turísticos no mercado internacional e aumentando o seu consumo no mercado interno. O programa contou com a participação da sociedade para a definição do primeiro mapa de regionalização, apresentando mais de 200 regiões turísticas, abrangendo mais de 3.000 municípios ou distritos brasileiros. De um ano para o outro, observou-se maior integração entre os roteiros, ou seja, um mesmo circuito incorporou maior número de municípios.

Uma empresa de consultoria internacional foi contratada para visitar e analisar 116 dos roteiros apresentados no Salão do Turismo de 2005. Essa análise subsidiou a elaboração do Plano Cores do Brasil, além de oferecer uma base para as ações de estruturação e qualificação dos roteiros visitados. O Plano Cores consiste numa estratégia de *marketing* turístico voltada para o mercado nacional, procurando incentivar produtos turísticos brasileiros devidamente estruturados.

Em 2005, foi também lançado, pela EMBRATUR, o Plano Aquarela, definido como o plano de *marketing* turístico internacional do Brasil. O Plano objetiva aumentar o fluxo de turistas estrangeiros no País. O Pantanal mato-grossense é um dos roteiros de ecoturismo apoiados pelo Plano, por ser considerado um dos grandes ícones do Brasil no exterior.

O Salão do Turismo 2006 apresentou quase 400 roteiros turísticos brasileiros e 87 deles são candidatos à obtenção de “padrão internacional de qualidade”. Dentre estes, Corumbá foi incluído em quatro roteiros denominados: (i) Travessia do Pantanal (a partir de MS), (ii) Ecoturismo do Pantanal ao Iguassu, (iii) Rota Turística Bioceânica e (iv) Travessia do Pantanal (a partir de MT). Além disso, Corumbá e, de forma mais abrangente, o Pantanal, fazem parte de inúmeros outros roteiros apresentados.

¹⁵ Vide: <http://www.monumenta.gov.br/programa/index.php?p=19404&more=1&c=1&pb=1>, acessado em 07/11/2007.

8.3 Governo do Estado do Mato Grosso do Sul

8.3.1 Secretaria de Estado do Meio Ambiente, das Cidades, do Planejamento, da Ciência e Tecnologia (SEMACE)¹⁶

Na gestão anterior do Governo do Estado do Mato Grosso do Sul (1999-2006), formularam-se dois documentos de planejamento de interesse para a presente análise, coordenados pela antiga Secretaria de Planejamento e de Ciência e Tecnologia (SEPLANCT). São eles: “*Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul - Macro Plano MS 2020*” e os “*Planos Regionais de Desenvolvimento Sustentável (PRD)*”, pensados para oito regiões do estado, sendo uma delas o Alto Pantanal. A construção dos PRD e respectivos conselhos gestores objetivaram cumprir proposta contida no Macro Plano MS2020.

▪ **Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul - Macro Plano MS 2020**

O Macro Plano MS 2020¹⁷ destaca o ecossistema pantaneiro como um “*dos mais originais do planeta com grande interesse para a pesquisa e para o desenvolvimento de atividades compatíveis com sua sustentabilidade, especialmente a do turismo ecológico*”. Nos “*Condicionantes Endógenos*” a instalação do pólo minero-siderúrgico, em Corumbá, é mencionada como um dos possíveis processos de inovação e mudança no estado. A viabilidade para a implantação de complexos industriais de beneficiamento, processamento e transformação dos recursos naturais é atribuída, principalmente, à conclusão do gasoduto Bolívia-Brasil. Além disso, menciona a possibilidade de escoamento com base na “*infra-estrutura intermodal, em fase de consolidação e ampliação nos parâmetros do Programa de Eixos de Integração e Desenvolvimento do Governo Federal*”. No “*Cenário de Referência para MS – O Futuro Desejado*” cita, novamente, a instalação de um pólo minero-siderúrgico, em Corumbá, bem como, o surgimento de pólos industriais em torno do eixo de Campo Grande.

▪ **Plano Regional de Desenvolvimento Sustentável (PRD) Alto Pantanal**

O PRD Alto Pantanal¹⁸ abrangeu os municípios de Anastácio, Aquidauana, Corumbá, Dois Irmãos do Buriti, Ladário e Miranda. O Plano apresentou algumas oportunidades exógenas para a região, destacadas a seguir:

- ampliação do acesso aos novos mercados (com vistas ao Mercosul);
- demanda por produtos naturais e agropecuários;
- demanda mundial e nacional de turismo;
- disponibilidade externa de novas tecnologias;
- expansão do sistema de transporte intermodal;
- disponibilidade de energia (utilização de novas fontes e ampliação da oferta existente);
- investimentos e projetos estruturadores;
- posição geográfica fronteiriça.

¹⁶ A antiga Secretaria de Planejamento e de Ciência e Tecnologia (SEPLANCT) da gestão anterior do Governo do MS é, nesta gestão, a atual SEMACE.

¹⁷ Disponível em: <http://www.sgi.ms.gov.br/pantaneiro/sites/seplanct/index.php?inside=1&tp=3&comp=&show=766>.

¹⁸ Documento disponível em: <http://www.semace.ms.gov.br/index.php?inside=1&tp=3&comp=&show=734>.

O PRD do Alto Pantanal elencou dezessete programas para a região, os quais englobaram 69 projetos (29 considerados de alta prioridade). No **Quadro 8.1** estão listados os projetos selecionados como de alta prioridade e os respectivos programas onde estão inseridos.

Quadro 8.1

Programas e Projetos Prioritários Propostos no PRD do Alto Pantanal

Plano Regional de Desenvolvimento Sustentável do Alto Pantanal	
Programas	Projetos
Educação para o trabalho	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capacitar pequenos empreendedores urbanos e rurais em gestão empresarial ▪ Qualificar e valorizar técnicos e profissionais das áreas de educação, saúde, saneamento, segurança e agropecuária
Diversificação da produção regional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estimular a diversificação das atividades agropecuárias ▪ Incentivar a criação, ampliação e modernização de fábricas de ração, doces, conservas, farinhas e de frigoríficos de pescados
Construção, manutenção e interligação da infra-estrutura de transporte intermodal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliar, modernizar, recuperar e manter a malha rodoviária da região
Organização e participação da sociedade	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incentivar a organização e a união da sociedade civil e dos pequenos e médios produtores em associações ou cooperativas ▪ Capacitar as lideranças comunitárias para as práticas participativa, cooperativista e associativista
Verticalização da cadeia produtiva	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incentivar a modernização das agroindústrias existentes ▪ Apoiar as indústrias regionais para agregarem outros produtos da cadeia produtiva, incorporando novos sistemas de comercialização ▪ Fomentar a agricultura e a pecuária leiteira de pequeno porte familiar e o beneficiamento de sua produção
Ampliação das oportunidades de lazer, cultura e segurança pública	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promover o combate ao tráfico de drogas ▪ Criar centros de orientação para jovens e adolescentes contra a violência, criminalidade e o uso de drogas
Geração e difusão de tecnologias regionais	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Criar indústria farmacológica voltada para o aproveitamento da fauna e da flora
Gestão dos recursos naturais	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desenvolver campanhas de conscientização e fiscalização do meio ambiente ▪ Promover a recomposição das áreas degradadas (matas ciliares e reservas legais) e de intensificação da educação ambiental ▪ Implantar sistema de planejamento do uso, manejo e conservação dos recursos naturais
Fortalecimento da pequena produção rural e urbana	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fomentar a assistência técnica aos produtores ▪ Criar linhas de crédito de fácil acesso aos pequenos produtores
Melhoria das condições de saúde e qualidade de vida da população	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliar e modernizar os postos de saúde e hospitais públicos ▪ Diversificar as especialidades dos médicos que atendem os núcleos públicos de saúde, diminuindo a dependência com a Capital ▪ Reforçar e ampliar as ações de saúde preventiva ▪ Ampliar e qualificar os agentes comunitários de saúde ▪ Criar centros de distribuição de medicamentos à população de baixa renda ou com doenças crônicas
Incentivo e estruturação do turismo ecológico de base sustentável na região	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reativar o trem do Pantanal

Plano Regional de Desenvolvimento Sustentável do Alto Pantanal	
Programas	Projetos
Ampliação das áreas indígenas, incentivo à produção e respeito à sua cultura	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliar e demarcar as terras indígenas ▪ Divulgar e valorizar a produção cultural indígena ▪ Recuperar as áreas degradadas para reaproveitamento do espaço produtivo nas aldeias ▪ Incentivar a produção agropecuária em terras indígenas ▪ Realizar pesquisa para o desenvolvimento e divulgação da medicina indígena

Fonte: Plano Regional de Desenvolvimento Sustentável do Alto Pantanal (2003)

▪ Plano Estratégico de Desenvolvimento de Mato Grosso do Sul (PEDMS)

A atual administração do estado não especificou nenhum programa ou projeto estritamente direcionado à região da bacia do Alto Paraguai. Segundo representantes da SEMAC¹⁹, os projetos prioritários estão concentrados na bacia do Rio Paraná. Contudo, numa versão preliminar de proposta ao Ações de Governo 2007 a 2011 (PEDMS), elaborada pela SEMAC/SEPROTUR²⁰, há ações voltadas diretamente para Corumbá ou com interferência na região, a saber: proposta incorporada ao Macro Programa 4 – Adensamento das Cadeias Produtivas e Diversificação da Base Econômica — Implantação de empreendimentos do setor minero siderúrgico, com destaque para Corumbá — Projetos contemplando a siderurgia, extração mineral e produção cerâmica.

▪ Plano Estadual de Recursos Hídricos (PERH)

A elaboração do PERH foi lançada em agosto de 2007, sendo previstos oito meses para sua conclusão, sob a coordenação da SEMAC²¹.

8.3.2 Secretaria de Estado de Obras Públicas e de Transportes (SEOP)

▪ Plano Diretor de Transportes

A Secretaria Especial de Logística e Transportes, da administração anterior, propôs o “*Plano Diretor de Transportes*”, publicado em 2000. No Plano foram elaborados cenários, compreendendo o período de 2001–2020, trabalhados em espaços temporais de cinco anos. Assim, para o primeiro quinquênio, o cenário econômico previa a implantação gradativa dos pólos petroquímico e minero-siderúrgico em Corumbá. No cenário de transportes, para o mesmo período, considerou-se um avanço na composição da matriz de transportes com a implantação do Porto Murinho e a recuperação do ramal principal da ferrovia Corumbá-Três Lagoas. No cenário econômico do período 2006-2010, prevê-se o início das atividades dos pólos petroquímico e minero-siderúrgico de Corumbá, considerando uma produção de 600 mil toneladas e de 10 milhões de toneladas de minério processadas. Quanto aos transportes, nesse período, foi incluída a maior utilização da ferrovia e das

¹⁹ Reunião ocorrida em 25/06/2007, na Superintendência de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SUPEMA).

²⁰ Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agrário, da Produção, da Indústria, do Comércio e do Turismo (SEPROTUR).

²¹ Vide informação disponível no site:

http://www.ms.gov.br/noticias/index.php?templat=vis&site=136&id_comp=1068&id_reg=12434&voltar=home&site_reg=136&id_comp_orig=1068.

instalações hidroportuárias de Porto Murtinho. Para o período 2011-2015 foi considerada a duplicação da produção do pólo petroquímico e a redução da exportação do minério bruto, devido ao aumento da produção de produtos processados. No cenário de transportes, ressalta-se a previsão de inauguração do Terminal de Porto Esperança, incrementando o volume de cargas da ferrovia NOVOESTE para o mercado paulista e países do MERCOSUL. Por último, para 2016-2020, o plano prevê o crescimento da indústria de transformação nos pólos de Campo Grande e Três Lagoas, impulsionado pelo progressivo aumento da produção petroquímica e siderúrgica. No cenário de transportes previu-se a consolidação do sistema multimodal, com as duas ferrovias integrando o Estado com o mercado nacional e dando acesso aos portos marítimos. Além disso, a Hidrovia do Paraguai funcionará como porta de saída para o Mercosul e outros mercados internacionais via Portos Murtinho e Esperança.

O Plano ressaltou a necessidade de ampla remodelação do ramal principal da ferrovia NOVOESTE, desde Bauru/SP até Corumbá. A ferrovia foi considerada como o principal corredor leste-oeste de Mato Grosso do Sul, cuja importância estaria associada à exploração de recursos minerais, ao aproveitamento das jazidas de calcário para as atividades agropecuárias e ao abastecimento de combustíveis, além de servir como elo de ligação com o MERCOSUL e o mercado consumidor paulista. Os recursos necessários para sua recuperação foram computados em R\$ 984 milhões. O terminal de Porto Esperança foi apontado como o de melhores características para ligar a ferrovia NOVOESTE à hidrovia do Paraguai. Ressaltou-se a proximidade do porto com a BR 267, possibilitando a integração dos vários modais. Como no local já existe um terminal de embarque de minérios, provenientes do Maciço de Urucum, aponta a possibilidade do Porto abrigar um terminal para embarque e desembarque de cargas em geral (peças, veículos etc.), carnes, cimento, açúcar, trigo e produtos agroindustriais. O custo para a implantação do terminal foi orçado em 7,0 milhões de reais.

▪ **Projetos Prioritários do Governo de Mato Grosso do Sul**

Deverá ser entregue até o final de 2008 o Aeródromo de Porto Murtinho, cuja construção foi iniciada em dezembro de 2006. Segundo o projeto, o local contará com uma pista de 1.600 metros de comprimento e 30 metros de largura, para realização de pouso, decolagem, táxi, balizamento noturno, prevenção contra incêndio e estacionamento de aviões como *Fokers* e 737. O investimento total previsto é de R\$ 15.600 milhões, sendo R\$ 13 milhões provenientes do Governo Federal e R\$ 2,6 milhões do Governo Estadual. A obra faz parte de um projeto de revitalização dos aeroportos, o PROFAA (Programa de Fomento aos Aeródromos), em conjunto com o IV Comar (Comando Aéreo Regional).

Um Terminal Intermodal de cargas deverá ser construído às margens do anel rodoviário de Campo Grande, no segmento entre a BR-163, saída para São Paulo e a BR-060, saída para Sidrolândia, numa área de 160 hectares. O projeto inclui infra-estrutura ferroviária interna e instalação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE). O investimento inicial será de R\$ 25 milhões, com recursos próprios da Prefeitura. O terminal contemplará transporte rodoviário, ferroviário e aeroviário. A infra-estrutura será do município e os terminais de carga da iniciativa privada. À medida que as empresas iniciarem as obras os investimentos poderão chegar a R\$ 100 milhões. Com o projeto, alimentam-se as perspectivas de Campo Grande vir a se tornar um importante pólo regional de desenvolvimento, devido a fatores como: localização estratégica em relação ao MERCOSUL e MERCOESTE, incentivos fiscais, estrutura para formação de mão-de-obra e aeroporto internacional de cargas e de passageiros.

8.3.3 Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agrário, da Produção, da Indústria, do Comércio e do Turismo (SEPROTUR)

▪ Programa de Desenvolvimento do Turismo

Na versão preliminar do Plano Estratégico do Governo (PEDMS- 2007/2011), consta o “Programa de Desenvolvimento do Turismo”, formulado pela SEMAC/ SEPROTUR, onde são pontuados temas prioritários e diretrizes para o apoio ao desenvolvimento do turismo no estado. São eles:

- turismo e agricultura familiar;
- turismo e escola;
- melhoria das estradas e implantação de sinalização turística;
- implantação de estradas parques;
- otimização do espaço aéreo;
- melhoria das estações rodoviárias em regiões turísticas;
- turismo e meio ambiente;
- estruturação dos roteiros integrados nacionais e internacionais e qualificação dos serviços turísticos;
- fomento à promoção e divulgação do destino de MS no cenário internacional e nacional.

8.4 Governos Municipais

8.4.1 Município de Corumbá

Como iniciativa atual de planejamento no município destaca-se o Plano Diretor (PD), aprovado em 9 de outubro de 2006, correspondendo à Lei Complementar nº 098/2006. Ressalta-se no PD a proposição do Zoneamento Ecológico-Econômico como instrumento da política municipal (a ser formulado em até 2 anos). De acordo com o PD, o ZEE deverá conter a criação de zonas industriais para as atividades de grande impacto local. Propôs-se, também, a elaboração de planos de gestão dos recursos hídricos, florestais e minerais (a ser elaborado em até 1 ano).

Em 2004, foi publicado o *Plano de Desenvolvimento Sustentável de Corumbá*, formulado em parceria entre a Cia Urucum Mineração, de propriedade da Vale, e a Prefeitura Municipal. O Plano contém um diagnóstico envolvendo os seguintes temas: desenvolvimento econômico, social, urbano e ambiental. A partir do diagnóstico, foi proposto um plano de ação com objetivos e metas, considerando a perspectiva de uma cidade sustentável. Representantes da sociedade participaram do desenvolvimento do plano, priorizando as ações de interesse.

Para o desenvolvimento econômico, uma das metas é fazer de Corumbá a “cidade da indústria sustentável e da logística bioceânica”. O objetivo é transformá-la em pólo industrial, social e ambientalmente sustentável, com infra-estrutura adequada e estratégica na logística bioceânica, tendo como pontos fortes: a importância e dinamismo do extrativismo mineral (calcário, minério de ferro e manganês); a presença de grandes empresas (Urucum Mineração, Cimento Itaú, MCR, entre outras); e os modais de transporte: estrada de ferro (precária), hidrovia (operacional), rodovia (estado ruim), aerovia (precário) e a presença do gasoduto. Como pontos fracos destacam-se, entre outros: a mão-de-obra desqualificada; o déficit energético; legislação burocrática e ausência de legislação municipal atrativa para investimentos; deficiências dos modais de transporte; desorganização da atividade portuária; e elevado impacto ambiental das atividades.

As principais estratégias propostas foram:

- planejar e implantar distrito industrial capaz de atrair importantes indústrias para a região;
- fortalecer o sistema regional de transporte viário (rodo, ferro, hidro e aeroviário) para o escoamento da produção industrial;
- estimular a criação de políticas públicas facilitadoras para a implantação de novas indústrias;
- capacitar a mão-de-obra local, adequando-a às necessidades das empresas existentes e preparando-a para as novas indústrias.

Para o acompanhamento do Plano de Desenvolvimento Sustentável de Corumbá foram criados o “*Fórum de Desenvolvimento Sustentável*” e o “*Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Cidade*”, cujos estatutos foram publicados juntamente com o Plano.

8.4.2 Município de Ladário

O município de Ladário apresenta escassas ações de planejamento. A destacar o Plano Diretor Municipal que está sendo elaborado sob coordenação da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), sediada em Campo Grande.

8.5 Setor Privado

8.5.1 Urucum Mineração SA. (UMSA) - Vale

Tendo como suporte a Fundação Vale do Rio Doce, a UMSA realiza projetos como o “Vale Música” e o “Vale Informática”, em Corumbá. Oficinas desses projetos são realizadas no espaço Moinho Cultural Sul-Americano.

8.5.2 MCR – Rio Tinto do Brasil

Segundo o Estudo de Impacto Ambiental (BRANDT, 2006), formulado para a atividade de expansão da mina em Corumbá, a MCR coordenou a elaboração do Plano Estratégico de Responsabilidade Social, voltado para as sedes urbanas de Corumbá e Ladário. Justifica-se a realização do Plano em razão dos potenciais impactos a serem causados nos municípios com a vinda dos empreendimentos industriais. Todas as empresas parceiras no Pólo Siderúrgico foram convocadas para participar da sua formulação, com o intuito de se promover programas sociais unificados. Com isso, o documento deverá constituir parte integrante dos programas socioambientais de cada um dos empreendimentos e ser encaminhado, anexo, ao Plano de Controle Ambiental/Plano Básico Ambiental, durante a fase da Licença de Instalação. Ressalte-se, contudo, que o seu conteúdo ainda não foi divulgado.

8.5.3 MMX

A MMX mantém um programa social denominado “Ação para Educação”, que oferece cursos para capacitação de funcionários e fornecedores, por meio de convênios com o SENAI e prefeituras locais. No entanto, não há divulgação no site virtual da empresa sobre os municípios contemplados com o Programa²². A iniciativa também apóia a reestruturação e construção de escolas.

²² Informações disponíveis no endereço: http://www.mmx.com.br/web/pt/responsabilidade/social/programa_acao.html

8.5.4 Votorantim Cimentos/Itaú

A Empresa Cimentos Itaú, do grupo Votorantim, realiza um projeto de responsabilidade social em Corumbá denominado “Evoluir”, com apoio do SENAI, voltado para qualificar a mão-de-obra de jovens entre dezessete e 24 anos²³. Após o curso, alguns jovens podem ser aproveitados no seu quadro funcional. Apesar de a empresa divulgar o apoio a outros dois projetos, denominados “O Futuro em Nossas Mãos” e “Amigos do Futuro”, voltados para as comunidades onde estão implantadas suas fábricas, não há especificação dos municípios envolvidos.

O **Quadro 8.2** resume os principais planos, programas e projetos para a região.

Quadro 8.2

Quadro-síntese de Planos, Programas e Projetos

Setor Governamental		
Governos da América do Sul		
Plano, Programa ou Projeto	Propostas/ Informações	
Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)	A região de Corumbá insere-se no Eixo de Desenvolvimento “Inter-Oceânico Central”. Prevê 2 agrupamentos de projetos de maior interesse: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Otimização do corredor Corumbá-São Paulo-Santos-Rio de Janeiro; ▪ Estabelecimento da conexão Santa Cruz-Puerto Suárez-Corumbá. 	
Esfera Federal		
Instituição	Plano, Programa ou Projeto	Propostas/ Informações
Ministério do Planejamento	PAC	Corumbá foi contemplada com recursos para 3 projetos, envolvendo urbanização e saneamento. Expectativa de receber R\$ 121,1 milhões.
	Plano Plurianual (2008-2011) – ainda como Projeto de Lei	Melhoramentos no canal de navegação da Hidrovia dos rios Paraná e Paraguai, em território mato-grossense. Início das intervenções em 01/2009 e término em 12/2011, com orçamento de 20 milhões. Manutenção de trechos rodoviários na BR 262 em MS: entroncamento com a BR 359 - fronteira Brasil-Bolívia (sentido Corumbá), com recuperação de 755,6 km. Conclusão das obras prevista para 2012.
	Portfólio 2004-2011	Obras na Hidrovia Paraguai-Paraná, no trecho Cáceres-Corumbá: dragagem do canal Tamengo e apoio à navegação. Investimento de pouco mais de R\$ 54 milhões. Previsto para 2008-2011. Construção do Porto Hidroviário de Cáceres. Investimento de R\$ 15 milhões. Previsto para 2009-2011. Implantação de novas unidades de conservação (UC) no Pantanal. Investimento de R\$ 77 milhões, entre 2004 e 2009.
Ministério do Meio Ambiente	Programa Pantanal	Lançado em 2001 com horizonte de 8 anos. Não realizado conforme esperado. Programa está dependente de recursos do MMA. O Programa apóia um curso de pós-graduação “lato sensu” em AAE, em parceria com a UEMS, MMA e Governos do MS e MT, voltado para gestores públicos locais e regionais.
	Áreas Prioritárias para a Biodiversidade	Segundo o mapa disponibilizado pelo MMA, em 2007, a região da Morraria do Urucum está identificada como de importância biológica e prioridade de ação extremamente alta.
	ZEE	Em desenvolvimento em MS desde maio/ 2007, sob coordenação da SEMAC, com finalização aguardada para junho/ 2008.

²³ Informações divulgadas no site: http://www.votorantim-cimentos.com/responsabilidade/projeto_evoluir.shtml.

Agência Nacional de Águas - ANA	GEF – Pantanal	O GEF relacionou 44 subprojetos dentro de 6 componentes (temas). Subprojetos associados a Corumbá e Ladário: gerenciamento dos recursos hídricos nas vizinhanças da cidade de Corumbá; e fortalecimento da gestão ambiental integrada em Corumbá.
Ministério dos Transportes	Recuperação de trechos rodoviários	BR – 262: entroncamento com a BR 359 Fronteira Brasil-Bolívia, sentido Corumbá, com meta de recuperação de 755,6 km e BR–163: trechos entre as divisas com Paraná e Mato Grosso, com meta de recuperação de 804,1km.
Ministério da Cultura	Programa Monumenta	Promoveu a reforma do “casario do Porto” em Corumbá e recuperação de edificações isoladas de relevância histórica e arquitetônica.
Ministério do Turismo	Programa de Regionalização, Plano Cores e Plano Aquarela	O Programa de Regionalização incentiva a roteirização turística, por meio de integração entre municípios. A região de Corumbá está inserida em diversos roteiros apresentados. O Programa subsidiou o Plano Cores (<i>marketing</i> nacional) e o Plano Aquarela (<i>marketing</i> internacional)

Esfera Estadual – Governo de MS

Instituição ou Setor	Plano, Programa ou Projeto	Propostas/ Informações
SEMAC, antiga SEPLANCT	Cenários e Estratégias de Longo Prazo-MS 2020	Documento elaborado na gestão anterior. O pólo minero-siderúrgico em Corumbá é mencionado dentro do cenário de referência, como o futuro desejado.
	Plano Regional de Desenvolvimento Sustentável – PRD do Alto Pantanal	Com a participação da sociedade foram elencadas 29 ações prioritárias para o desenvolvimento da região.
	Proposta ao Plano Estratégico de Desenvolvimento de MS (PEDMS) – 2007 a 2011	Propõe o adensamento das cadeias produtivas e diversificação da Base Econômica: implantação de empreendimentos no setor minero-siderúrgico, com destaque para Corumbá e incentivo a projetos contemplando a siderurgia, extração mineral e produção cerâmica.
	Plano Estadual de Recursos Hídricos	Iniciado em agosto/2007 e previsto para ser concluído em 8 meses.
SEOP	Plano Diretor de Transportes (formulado na gestão anterior)	O PDT considera cenários até 2020: prevê o crescimento das atividades dos pólos petroquímicos e minero-siderúrgico em Corumbá, incremento e ligação dos modais de transporte, sobretudo ferrovias e ampliação/construção de portos.
	Projetos prioritários	Aeródromo de Porto Murtinho: previsão de obras concluídas até o final de 2008. Maior parte de recursos do governo federal. Terminal Intermodal de Cargas: a ser construído nas proximidades de Campo Grande, objetiva conformar um pólo de desenvolvimento na região.
SEPROTUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo	Relaciona temas prioritários e diretrizes para o apoio ao desenvolvimento do turismo. Não menciona nada específico para a região de Corumbá.

Esfera Municipal

	Plano, Programa ou Projeto	Propostas/ Informações
Corumbá	Plano Diretor Municipal	Propõe como instrumento da política municipal: ZEE (a ser encaminhado em até 2 anos), Plano de gestão dos recursos hídricos, florestais e minerais (prazo de 1 ano p/ elaboração).
	Plano de Desenvolvimento Sustentável de Corumbá (formulado em	Propõe Plano de Ação para o Desenvolvimento Econômico, Social, Urbano e Ambiental. Um dos objetivos é transformar Corumbá em pólo industrial social e ambientalmente sustentável, com infraestrutura adequada de ponto estratégico da logística bioceânica.

	parceria com a CVRD)	
Ladário	Plano Diretor	O PD de Ladário ainda está em fase de desenvolvimento, sob coordenação da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB).
Setor Privado		
Plano, Programa ou Projeto		Propostas/ Informações
Urucum Mineração/ CVRD	Projetos “Vale Música” e “Vale Informática”	Projetos da Fundação Vale do Rio Doce realizados em Corumbá.
MCR/ Rio Tinto	Plano Estratégico de Responsabilidade Social (PERS)	A MCR convocou todas as empresas parceiras no pólo siderúrgico para a formulação do Plano, objetivando promover programas sociais unificados. O Plano deverá ser apresentado no decorrer do licenciamento de instalação dos empreendimentos.
MMX	Programa “Ação para educação”	Voltado para a capacitação de funcionários e fornecedores, por meio de convênios com o SENAI e prefeituras locais. Site da Empresa não especifica municípios contemplados. Programa apoia construção e reforma de escolas.
Votorantim Cimentos/ Itaú	Projeto “Evoluir”	Desenvolvido em Corumbá, objetiva qualificar a mão-de-obra de jovens entre 17 e 24 anos. Apoiado pelo SENAI.