

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS**

**Faculdade de Ciências Humanas**

**Programa de Pós-Graduação em Geografia**

**ROBERTO MAURO DA SILVA FERNANDES**

**O PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA COMO INSTITUIÇÃO  
NO IMEDIATO: uma análise (“ao calor da hora”) sobre a implantação de  
estratégias para o setor de transporte no Brasil e no Mato Grosso do Sul**

Dourados-MS  
2017

**ROBERTO MAURO DA SILVA FERNANDES**

**O PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA COMO INSTITUIÇÃO  
NO IMEDIATO: uma análise (“ao calor da hora”) sobre da implantação de  
estratégias para o setor de transporte no Brasil e no Mato Grosso do Sul**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – Curso de Doutorado da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados como requisito final para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

**Orientação:** Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza

**Linha de Pesquisa:** Políticas Públicas, Dinâmicas Produtivas e da Natureza

Dourados-MS  
2017

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).**

F363p Fernandes, Roberto Mauro Da Silva

O PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA COMO INSTITUIÇÃO NO IMEDIATO: uma análise ("ao calor da hora") sobre a implantação de estratégias para o setor de transporte no Brasil e no Mato Grosso do Sul / Roberto Mauro Da Silva Fernandes -- Dourados: UFGD, 2017.

272f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Adáuto de Oliveira Souza

Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados.

Inclui bibliografia

1. Programa de Investimento em Logística. 2. Bloco no Poder. 3. Logística. I. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

**©Direitos reservados. Permitido a reprodução parcial desde que citada a fonte.**

**ROBERTO MAURO DA SILVA FERNANDES**

**O PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA COMO INSTITUIÇÃO  
NO IMEDIATO: uma análise (“ao calor da hora”) sobre da implantação de  
estratégias para o setor de transporte no Brasil e no Mato Grosso do Sul**

Tese apresentada à banca examinadora em 24 de abril de 2017

**BANCA EXAMINADORA**

Prof. Dr. Adáuto de Oliveira Souza  
FCH/UFGD/ Dourados – MS  
**Orientador**

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Lisandra Pereira Lamoso  
FCH/UFGD/ Dourados – MS  
**Membro da Banca**

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Paula Camilo Pereira  
UEMS/Jardim – MS  
**Membro da Banca**

Prof. Dr. Ricardo Abid Castillo  
UNICAMP/Campinas – SP  
**Membro da Banca**

Prof. Dr. Hermes Moreira Junior  
FADIR/UFGD/ Dourados – MS  
**Membro da Banca**

Dourados - MS  
2017

## AGRADECIMENTOS

Eu gostaria de dizer muito obrigado a todos que eu encontrei no caminho e que contribuíram para o meu crescimento pessoal, profissional e intelectual. Os anos de doutorado foram extremamente proveitosos.

Desta maneira, eu agradeço a todos os colegas pelos ensinamentos oriundos das conversas nos corredores da Faculdade de Ciências Humanas, dos encontros informais e, sobretudo, provenientes dos debates na sala de aula, nos eventos, nas ações políticas etc. As pessoas que conheci foram fundamentais para que eu pudesse obter conhecimento, não apenas o acadêmico.

Muito obrigado aos meus professores que foram preponderantes na minha “caminhada”, além de grandes estudiosos e profissionais, são excelentes pessoas. Seus ensinamentos transcenderam a esfera acadêmica. Logo, meu muitíssimo obrigado ao meu orientador, o Prof. Adáuto, que além das orientações concernentes a pesquisa que nos propomos a fazer, em vários momentos (na realidade em dezenas de vários momentos) nos auxiliou em questões que estão para além do papel como orientador. Quando sentimos fome e não tínhamos dinheiro, deu de comer, quando passamos outras dificuldades pessoais, acolheu-nos (sim, os anos que se passaram também foram difíceis em alguns momentos), mas também fico muito grato e feliz por ele ter me proporcionado vários aprendizados do ponto de vista político e pelos conselhos para seguir no caminho que tracei para minha vida.

Muito obrigado aos meus colegas de trabalho, que me proporcionaram uma experiência profissional profícua, o ambiente institucional me deu plenas condições para exercer a atividade que me cabia, trabalhar na pesquisa e concluir a tese.

Muito obrigado, ao meu amigo Anedmafer, grande pessoa e parceiro (para todas as horas). Muito Obrigado, ao meu amigo Cleber, outra grande pessoa que me ajudou muito. Meu muito obrigado aos meus pais (Sr. Nelson [Grande Nelsão] e Dona Enedir), irmãos (Fabiana, Paulinho e Vinicius) e Maria, que sempre me motivaram em diversos momentos e de várias maneiras. Muito obrigado a Ashjan, o neurotransmissor que precisava para terminar a tese, seu cheiro e sorriso foram fundamentais na reta final.

## RESUMO

Este trabalho teve como objetivo geral realizar uma discussão a respeito das instituições promovidas e desencadeadas com a publicação do Programa de Investimento em Logística (PIL) como parte integrante de uma estratégia nacional de desenvolvimento, bem como, altercamos acerca dos desdobramentos do PIL em Mato Grosso do Sul. O PIL foi lançado pelo Governo Federal em 15 de agosto de 2012, durante a primeira gestão (2011-2014) da Presidenta Dilma Rousseff. Entre seus objetivos está a ampliação dos investimentos, da capacidade operacional, da eficiência e eficácia no setor de transportes brasileiro, bem como, busca-se a integração da infraestrutura, técnica e normas de serviço entre os sistemas rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário. No montante, estavam inicialmente previstos mais de R\$ 253 bilhões de reais em investimentos públicos nos quatro modais de transporte, a serem realizados num período de 30 anos. Estes valores estavam projetados para a 1ª etapa do Programa. No ano de 2015, o Governo Federal, anunciou a 2ª etapa do intento. A previsão era de um aporte público de R\$ 198,4 bilhões, destes R\$ 69,2 bilhões seriam investidos entre os anos de 2015 e 2018 e R\$ 129,2 a partir do ano de 2019. Mato Grosso do Sul foi contemplado com investimentos em todos os setores, os projetos que consistiam em concessão para construção e exploração de: a) dois trechos ferroviários (referentes à 1ª etapa do Programa e que incluíam os municípios de Maracaju e Dourados e posteriormente Três Lagoas, este anunciado na 2ª etapa do PIL), b) nove aeroportos regionais (os projetos estavam direcionados para os municípios de Campo Grande, Dourados, Corumbá, Três Lagoas, Costa Rica, Coxim, Bonito, Naviraí; e Nova Andradina); c) um Terminal de Uso privativo (destinado a Três Lagoas) e d) três trechos rodoviários (trechos da BR-262, BR-267 e BR-163). Entre os quais, em decorrência das alterações que se sucederam entre os anos de 2013 e 2016, somente os projetos referentes às concessões rodoviárias foram materializados, mais especificamente a concessão da BR-163/MS. No ano de 2014, a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (CCR MSVia), do Grupo CCR, assinou o contrato com a União para administrar os 847,2 Km da mencionada rodovia no estado de Mato Grosso do Sul por um período de trinta anos. No computo geral, embora o PIL tenha um conteúdo programático que envolva estratégias, planejamento, gestão, normas operacionais e tenha como escopo a construção de infraestrutura para o setor de transporte, o Programa é uma instituição com direcionamentos políticos, dessa forma, a discussão que ora realizamos é, sobretudo, sobre a relação “política-logística” no interior do PIL, mais especificamente, a respeito das articulações do bloco no poder que desarticularam de maneira contundente as diretrizes desenvolvimentistas (originárias) do Programa. Nesse contexto, como procedimentos de pesquisa realizamos levantamento bibliográfico, descritivo-qualitativa, levantamento documental e fizemos também trabalho de campo (entre 2014 e 2017). Esta tese é uma análise de um acontecimento. Da história e, sobretudo, de uma Geografia imediata.

**Palavras-chaves:** Programa de Investimento em Logística, Bloco no Poder, Logística.

## RESUMEN

Este trabajo tuvo como objetivo general realizar un análisis de las instituciones creadas por la publicación del Programa de Inversiones en Logística (PIL) como parte de una estrategia de desarrollo nacional, también hablamos sobre la evolución PIL en Mato Grosso do Sul. El PIL que fue lanzado por el Gobierno Federal el 15 de agosto de 2012, durante el primer mandato (2011-2014) de la presidenta Dilma Rousseff. El PIL se puso en marcha por el Gobierno Federal el 15 de agosto de 2012, durante el primer mandato (2011-2014) de la presidenta Dilma Rousseff. El PIL se puso en marcha por el Gobierno Federal el 15 de agosto de 2012, durante el primer mandato (2011-2014) de la presidenta Dilma Rousseff. Entre su agenda esta la expansión de la inversión, capacidad operativa, la eficiencia y la eficacia en el sector del transporte de Brasil, y busca la integración de las normas de infraestructura, técnicos y de servicios entre sistemas aeroportuarios, carretera, ferrocarril y puertos. La cantidad, se planeó originalmente más de R\$ 253 billón de reales en inversiones públicas en los cuatro modales del transporte, que se llevarán a cabo durante un período de 30 años. Estos valores fueron diseñados para la 1ª etapa del Programa. En 2015, el Gobierno anunció la 2ª etapa de la intención. La previsión era de una inversión pública de R\$ 198,4 billones, R\$ 69,2 billones se invertirían entre los años 2015 y 2018 y R\$ 129,2 billones desde el año 2019. Mato Grosso do Sul fue galardonado con la inversión en todos los sectores, proyectos que consistían en concesión para la construcción y operación de: a) dos tramos de carril (en referencia a la 1ª etapa del programa y que incluye los municipios de Maracaju y Dourados y más tarde Três Lagoas, esta anunciada en la 2ª etapa del PIL), b) nueve aeropuertos regionales (los proyectos se dirigieron a los municipios de Campo Grande, Dourados, Corumbá, Três Lagoas, Costa Rica, Almohada, lindo, Ashland, y Nova Andradina); c) un Terminal del Uso Privado (para la Três Lagoas) y d) tres tramos de carretera (BR-262, BR-267 y BR-163). Entre los cuales, debido a los cambios que tuvieron lugar entre los años 2013 y 2016, sólo se materializaron proyectos relacionados con las concesiones de carreteras, específicamente la concesión de la BR-163 / MS. En el año 2014, la Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (CCR MS Via), del Grupo CCR, firmó el contrato con el Gobierno para administrar los 847,2 km de la carretera mencionada en el estado de Mato Grosso do Sul, por un período de treinta años. En general, apesar del PIL tener un plan de estudios que involucra las estrategias, la planificación, la gestión, las normas operativas y tiene el alcance para construir infraestructura para el sector del transporte. El Programa es una institución con las direcciones políticas, por lo tanto, la discusión llevada a cabo ahora se trata principalmente de la relación "Política - logística" en el PIL, más concretamente, sobre las articulaciones del bloque de poder que desmanteló de forma incisiva las pautas de desarrollo (de origen) del Programa. Por lo tanto, se realizó una investigación bibliográfica, campo de carácter descriptivo y cualitativo (entre 2014 y 2017). Esta tesis es un relato de un acontecimiento histórico, y sobre todo, de una Geografía inmediata.

**Palabras clave:** Programa de Inversiones en Logística; Bloque en el poder; Logística.

## LISTA DE FIGURAS

1 – Lançamento oficial do “PIL: rodovias” - 2ª etapa.....	69
2 – Solenidade de assinatura do processo de concessão da BR 163/MS (e MT), além da BR 040 (DF, GO e MT).....	75
3 – Estrutura do modelo de concessão –“PIL:ferrovias”.....	87
4 - EF-354 - Trecho Lucas do Rio Verde/MT) – Campinorte/GO.....	97
5 – Aspecto (s) do Leilão da BR 163/MS.....	190
6 – O anúncio e aspecto do início das obras de duplicação.....	194
7 – Fresagem da Pavimentação Asfáltica – entre Km 248 e Km 254 (sentido Caarapó/MS – Dourados/MS).....	196
8 – Operários implantando sinalização vertical (Placa) – Km 465 da BR-163/MS (sentido Campo Grande/MS – Dourados/MS).....	198
9 – Terrapleno para duplicação da pista – Km 233 (sentido Dourados – Caarapó/MS).....	199
10 – Serviço de roçada - Km 236 da BR-163/MS (sentido Dourados/MS – Caarapó/MS)...	200
11 – Reforma do Posto da PRF – km 455 da BR-163/MS.....	201
12 – Placa de aviso sobre trecho em processo de duplicação – Km 237 da BR- 163 (sentido Dourados - Caarapó/MS).....	206
13 - Trecho em processo de duplicação – Km 231 da BR-163 (sentido Dourados - Caarapó/MS).....	207
14 - Trecho em processo de duplicação – Km 431,6 ao km 432,8 da BR- 163 (sentido Campo Grande/MS - Anhanduí/MS).....	207
15 - Trecho em processo de duplicação – Km 431,6 ao km 432,8 da BR- 163 (sentido Campo Grande/MS - Anhanduí/MS).....	208
16 - Aspecto do comércio em vila São Pedro (distrito de Dourados).....	210
17 – Comerciantes de Anhanduí/MS – Km 420.....	211
18 - Painéis de Mensagens Variáveis (móveis) – entre o Km 226 e Km 254 (sentido Caarapó/MS – Dourados/MS).....	215
19 - Pannel de Mensagens Variáveis (fixo) – Km 360 (sentido Dourados/MS – Campo Grande /MS).....	216
20 – Equipamento de controle de velocidade – Km 290 (sentido Nova Alvorada do Sul - Campo Grande).....	217

21 – Praça de Pedágio em processo de implantação – km 605 (sentido Camapuã/MS – São Gabriel do Oeste/MS).....	218
22 - Construção da praça de Pedágio em Caarapó - km 227,7.....	219
23 – Disposição das Praças de Pedágio ao longo da BR-163/MS.....	221
24 – Praça de Pedágio – Rio Brilhante (P 04) – Km 313 – BR- 163/MS.....	222
25 - Vista ampla da praça de pedágio.....	223
26 – Tarifa de Pedágio - Praça de Pedágio – Rio Brilhante – Km 313 (P04) – BR-163/MS.....	224
27 – Placa - Serviço de Atendimento ao Usuário – km 226 da BR-163/MS (sentido Caarapó/MS – Dourados/MS).....	227
28 – Serviço de Atendimento ao Usuário – km 226 da BR-163/MS (sentido Caarapó/MS- Dourados/MS) - Socorro mecânico e fiscalização.....	227
29 – Prestação de socorro a acidente no Km 443 da BR-163 (sentido Dourados/MS – Caarapó/MS).....	228
30 – (Local de construção de Base Operacional – Km 426 da BR 163/MS (subtrecho Anhanduí/MS – Campo Grande/MS)	229
31 – Base Provisória do SAU – Nova Alvorada do Sul/MS.....	230
32 – Base Operacional (provisória) de Dourados – Km 288.....	231
33 – Veículos Operacionais da CCR MS Via (Base Operacional provisória de Dourados/MS).....	232
34 – Trecho em processo de duplicação correspondente a Base Operacional provisória de Dourados.....	234
35 - Base Operacional – Nova Alvorada do Sul – Km 381 - BR-163/MS.....	235
36 - No detalhe, o financiamento do BNDES e da CAIXA.....	236

### **LISTA DE QUADROS**

1 – Lotes da 1ª etapa de concessões do “Programa de Investimento em Logística: rodovias”.....	65
2 – Lotes destinados à concessão no “Programa de Investimento em Logística: rodovias” – 1ª etapa.....	66
3 – Trechos rodoviários com previsão de concessão – 2ª etapa “PIL: rodovias” – intenção de leilão – 2016.....	70
4 – Concessões do “PIL: rodovias” – 1ª e 2ª etapa.....	71

5 – Praças de Pedágio (BR-050/GO/MG).....	73
6 – Praças de Pedágio (BR-060/153/262/DF/GO/MG).....	74
7 – Praças de Pedágio (BR-163/MT e BR-163/MS).....	76
8 – Praças de Pedágio (BR-040/DF/GO/MG).....	77
9 – Praças de Pedágio (BR-040/DF/GO/MG).....	77
10 – Divisão dos grupos (trechos do Programa de Investimento em Logística: ferrovias)....	82
11 – Trechos ferroviários – leilão e concessão – 2ª etapa “PIL: ferrovias”.....	111
12 - Atribuições das Administrações Portuárias.....	129
13 - Formas exploração indireta e instrumentos jurídicos (“PIL: portos”).....	133
14 - Comparativo - art. 9º - Decretos - nº 8.033/13 e nº 8.464/15.....	137
15 – situação dos arredamentos de terminais portuários Bloco 1: Etapa 1 – PIL: portos (portos de Santos/SP e Pará).....	142
16 – situação dos arredamentos de terminais portuários Bloco 1: Etapa 2 – PIL: portos (portos de Santos/SP e Pará).....	143
17 – situação dos arredamentos de terminais portuários Bloco 2 – PIL: portos (portos em São Paulo, Paraná, Amapá, Maranhão, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santa Catarina).....	145
18 – Lista de Terminais de Uso Privativos – “PIL: portos”.....	147
19 – Cronograma de execução da concessão dos aeroportos do Galeão(RJ) e Confins(MG).....	150
20 – Investimentos do “PIL: aeroportos” – 2ª Etapa.....	155
21 - Investimentos – Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – “PIL: aeroportos”.....	168
22 – Cronograma de ampliação da pista (duplicação) – BR- 163/MS.....	206
23 – Obras de Melhorias – BR-163/MS.....	209
24 – Implantação de contornos em trechos urbanos.....	209
25 - Infraestrutura / Serviço Operacional – BR-163/MS.....	214
26 – Equipamentos Operacionais – br-163.....	217
27 – Localização original das Praças de Pedágio – BR-163/MS.....	220
28 – Multiplicadores de tarifas por Categoria de Veículos – BR-163/MS.....	225

29 - Tarifas e Pedágios – BR-163/MS.....	226
30 – Bases Operacionais provisórias - BR-163/MS.....	233
31 – Bases Operacionais definitivas BR-163/MS.....	234

### **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BSO	Bases Operacionais
CMO	Comissão Mista de Orçamento
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
FNP	Federação Nacional dos Portuários
FNAC	FNAC Fundo Nacional de Aviação Civil
ITS	ITS Sistema Inteligente de Transporte
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDAR	Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional
PGO	PGO Plano Geral de Outorgas
PIL	Programa de Investimentos em Logística
PNLT	PNLT Plano Nacional de Logística de Transportes
PNLP	PNLP Plano Nacional de Logística Portuária
PNLI	PNLI Plano Nacional de Logística Integrada
PPP	Parcerias Público-Privadas
PPI	PPI Programa de Parceria de Investimento
SAC	Secretaria da Aviação Civil

TJLP	Taxa de Juro a Longo Prazo
TCU	Tribunal de Contas da União
TUP	Terminais de Uso Privativo
SAU	Serviço de Atendimento ao Usuário

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	15
<b>Capítulo 1 – O PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA: O PRÓLOGO</b> .....	37
1.1 - O Programa de Investimento em Logística – PIL.....	37
1.2 - A lei nº 11.079/2004: um preâmbulo.....	42
1.3 - O Programa de Investimento em Logística: rodovias e ferrovias.....	53
1.4 - O Programa de Investimento em Logística: portos e aeroportos.....	55
<b>Capítulo 2 – “LOGISTICA POLÍTICA” OU POLÍTICA E LOGISTICA?....</b>	60
2.1 - O Programa de Investimento em Logísticas: rodovias.....	60
2.2- Programa de Investimento em Logística: Ferrovias.....	81
a) As intenções do “PIL: ferrovias” e o anúncio de um novo modelo ( <i>open access</i> ): narrativa(s) no passado.....	81
b) Decreto nº 8.129, de 23 de outubro 2013: antigas regras para o setor ferroviário (norma de um passado recente).....	88
c) Hermenêutica(s) jurídica e política: lei, risco(s) e interpretações (o fim estava próximo).....	91
d) “Hibridismo”, revogação da norma (Decreto nº 8.129/2013) e finalmente o fim	107
2.3 - Programa de Investimento em Logística: Portos.....	115
2.3.1 – “Logística” política: um novo marco regulatório para o setor portuário.....	115
a) Medida Provisória nº. 595, de 6 de dezembro de 2012 .....	115
b) Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013 (revogou a Lei nº. 8.630/1993 [A Lei de Modernização dos Portos]).....	123
2.4 - Programa de Investimento em Logística: aeroportos.....	149
a) Concessões de aeroportos: “PIL: aeroportos” – etapas 1 e 2 .....	149
b) Negociações para projetar uma nova estatal (A Infraero Serviços).....	156
c) Aviação regional: idas e vindas para a implantação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional.....	163

<b>Capítulo 3 – A INSERÇÃO DO PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA EM MATO GROSSO DO SUL.....</b>	<b>184</b>
3.1 – Projetos para Mato Grosso do Sul: intenções e materialidade.....	184
3.2 – Relatório (geográfico) de um processo histórico: a BR-163/MS – a “rodovia da vida”? .....	191
3.3 - Especulações, expectativas, canal de diálogo e “fontes de corredor” .....	237
<b>4 – CONCLUSÃO .....</b>	<b>244</b>
<b>5 – REFERÊNCIAS .....</b>	<b>259</b>
<b>APÊNDICE – Cronologia (ou anotações de fatos) das etapas de execução das obras de ampliação da BR-163/MS (Registro [geográfico/histórico] fotográfico).....</b>	<b>268</b>



A pedido do autor os Capítulos 1 e 2 foram retirados do pdf.

## **Capítulo 3 – A Inserção do Programa de Investimento em Logística em Mato Grosso do Sul**

### **3.1 – Projetos para Mato Grosso do Sul: intenções e materialidade**

O Programa de Investimento em Logística reservou para Mato Grosso do Sul investimentos em logística no setor rodoviário, ferroviário, aeroportuária e portuário. Esperava-se para Unidade Federativa a reestruturação e a instalação de fixos e de serviços logísticos eficientes e eficazes para o escoamento da produção estadual, o transporte de passageiros, bem como, quanto ao uso da intermodalidade e da multimodalidade.

Dessa maneira, é preciso explicar o que se entende por intermodalidade, multimodalidade e serviços logísticos. Em relação aos primeiros, é preciso saber que apesar da livre troca de equipamentos entre os diversos modais nas operações de transportes, no sentido de escoar mercadorias, integrando serviços e minimizando custos, existem diferenças quanto à emissão dos documentos de transporte das cargas. Na intermodalidade, por exemplo, se numa operação de transporte são utilizados caminhão, trem e navio, emitem-se três documentos independentes, um de cada transportador, assim como, a responsabilidade do produto transportado é individualizada por modal. Na multimodalidade ocorre à emissão de apenas um documento, independentemente de quantos modais sejam utilizados, geralmente esse documento é emitido por um Operador de Transporte Multimodal, que também fica responsável pelo transporte da carga (RIBEIRO, 2010, p.33).

No primeiro caso os proprietários das cargas estão sujeitos ao pagamento de impostos (inclusive do ICMS) no ponto de embarque, nas unidades de troca de equipamentos de transporte e no destino final. Dinâmica normativo-operacional que pode levar proprietários, operadores logísticos, consignatários, etc., a simplificarem o processo de movimentação de suas cargas, reduzindo-a a um modal, que no caso do Brasil, seria o rodoviário. Dessa forma, surgem dinâmicas, sobretudo advindas das empresas, no sentido de favorecer determinadas localidades. O sistema multimodal seria o mais aconselhável.

Quanto aos serviços logísticos, estes envolvem alguns segmentos, como a distribuição física (transporte), a administração de materiais e suprimentos, as operações

de movimentação de materiais, de produtos, que estão relacionados à estocagem, com objetivo principal de aumentar a competitividade em diversas escalas. Nesse sentido, as operações logísticas atuam desde a aquisição de matérias-primas à entrega ao consumidor final, realizando operações multimodais e intermodais. A empresa ao adotar a visão logística deseja eliminar os desperdícios, busca as melhores rotas e o menor tempo de percurso (diminuindo o tempo de entrega), evita curvas (de preferência, o transporte deve fluir retilineamente) e gargalos, para ter os custos logísticos reduzidos. Destarte, tenta evitar pedágios, substituir e/ou intercalar modais, personalizar serviços, armazenar mercadorias em pontos estratégicos, cuidar de burocracias, diminuindo-as sempre que for necessário, sobretudo, em relação aos impostos e liberalizações em alfândegas etc. (SILVEIRA, 2002, p.79/80).

Dito isso, no Mato Grosso do Sul tais opções seriam fundamentais, logo, o PIL e suas intenções eram de extrema relevância para que pudessem ser viabilizados. Quando lançado em 2012, o PIL destinou para o estado de Mato Grosso do Sul projetos que consistiam na concessão para construção e exploração de:

- a) dois trechos ferroviários;
- b) nove aeroportos regionais;
- c) um Terminal de Uso Privativo; e
- d) três trechos rodoviários.

Os três primeiros projetos ficaram (ou ainda estão) no âmbito das intenções, nenhum se efetivou como fora anunciado. No que diz respeito à rede ferroviária, o mencionado Programa, inicialmente, reservou para Mato Grosso do Sul a construção de duas Ferrovias:

1. Maracaju/MS-Panorama/SP – Estrela d’Oeste/SP. Este trecho daria continuidade a Ferrovia do Pantanal – EF-267, no sentido Mato Grosso do Sul – São Paulo, o outro segmento interligaria o município de Panorama/MS a Porto Murtinho/MS; e
2. Maracaju/MS-Mafra/PR, com interconexão em Cascavel/PR, havia previsão de instalar um ramal ao porto de Paranaguá/PR.

Todavia, com o decorrer das reuniões participativas, ao longo do ano de 2013, para colher subsídios com vistas ao aprimoramento das Minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Preliminares disciplinadores das condições da concessão à iniciativa privada, ocorreram algumas mudanças de traçado. Dessa forma, no ano de 2014 um novo anúncio foi realizado (por parte da ANNT) e ficou decidido que os segmentos a serem instalados e concedidos seriam:

1. Dourados/MS-Estrela d'Oeste/SP (parte da ferrovia Anápolis - Estrela D'Oeste). O Trecho Dourados/MS – Panorama/SP faz parte EF-267, o segmento Panorama/SP-Estrela d'Oeste/SP corresponde a EF-151. Para este segmento já haviam sido realizados em dezembro de 2014 os estudos ambientais, em abril de 2015 estavam sendo efetivados novos estudos de engenharia e econômicos financeiros, para estes, o prazo para entrega dos resultados era até 04 de fevereiro de 2015. A ferrovia entraria pelo município de Brasilândia/MS, seguindo por Santa Rita do Pardo/MS, Bataguassu/MS, Nova Andradina/MS, Angélica/MS, Deodápolis/MS e Dourados/MS. Ao todo seriam 669 km de extensão.
2. Maracaju/MS – Engenheiro Bley/PR - Lapa/PR-Paranaguá/PR. Para este trecho, o colhimento dos subsídios com vistas à elaboração das Minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Preliminares ocorreu entre junho de 2014 e março de 2015. Em Mato Grosso do Sul, a previsão era que a ferrovia passasse, além de Maracaju, por Dourados, Itaporã, Caarapó, Amambaí/, Iguatemi, Eldorado e Mundo Novo.

Os trechos supracitados foram excluídos do “PIL: ferrovias”. Não conseguimos obter informações sobre os motivos. Mas aparentemente, as alterações no que tange a forma de contratação para o setor (leilão com outorgas), as incertezas acerca da Valec garantir os investimentos para o setor, sentimento desencadeado com o parecer do TCU, no final de 2013, sobre o trecho Lucas do Rio Verde/MT e Campinorte/GO (parte integrante da EF-354 – Ferrovia de Integração do Centro-Oeste - FICO) e a instabilidade política do contexto nacional contribuíram para que os projetos não deslanchassem.

O fato é que em junho de 2015, a 2ª etapa do “PIL: ferrovias”, o trecho ferroviário entre Três Lagoas e Estrela d’Oeste/SP aparece como objeto de concessão, os estudos de engenharia foram entregues dia 30 de setembro de 2015 à ANTT em conjunto com a proposta de vinculação à concessão e utilidade para a licitação do trecho Ferrovia Norte-Sul (Anápolis/GO – Estrela D’Oeste/SP e Estrela D’Oeste/SP). A ANTT realizou Audiências Públicas entre 19 de janeiro e 19 de fevereiro de 2016 para tomar subsídios referentes ao projeto. Até fevereiro de 2017 não havia previsão da concessão.

Ademais, estavam previstos para o estado de Mato Grosso do Sul investimentos no setor aeroportuário. Com o lançamento do “Programa de Investimento em Logística: aeroportos” foi anunciado pelo Governo Federal o carreamento de recursos, com um valor inicial na ordem de R\$ 201,4 milhões, para aeroportos de nove cidades:

1. Campo Grande;
2. Dourados;
3. Corumbá;
4. Três Lagoas;
5. Costa Rica;
6. Coxim;
7. Bonito;
8. Naviraí; e
9. Nova Andradina.

Entretanto, nenhum projeto efetivamente saiu do papel, juntamente com o impasse para definição do parceiro da Infraero Serviços, havia um outro quanto aos critérios para os municípios participarem do Programa, sobretudo, pois a criação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional ocorreu somente no ano de 2016. Como modelo propunha parcerias com estados e municípios para gestão dos equipamentos era preciso definir subsídios para os voos que tivessem origem e destinos aos aeroportos regionais e que tipo de investidor poderia participar.

Esta discussão foi protelada com o prazo de encerramento do prazo de vigência para a votação da Medida Provisória nº 652, de 25 de julho de 2014, cujo objetivo era criar o “Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional”, instituto que permitiria a subvenção. O prazo era até 25 de novembro de 2014. A criação do PDAR não ocorreu

como o previsto, o subsídio para a aviação regional não veio na forma integral, apenas 30% do Fundo Nacional da Aviação Civil. Com a ascensão do Governo Temer, as regras mudaram, os investimentos foram reduzidos e as diretrizes redefinidas, a previsão é no ano de 2017 sejam realizados investimentos em 53 aeroportos regionais. Os aportes destinados para aeródromos em Mato Grosso do Sul não apareceram na lista, sobretudo, pois houve alterações quanto aos critérios para carreamento dos recursos (entre os quais interesse dos estados e municípios em assumir as operações nos aeroportos regionais, algo que estava destinado a Infraero Serviços).

Em julho de 2013, o governo anunciou o direcionamento de investimentos para a construção de cinquenta novos Terminais de Uso Privativos (TUPs). Do total, vinte e sete empreendimentos seriam destinados a Região Norte (R\$ 1,8 bilhão em investimentos). O Nordeste seria contemplado com três TUPs (o aporte era de R\$ 4,5 bilhões). O Sudeste receberia R\$ 4,6 bilhões em investimento para edificação de 12 novos terminais. No Sul do País seriam instalados cinco empreendimentos, num aporte de R\$ 150 milhões. Estavam previstos para o Centro-Oeste três novos terminais. Neste caso, os recursos somariam R\$ 43 milhões<sup>162</sup>. O Governo Federal reservou, com o “Programa de Investimento em Logística: portos”, ao estado de Mato Grosso do Sul a autorização para instalação e operação de Terminal de Uso Privativo (TUP) na cidade de Três Lagoas.

A empresa Eldorado e Celulose e Papel S.A, participou de processo, inscrito no Anúncio Público nº 001/2013<sup>163</sup> requerendo autorização para instalação de Terminal de Uso Privativo (TUP) no município de Três Lagoas.

No pedido de autorização encaminha a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ consta que o terminal seria instalado na margem direita do Córrego Bebedouro, reservatório de Jupiá, para a realização de operações referentes à expedição de celulose e recepção de toras em barcaças fluviais impulsionadas por empurrador. O TUP seria constituído de uma dársena estimada em 90 metros por 55 metros que permitiria a embarcação simultânea de quatro barcaças. O projeto também considerava dois tipos de *dolphins*. O equipamento movimentaria 1.750.000 toneladas/ano e 9000 toneladas/dia (Seria um terminal de uso exclusivo, ao contrário do

---

<sup>162</sup> “Governo anuncia primeiros TUPs a serem construídos sob novo marco do setor portuário”. Disponível em:< <http://www.portosenavios.com.br/portos-e-logistica/19790-governo-anuncia-primeiros-tups-a-serem-construidos-sob-novo-marco-do-setor-portuario>>. Acesso em 20 fev. 2013.

<sup>163</sup> Publicado no Diário Oficial da União, nº 127, Seção 3, do dia 04 de julho de 2013.

que previa as regras). O valor do investimento seria na ordem de R\$ 30 milhões de reais, com capacidade instalada (dinâmica) de 3.000.000 de toneladas/ano, não possuiria área para armazenagem, a celulose seria armazenada na fábrica com capacidade estática de 40.000 toneladas.

A ANTAQ considerou a empresa apta quanto às diretrizes do planejamento setorial e viabilidade locacional em 05 de dezembro de 2013. Deste modo, era grande a expectativa para que assinasse contrato para instalação e exploração do equipamento nos novos termos destinados para o setor, sustentados pela Lei 12.815/2013 e regulado pelo Decreto 8.033/2013. O prazo para a empresa apresentar a documentação complementar se se encerrava no dia 05 de março de 2014 e o contrato poderia ser assinado até maio do mesmo ano.

Contudo, a ANTAQ somente publicou a autorização para construção e exploração em julho de 2014<sup>164</sup>. O processo reconhecia a possibilidade de celebração de Contrato de Adesão entre a Secretaria de Portos da Presidência da República (Poder Concedente) e a empresa. No lançamento da 2ª fase do “PIL: portos”, em junho de 2015, o TUP destinado ao município de Três Lagoas, requerido pela Eldorado e Celulose e Papel S.A aparecia na rela de equipamentos que estavam em processo de análise, com projeto estimado no mesmo valor que já mencionamos. Todavia, até fevereiro de 2017 não havia informações oficiais acerca da assinatura do contrato de adesão relacionado ao TUP.

No que tange as rodovias, para a mencionada Unidade Federativa ficaram destinados para serem concedidos a iniciativa privada segmentos da BR-262/MS (trecho Campo Grande/MS – Três Lagoas/MS), com uma extensão 327 km e um investimento de R\$ 2,5 bilhões de reais, da BR-267/MS (sentido Nova Alvorada do Sul – estado de São Paulo, cidade de Presidente Epitácio), cuja extensão é de 249 km e previsão de investimento em R\$ 2 bilhões de reais. Estes trechos foram excluídos da 1ª etapa do Programa de Investimento em Logística (publicada em agosto de 2012). Em junho de 2015, os segmentos voltaram à pauta do PIL. Foram destinados os mesmos valores e projeto. Até fevereiro de 2017 não havia previsão de realização de leilão e os trechos não foram concedidos.

O outro trecho anunciado foi o da BR-163/MS, entre a cidade de Sonora (norte estadual) e Mundo Novo (sul estadual). Este segmento foi concedido como fora

---

<sup>164</sup> Publicado no Diário Oficial da União do dia 21 de julho de 2014.

anunciado em 2012, os 847,2 Km da BR-163/MS foram concedidos a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (CCR MSVia), do Grupo CCR, criada especificamente para o processo.

A empresa venceu o quarto leilão de rodovias (realizado no dia 17/12/2013) promovido pelo Governo Federal.

**Figura nº 5 – Aspecto (s) do Leilão da BR 163/MS**



Fonte: [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br) - 17.12.2013

A tarifa de pedágio oferecida pela concessionária foi de R\$ 0,04381 por quilômetro, o que representou um deságio de 52,74% em relação ao teto inicial de R\$ 0,0927 (o critério do Governo foi por menor tarifa). Foram implantadas nove praças de pedágio entre Sonora (norte) e Mundo Novo (sul). O contrato foi assinado em março de 2014, o início das obras e da prestação de serviços referentes ao trecho ocorreu em abril do mesmo ano, os pedágios somente começaram a ser cobrados a partir de agosto de 2015. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 5,5 bilhões de reais. Já podem ser sentidos os primeiros desdobramentos desse processo, a concessionária já atua no segmento prestando os serviços estipulados em contrato.

Desta forma, dentre as intenções anunciadas na 1ª e 2ª etapa do Programa de Investimento em Logística, observa-se que somente no setor rodoviário efetivamente ocorreria materialização do que fora projetado pelo Governo Federal, isto é, a concessão do trecho referente à Mato Grosso do Sul da BR-163.

Com tal pressuposto nas próximas seções desse capítulo discutiremos a inserção do estado de Mato Grosso do Sul no “Programa de investimento em Logística: rodovias”. Verificaremos como as ações do “PIL: rodovias” foram materializadas (entre março de 2014 e dezembro de 2016) e quais interações espaciais foram e estão sendo produzidas em território sul-mato-grossense, bem como, analisaremos alguns dos processos que também circunscrevem a institucionalidade, especialmente, no campo político.

### **3.2 – Relatório (geográfico) de um processo histórico: a BR-163/MS – a “rodovia da vida”?**

A assunção da BR-163 no estado de Mato Grosso do Sul, por parte da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (CCR MSVia), ocorreu no dia 12 de abril de 2014, exatamente um mês após a assinatura do contrato. O objeto de concessão consiste na exploração da infraestrutura e na prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade, bem como, na manutenção do nível de serviço do mencionado Sistema Rodoviário<sup>165</sup>. Deste modo, serão 30 anos de concessão.

---

<sup>165</sup> Contrato de Concessão. EDITAL nº 005/2013. Parte VII, Brasília, 2013, p.10.

De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia (PER), o Sistema Rodoviário concedido compreende um trecho de 847,2 Km de extensão da rodovia BR-163/MS (entre a divisa do estado do Mato Grosso e divisa com o estado do Paraná) e além da pista e vias marginais é composto por:

*[...] elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão<sup>166</sup>.*

Do total de extensão, são 818,6 km de pista simples (que segundo o contrato deverão ser duplicado em cinco anos), a pista dupla com canteiro central abrange 28,6 km, este segmento está inserido no perímetro urbano de Dourados/MS, com início no Km 255,9 (na altura da EMBRAPA) e fim no Km 281 em Vila Vargas (distrito da cidade)<sup>167</sup> e 13,9 Km do fixo é composto por vias marginais pavimentadas. Dezenove cidades sul-mato-grossenses são lindeiras com a rodovia, que arregimenta uma população de 1,3 milhões de pessoas.

As obrigações contratuais a MSVia, referente ao processo de concessão, estavam previstas para serem executadas a partir de quatro frentes de ação:

1. **Frente de Recuperação e Manutenção.** Deveria ser executada em 12 meses (a estimativa era de que em abril de 2015, tudo que estivesse previsto para essa fase deveria estar cumprido). No PER este período é classificado de “Trabalhos Iniciais”;
2. **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço.** A Concessionária tinha um prazo 48 meses para realizar as ações desta etapa, isso passou a ocorrer após a expedição das licenças específicas (entre elas a ambiental);
3. **Frente de Conservação.** Esta consiste num conjunto de operações preventivas, rotineiras e emergenciais empreendidas com o intuito de preservar as características físico-operacionais e técnicas do Sistema Rodoviário e das instalações da Concessionária. Esses procedimentos

---

<sup>166</sup> ANEXO II. PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER). Brasília, 2013, p. 06.

<sup>167</sup> Idem, p. 87.

tiveram início com a assunção da BR-163 e todo seu sistema e estender-se-á até o final do prazo de concessão.

4. **Frente de Serviços Operacionais.** A implantação e operacionalização de infraestruturas e serviços é o objetivo dessa frente de atividades. Tais obrigações deveriam ser atendidas num prazo mínimo de 12 meses e máximo de 24. São ações que estão relacionadas aos “Trabalhos Iniciais”, cujas complexidades são dessemelhantes. Iniciou-se com a assunção da MSVia e estende-se até o final do prazo de concessão.

Mediante tal empreitada, surgiram inúmeras expectativas, bem como, promessas passaram a ser anunciadas à sociedade sul-mato-grossense. De acordo com o presidente da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (CCR MSVia), o Sr. Maurício Soares Negrão:

*Quero assumir um compromisso aqui, nós vamos transformar essa rodovia, em “rodovia da vida”, nós vamos acabar com esse nome terrível de “rodovia da morte”, podem ter certeza que esse é um compromisso que eu assumo de cara, e nós em cinco anos vamos reverter esse título. Nós fizemos a opção por Mato Grosso do Sul, pois estamos acreditando nesse desenvolvimento pujante que o estado vem atravessando e nós vamos poder participar desse crescimento e nós viemos aqui para ser uma empresa do Mato Grosso do Sul, tanto que o nosso nome, o nome que escolhemos para explorar a rodovia é Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A., o nome fantasia é CCR MSVia<sup>168</sup>.*

Com essas palavras, o Sr. Maurício Negrão iniciava a Audiência Pública realizada no mês de maio de 2014, na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, na capital Campo Grande (da qual estivemos presente), sobre o processo de concessão do Sistema Rodoviário da BR-163/MS. Esta tem a alcunha de “rodovia da morte” em decorrência dos elevados índices de acidentes<sup>169</sup>. O evento contou com a presença de vários segmentos da sociedade sul-mato-grossense e serviu para gerar as explicações iniciais das fases e procedimentos que seriam aplicados para reestruturar, ampliar a capacidade operacional e conservar o sistema que compõe a BR-163 em Mato Grosso do Sul.

---

<sup>168</sup> Audiência Pública “Impactos Econômicos da Duplicação da BR-163/MS”. Realizada no dia 07/05/2014.

<sup>169</sup> De acordo com o planejamento da concessionária, o objetivo é reduzir o número de mortes em consequência de acidentes na rodovia em 40% nos primeiros cinco anos de concessão.

Para a BR-163/MS chegar ao patamar de “rodovia da vida” a MSVia (de acordo com o executivo em questão) terá que cumprir um cronograma que consiste em empreender o que está previsto nas “Frentes” há pouco citadas num período de cinco anos, na qual duplicar a rodovia é uma delas, haja vista que a pista duplicada ser somente um dos elementos de segurança que compõem o sistema que está em processo de implantação (Figuras nº 6).

Para cumprir com o objeto de contratação a MSVia iniciou suas atividades no dia 12 de abril de 2014, colocando em prática as atividades atinentes a primeira frente de trabalho (Frente de Recuperação e Manutenção), os chamados “Trabalhos Iniciais”.

**Figura nº 6 – O anúncio e aspecto do início das obras de duplicação**



Fonte: [www.campograndenews.com.br](http://www.campograndenews.com.br) - 24.07.2014

Quando a Audiência Pública foi realizada já estavam em pleno andamento. As primeiras ações na rodovia foram empreendidas entre o Km 688 e Km 477 da BR-163/MS, trecho em que compreende a infraestrutura do contorno rodoviário de Campo Grande/MS.

Desta maneira, a Frente de Recuperação e Manutenção (“Trabalhos Iniciais”) consistiu em intervenções sobre pavimento asfáltico, instalação de sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, implantação de Obras de Artes Especiais e Obras de Artes Correntes (OACs), atividades relacionadas ao Sistema de Drenagem, ações de Terraplanagem e obras na estrutura de Contenção, serviços no Canteiro Central e Faixa de Domínio da rodovia e a instalação de Sistemas elétricos e Iluminação e a Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais (fundamental para o início das atividades da Frente de Serviços Operacionais).

Constatamos a realização das etapas supracitadas com o trabalho de campo que realizamos na BR-163/MS, no período de junho a setembro de 2014, entre o Km 477 e Km 226, no sentido Caarapó/MS – Campo Grande/MS. De acordo com o Contrato de concessão, mais especificamente o Programa de Exploração da Rodovia, estava previsto para cada performance citada:

**a) Pavimento:**

1. Ações de correção de desnível.
2. Reparos localizados na pista, de natureza superficial e profunda.
3. Fresagem e recomposição emergencial de revestimento asfáltico.
4. Reparos localizados nos segmentos com acostamentos em más condições.
5. Eliminação de degrau acentuado entre a pista de rolamento duplicada e o acostamento.
6. Serviços de melhoria das condições de conforto ao rolamento em segmentos críticos.
7. Solução de problemas de irregularidades localizados nas encostas adjacentes ou no próprio terrapleno.
8. Eliminar e prevenir a ocorrência de flechas nas trilhas de rodas superiores e de desnível superior, causado por recapeamentos diferenciados.

**Figura nº 7 – Fresagem da Pavimentação Asfáltica – entre Km 248 e Km 254 (sentido Caarapó/MS – Dourados/MS).**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, maio de 2014.

**b) Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança:**

1. Recomposição da sinalização, com recuperação, substituição e adição de dispositivos, inclusive nos acesso particulares.

2. Intervenção em pontos com sinalização horizontal (faixas) deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento.
3. Substituição de placas de sinalização vertical e aérea danificada ou ilegíveis.
4. Reparação de todos os trechos que apresentam ausência ou insatisfatoriedade de sinalização horizontal.
5. Recuperação ou substituição de barreiras e defensas danificadas ou não ancoradas.
6. Reparação de trechos com desníveis acentuados
7. Recomposição de trechos em que a sinalização apresenta situações de descontinuidade ou má visibilidade (diurna e/ou noturna).
8. Recomposição da sinalização vertical, com adição, recuperação e substituição de dispositivos danificados ou removidos.
9. Substituição de placas de sinalização vertical.
10. Execução de reparos ou substituição dos dispositivos de segurança.
11. Fixação de balizadores retrorrefletivos em todas as defensas e barreiras, espaçados de acordo com as normas vigentes do DNIT.
12. Execução de serviços emergenciais de recuperação nas defensas metálicas.
13. Instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento.
14. Aplicação de pintura provisória nas linhas delimitadoras de faixas de tráfego, delimitadoras de bordo, de transição de largura de pista e em marcas de canalização de faixa de tráfego.
15. Aplicação de tachas retrorrefletivas em locais de maior risco de acidentes e junto às áreas operacionais (postos de pesagem, praças de pedágio, postos e delegacias da Polícia Rodoviária Federal e postos de fiscalização da ANTT).

c) **Obras de arte especiais – OAEs** (pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores e passarelas de pedestres integrantes da Rodovia):

1. Reparos e recuperação de todos os guarda-corpos, guarda-rodas, passeios e pavimento das pontes e viadutos, com substituição de elementos não passíveis de recuperação.
2. Limpeza e pintura de guarda-corpos, guarda-rodas e da estrutura.
3. Correção de depressão no encontro com a via.
4. Reparo de juntas.
5. Execução de injeção ou selagem de fissuras.
6. Recuperação estrutural integral de todas as passarelas e aplicação de tinta protetora em suas superfícies visíveis, com substituição de elementos não passíveis de recuperação.
7. Remoção de todo o entulho gerado para locais apropriados, de acordo com o estabelecido pelos órgãos ambientais.
8. Execução de serviços de limpeza, desobstrução e recuperação dos sistemas de drenagem dos tabuleiros, descidas d'água e encontros das OAEs.
9. Eliminação de problemas emergenciais, de qualquer natureza que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade das OAEs.

**Figura nº 8 – Operários implantando sinalização vertical (Placa) – Km 465 da BR-163/MS (sentido Campo Grande/MS – Dourados/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, junho de 2014.

**d) Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs):**

1. Atividades de limpeza, desassoreamento e desobstrução de sarjetas, canaletas, e descidas d'água em trechos descontínuos.
2. Intervenções em bueiros, incluindo desassoreamento e limpeza de bocas.
3. Implantação de dispositivos de drenagem que escoam eventuais empoçamentos sobre as faixas de rolamento com vistas a prevenir situações de aquaplanagem.
4. Serviços de drenagem superficial (meios-fios, sarjetas de corte, sarjetas no canteiro central, valetas de proteção de corte, valetas de proteção de aterro, bocas-de-lobo, etc.).
5. Serviços de drenagem profunda e do pavimento e OACs (bueiros de greide e de talvegue).

6. Execução de todas as obras e serviços considerados emergenciais, de restauração, desobstrução e limpeza do sistema de drenagem da rodovia.
7. Complementação dos trabalhos de recuperação dos dispositivos de drenagem por serviços e obras de prevenção de erosões.
8. Utilização de método não destrutivo, constatada a necessidade, para complementação de bueiros.

**e) Terraplenagem e estruturas de contenção:**

1. Recomposição de aterros e reconformação de taludes de corte que estiverem comprometendo a plataforma da rodovia.
2. Remoção de todos os materiais resultantes de deslizamento ou carreados para a plataforma.
3. Remoção dos materiais e pedras da superfície dos taludes de corte.
4. Recomposição das obras de drenagem superficial de modo a permitir o livre escoamento das águas e evitar a erosão de terraplenos e contenções.
5. Limpeza e a desobstrução dos sistemas de drenagem das obras de contenção.
6. Execução de tratamento emergencial às obras de contenção com indícios de comprometimento.
7. Recuperação emergencial de terraplenos e das obras de contenção.

**Figura nº 9 – Terrapleno para duplicação da pista – Km 233 (sentido Dourados – Caarapó/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, junho de 2014.

**f) Canteiro Central e Faixa de Domínio:**

1. Serviços de capina, roçada, poda, limpeza e retirada de entulhos e materiais orgânicos.

2. Recomposição de cobertura vegetal no canteiro central e nos taludes e cortes desprotegidos.
3. Despraguejamento manual de gramados e corte e remoção de árvores, onde necessário à segurança.
4. Atividades de roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e em, no mínimo, 4 m da largura da faixa de domínio da rodovia.
5. Atividades de capina, com o intuito de tornar a faixa de domínio e o canteiro central livres de vegetação daninha, além de assegurar a adequada visibilidade da sinalização.
6. Execução de serviços de poda e roçada em toda a área gramada dos acessos, trevos e entroncamentos.
7. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão e largura do canteiro central e dos entornos de passarelas, edificações e áreas operacionais e de suporte.
8. Corte e remoção de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários.

**Figura nº 10 – Serviço de roçada - Km 236 da BR-163/MS (sentido Dourados/MS – Caarapó/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, junho de 2014.

**g) Sistemas Elétricos e de Iluminação:**

1. Recuperação dos sistemas de iluminação da rodovia implantados com os objetivos de fiscalização pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) ou para prevenção de acidentes.
2. Implantação de sistemas de iluminação na rodovia nos trechos próximos às Bases Serviço de Atendimento ao Usuário, Centro de Controle Operacional, Balanças fixas (nas novas e nas já existentes), Postos da PRF, Postos Fiscais (já existentes) e Postos de fiscalização da ANTT.

3. Implantação do sistema de iluminação das praças de pedágio.
4. Recuperação integral de todos os sistemas elétricos e de iluminação, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte.
5. Limpeza geral de postes e luminárias e, se necessário, sua pintura.
6. Substituição de postes, luminárias, reatores e lâmpadas.
7. Recuperação ou substituição de redes de distribuição e aterramento e dispositivos de acionamento da iluminação ineficientes ou inoperantes.

**h) Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais:**

1. Construção e/ou recuperação e reforma das edificações da rodovia.
2. Construção, reforma e recuperação de postos de pesagem, incluindo o sistema viário e áreas de estacionamento/transbordo.
3. Construção, reforma e recuperação de postos da Polícia Rodoviária Federal.
4. Construção de demais edificações da concessionária e dos postos da ANTT.

**Figura nº 11 – Reforma do Posto da PRF – km 455 da BR-163/MS**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, junho de 2014.

Como já foi mencionado, essa etapa deveria ser concluída em 12 meses e não havia a necessidade da Licença Ambiental, visto tais ações serem permitidas nos termos do artigo 8º da Portaria Interministerial nº 288, de 16 de julho de 2013 do Ministério do Meio Ambiente e Ministério dos Transportes. Esta normativa possibilita o início das obras até a emissão da licença, assim como, o início do processo de pavimentação e duplicação da rodovia deve respeitar o estipulado no artigo 3º da Portaria nº 289, de 16 de julho de 2013, do Ministério do Meio Ambiente.

A Portaria nº 288/2013 institui o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis - PROFAS e o seu artigo 4º estabelece:

*Art. 4º Os responsáveis pelas rodovias federais pavimentadas e em operação, que estejam sem as respectivas licenças ambientais na data de publicação desta portaria e que ainda não tenham sido objeto de regularização ambiental, terão o prazo máximo de trezentos e sessenta dias para firmar Termo de Compromisso com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA [...] com o fim de apresentar, de acordo com o cronograma estabelecido no art. 6º, os Relatórios de Controle Ambiental-RCAs, que subsidiarão a regularização ambiental, por meio das respectivas Licenças de Operação - LOs<sup>170</sup>.*

A assinatura do Termo de Compromisso foi uma exigência contratual, o documento é firmado trinta dias após assinatura do contrato, sem ele as intervenções primeiras (“Trabalhos Iniciais”) não ocorrem. A Empresa de Planejamento e Logística – EPL é a responsável pela análise do processo para a liberação da Licença e como o processo precisa ser regularizado em sua totalidade, a Portaria nº 288/2013 garante antecipação das obras:

*Art. 8º Ficam autorizadas, para as rodovias federais pavimentadas, duplicadas ou não, em processo de regularização, a partir da assinatura do Termo de Compromisso e dentro de seu período de vigência, as seguintes intervenções, desde que atendidos os procedimentos estabelecidos na legislação pertinente:*

*I - as atividades de manutenção, contemplando conservação, recuperação e restauração;*

*II - as atividades de melhoramento, desde que tenham extensão de até 5 km e não se enquadrem na exigência de que trata o art. 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981;*

*III - a ampliação da capacidade, incluindo a duplicação parcial, exceto para rodovias localizadas na Amazônia Legal, e desde que inserida na faixa de domínio existente, tenha extensão de até 25 km e não implique em supressão de vegetação nativa arbórea, intervenção em área de preservação permanente - APP, relocação de população, intervenção direta em áreas legalmente protegidas e não se enquadre*

---

<sup>170</sup> Portaria Interministerial MMA/MT Nº 288, de 16 de Julho de 2013.

na exigência de que trata o art. 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981;

*IV - as supressões de vegetação, relacionadas exclusivamente às atividades dos incisos I e II, e desde que objetivem a segurança e a trafegabilidade da rodovia, excluídas as supressões de vegetação com rendimentos lenhosos e de áreas consideradas de preservação permanente - APP, sem prejuízo do respeito aos casos específicos de proteção ambiental previstos na legislação;*

*V - exceto para as rodovias localizadas na Amazônia Legal, as operações de empréstimo e bota-fora necessárias à realização das atividades descritas no inciso I deste artigo, desde que inseridas no Projeto de Engenharia e no Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, e realizadas fora de áreas de preservação permanente - APP, sem prejuízo do respeito aos casos específicos de proteção ambiental previstos na legislação; e*

*VI - exceto para as rodovias localizadas na Amazônia Legal, as operações de empréstimo e bota-fora necessárias à realização das atividades descritas nos incisos II e III deste artigo, desde que inseridas nas áreas da faixa de domínio da rodovia e realizadas fora de áreas de preservação permanente - APP, sem prejuízo do respeito aos casos específicos de proteção ambiental previstos na legislação<sup>171</sup>.*

Por outro lado, a Portaria nº 289/2013 dispõe sobre procedimentos a serem aplicados no licenciamento ambiental e na regularização ambiental de rodovias federais.

Sobre a pavimentação pode-se ler:

*Art. 3º A implantação e pavimentação de rodovias federais deverá seguir o procedimento ordinário de licenciamento ambiental, segundo a natureza, porte e localização do empreendimento.*

*§1º No licenciamento de implantação e pavimentação de rodovias federais, localizadas fora da Amazônia Legal e com extensão inferior a 100 Km, o procedimento poderá ser específico, quando a atividade não compreender:*

*I - remoção de população que implique na inviabilização da comunidade e/ou sua completa remoção;*

*II - afetação de unidades de conservação de proteção integral e suas respectivas Zonas de Amortecimento-ZA;*

*III - intervenção em Terras Indígenas, respeitando-se os limites de influência estabelecidos na legislação vigente;*

*IV - intervenção em Território Quilombola, respeitando-se os limites de influência estabelecidos na legislação vigente;*

*V- intervenção direta em bens culturais acautelados;*

*VI - intervenção física em cavidades naturais subterrâneas, respeitando-se os limites estabelecidos na legislação vigente;*

*VII - supressão de vegetação primária, bem como de vegetação secundária em estágio avançado de regeneração do Bioma Mata Atlântica;*

*VIII - supressão de fragmentos de vegetação nativa, incluindo-se os localizados em área de preservação permanente, acima de 40% da área total.*

---

<sup>171</sup> Portaria Interministerial MMA/MT Nº 288, de 16 de Julho de 2013.

§ 2º No licenciamento de pavimentação de rodovias federais existentes, quando a atividade estiver integralmente localizada na faixa de domínio existente, e desde que atendidos os critérios e requerimentos estabelecidos no caput e incisos do § 1º, o procedimento específico poderá ser realizado com emissão direta de Licença de Instalação.

§3º Ao requerer licenciamento ambiental específico ao IBAMA, o empreendedor deverá apresentar declaração contendo as informações que comprovem a não implicação em quaisquer dos critérios descritos nos incisos I a VIII do §1º deste artigo.

§4º O IBAMA ratificará ou não, com base na documentação apresentada, o procedimento específico de licenciamento ambiental de que trata os §§1º e 2º, num prazo de até 20 dias após protocolo dos documentos pertinentes.

§5º O procedimento específico de licenciamento para implantação ou pavimentação de rodovias será objeto de elaboração de Estudo Ambiental-EA e Projeto Básico Ambiental-PBA.

§ 6º No licenciamento de pavimentação de rodovias existentes, envolvendo procedimento específico com emissão direta de LI, o Estudo Ambiental- EA e o Projeto Básico Ambiental-PBA deverão ser apresentados concomitantemente<sup>172</sup>.

Em outras palavras, sem a Licença Ambiental a concessionária pode ampliar a capacidade e duplicar a rodovia de forma parcial. Obras no sistema rodoviário em processo de regulamentação ambiental são empreendidas somente na Faixa de Domínio e numa extensão de 25 km cada, e não devem implicar supressão de vegetação nativa, relocação de população, impactar unidades de conservação e terras indígenas ou quilombola e devem estar localizadas fora da Amazônia Legal.

O presidente da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (CCR MSVia), o Sr. Maurício Soares Negrão, denominou os dois dispositivos de “Via Rápida” e explicou que:

*Os senhores sabem que hoje para fazer qualquer empreendimento nós temos que ter a tal da Licença Ambiental. Esse processo é um pouco demorado, leva um ano, até mais para fazer uma Licença tal a importância que o tema tem [...] Só que para a gente iniciar logo os trabalhos e não ficar esperando [...] o governo através de duas Portarias Interministeriais criou um instrumento que possibilita você iniciar a duplicação sem a Licença Ambiental<sup>173</sup>.*

De igual modo, antes do início das obras de ampliação de capacidade da rodovia, o executivo afirmou que o processo de duplicação da BR-163 não seria em trechos

---

<sup>172</sup> Portaria MMA Nº 289, de 16 de Julho de 2013

<sup>173</sup> Audiência Pública “Impactos Econômicos da Duplicação da BR-163/MS”. Realizada no dia 07/05/2014.

contínuos, por conta das exigências das Portarias nº 288/2013 e nº 289/2013, bem como, não seriam contemplados os segmentos que a empresa pensava ser mais adequado.

O fato é que em julho de 2014 a MSVia deu início a Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, entre os quais estão o conjunto de obras e serviços “[...] de duplicação da Rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisorias de pistas e implantação de pórticos”<sup>174</sup>.

Quanto às obras ampliação da BR-163/MS, 10% da pista (80,6 km) deveria estar duplicada até outubro de 2015 (18 meses) e em 60 meses um total de 806,3 Km (Quadro nº 22). O IBAMA autorizou a duplicação em 10 segmentos da rodovia, em um total de 89,2 km de extensão. De acordo com o *site* da MSVia, são eles:

1. Caarapó - do km 192,3 ao km 203,5 (11,2 km de extensão, sentido Sul);
2. Caarapó – do km 227,3 ao km 237,1 (9,8 km de extensão, sentido Sul);
3. Jaraguari – do km 513,3 ao km 519,7 (6,4 km de extensão, sentido Sul);
4. Bandeirantes/Camapuã – do 580,3 ao km 591,0 (10,7 km de extensão, sentido Sul);
5. S. Gabriel do Oeste/Bandeirantes/Camapuã – do km 595,0 ao km 602,0 (7,0 km de extensão, sentido Sul);
6. São Gabriel do Oeste – do km 620,4 ao km 629,0 (8,6 km de extensão sentido Sul);
7. São Gabriel do Oeste – do km 630,3 ao km 648,7 (18,4 km de extensão, sentido Sul);
8. Rio Verde de Mato Grosso – do km 651,8 ao km 656,2 (4,4 km de extensão, sentido Sul);
9. Rio Verde de Mato Grosso – do km 694,9 ao km 699,5 (4,6 km de extensão, sentido Sul); e
10. Sonora – do km 824,5 ao km 832,6 (8,1km de extensão, sentido Norte).

Entre julho e dezembro de 2014, a grande concentração de obras de ampliação estava no norte de Mato Grosso do Sul, ao todo eram oito trechos em processo de duplicação. No mesmo período a única frente no sul do estado era o trecho entre

---

<sup>174</sup> ANEXO II . PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER). 2013, p. 32.

Dourados/MS e Caarapó/MS. Estes segmentos foram liberados pela EPL por conta da liberação das licenças ambientais.

### Quadro nº 22 – Cronograma de ampliação da pista (duplicação) – BR- 163/MS

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
2	129,0	16%
3	193,5	24%
4	274,1	34%
5	209,7	26%
<b>Total para implantação</b>	<b>806,3</b>	<b>100%</b>
<b>Trecho duplicado (Perímetro urbano de Dourados/MS)</b>		<b>28,6</b>
<b>Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado</b>		<b>12,3</b>
<b>Extensão do lote</b>		<b>847,2</b>

Fonte: adaptado do Anexo II. Programa de Exploração da Rodovia/BR-163/MS. 2013, p.32.

As obras de ampliação no segmento entre Dourados/MS e Caarapó/MS (Figuras nº 12 e nº 13) coincidiam com o local de instalação da Praça de Pedágio 03, no Km 226 da BR-163/MS, nas imediações de Nova América/MS (Km 227 da rodovia), distrito de Caarapó/MS, povoado lindeiro ao equipamento. A conclusão do processo de implantação das Praças de Pedágios ocorreu em agosto de 2014, dois meses após o término das ações que envolveram a primeira fase de duplicação.

### Figura nº 12 – Placa de aviso sobre trecho em processo de duplicação – Km 237 da BR-163 (sentido Dourados - Caarapó/MS)



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2014.

**Figura nº 13 – Trecho em processo de duplicação – Km 231 da BR-163 (sentido Dourados - Caarapó/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2014.

Realizamos trabalho de campo no trecho que estava duplicado (período de julho e agosto de 2014) entre o Km 431,6 e Km 432,8 da BR-163/MS (figuras nº 14 e nº 15), no sentido Anhanduí/MS – Campo Grande/MS.

**Figura nº 14 - Trecho em processo de duplicação – Km 431,6 ao km 432,8 da BR- 163 (sentido Campo Grande/MS - Anhanduí/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2014.

**Figura nº 15 - Trecho em processo de duplicação – Km 431,6 ao km 432,8 da BR- 163 (sentido Campo Grande/MS - Anhanduí/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2014.

A conclusão da empreitada de ampliação da capacidade operacional estava prevista para julho de 2015. A Praça de Pedágio planejada para Campo Grande/MS estava sendo (e foi posteriormente) instalada nas proximidades desta extensão da rodovia, mais especificamente no Km 229.

Quanto às demais obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, além das Obras de Ampliação na qual estão inseridas a duplicação de subtrechos rodoviários específicos, estava previsto a realização de Obras de Melhorias, Obras em trechos Urbanos, Obras de Manutenção de Nível de Serviço, Obras Emergenciais. Com base no Programa de Exploração da Rodovia e nas informações do Presidente da MSVia (durante a Audiência Pública realizada em maio de 2014):

a) **Obras de Melhorias.** Consistem na Instalação de:

1. Vias Marginais.
2. Melhorias em acesso.
3. Interconexão diamante
4. Interconexão tipo Trevo Completo
5. Interconexão Trombeta

6. Passarelas

7. Retorno em Desnível

A instalação dos equipamentos, as correções de traçado e as demais melhorias deverão ocorrer em concomitância à execução das Obras de Ampliação, de acordo com a localização e prazos estabelecidos em contrato, sobretudo, em relação àquele fixados para a implantação das pistas duplas.

#### Quadro nº 23 – Obras de Melhorias – BR-163/MS

TOTAL						
Vias Marginais	Acessos	Inter. Diamante	Passarela	Inter. Trevo	Inter. Trombeta	Retorno
35.300 m.	3	55	16	2	5	13

Fonte: Programa de Exploração de Rodovia/ BR-163. 2013, p.38.

O contrato de exploração especificava que após a duplicação dos subtrechos da primeira fase, a Concessionária tinha até 12 meses para implementar as vias marginais referentes aos segmentos ampliados, de igual modo, a abertura para o tráfego deveria vir acompanhado da possibilidade uso de todas as melhorias realizadas no trecho.

b) **Obras em trechos Urbanos.** Elas estão subdivididas em:

- Obras obrigatórias em trechos urbanos: conjunto de obras e serviços de duplicação por meio de contornos em trechos urbanos da rodovia.

#### Quadro nº 24 – Implantação de contornos em trechos urbanos

Município	Rodovia	Extensão (km)	Trechos urbanos com pista simples a serem contornados (km)
Caarapó – MS	BR-163/MS	10,0	7,5
Mundo Novo - MS	BR-163/MS	4,4	2,6
Eldorado – MS	BR-163/MS	2,5	2,2
Vila Vargas - MS	BR-163/MS	2,5	0

Fonte: Programa de Exploração de Rodovia/ BR-163. 2013, p.38.

- Obras alternativas em trechos urbanos: conjunto de obras e serviços de duplicação da rodovia propostos pela Concessionária e aprovados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, como alternativa à execução das Obras de Ampliação em trechos urbanos.

Esta cláusula, de acordo com o Presidente da MSVia, está relacionada a futuras pedidos de mudança de traçado que venham a ocorrer por parte das administrações municipais. Tais situações implicam em processo de desapropriação de imóveis. Em março 2014 foram iniciados os primeiros processos ao longo do trecho. Governo federal decretou a desapropriação de imóveis localizados às margens da rodovia em seis municípios<sup>175</sup>. Em junho de 2016, mais imóveis foram declarados como de “utilidade pública”, estes estavam localizados nos imóveis no km 396 da BR-163/MS, entre os municípios de Nova Alvorada e Anhanduí. De acordo com levantamento da empresa MSVia, a BR-163 tem 237 áreas de domínio público ocupadas por imóveis e acampamentos sem-terra<sup>176</sup>. Algumas áreas de “utilidade pública” também coincidem com pequenos comércios lindeiros a rodovia, como são os casos de Anhanduí (Distrito de Campo Grande/MS) e distritos do município de Dourados, nesse caso Vila Vargas e Vila São Pedro (Figura nº 16).

**Figura nº 16 - Aspecto do comércio em vila São Pedro (distrito de Dourados)**



Fonte: [www.campograndenews.com.br](http://www.campograndenews.com.br) - 05.11.2014.

<sup>175</sup> Rio Brillhante, Rio Verde de Mato Grosso, Eldorado, Coxim, Pedro Gomes e Jaraguari.

<sup>176</sup> “União autoriza mais desapropriações para construção de retorno na BR 163”. Disponível em: [www.campograndenews.com.br](http://www.campograndenews.com.br) Acesso em 18 jun. 2016.

Esta é uma questão que se tornou cara nos últimos dois anos, sobretudo no que diz respeito às discussões sobre a implantação de contorno rodoviário no distrito de Anhanduí/MS, vinculada administrativamente a cidade Campo Grande. O povoado se conecta a rodovia no Km 420 (Figura nº 17), ao longo de dois anos reivindicações ocorreram por parte de moradores para que os responsáveis (sobretudo a MSVia) criassem uma alternativa a ideia originária de retirar os comerciantes que ocupam a faixa de domínio da BR-163.

**Figura nº 17 – Comerciantes de Anhanduí/MS – Km 420**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2016.

Inclusive a audiência pública realizada em maio de 2014 foi iniciada com um pedido de moradores, comerciantes, representantes políticos, etc., para a MSVia não findasse com o pequeno comércio nesse trecho. Aparentemente, a comunidade não possui importância política e/ou econômica ou força para ter seus pedidos atendidos. Em dezembro de 2016 já era possível notar que aos poucos os comerciantes estavam abandonando suas atividades. A pergunta é: e se caso os sujeitos fossem possuírem uma geometria maior de poder?

**c) Obras de Manutenção de Nível de Serviço.** Estão subdivididas em:

- Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego: Consiste na execução de obras para implantar faixas adicionais em trechos com pistas já duplicadas.
- Obras de Fluidez e conforto: O objetivo destes empreendimentos é instalar dispositivos que garantam padrões de velocidade na rodovia, a aferição ocorrerá num período de trinta dias consecutivos em distâncias de 500 metros antes e depois dos equipamentos.
- Obras de Melhorias: são obras para manter os parâmetros técnicos desempenho que devem ser cumpridos. Cabe, deste modo, a concessionária implantar passarelas, vias marginais, viadutos ou passagens inferiores em prazos definidos pela ANTT, observando o quantitativo estabelecido em contrato.

**d) Obras Emergenciais.**

São empreendimentos e serviços que visam restaurar as condições de tráfego e de segurança, caso sejam afetados em decorrência de eventos que venham a interferir na dinâmica do sistema rodoviário. É possível ler no Programa de Exploração da Rodovia:

*As obras emergenciais devem ser executadas pela Concessionária imediatamente após a ocorrência do evento que as motivou, durante todo o prazo da Concessão.*

*Quando verificada a necessidade de intervenções emergenciais que impliquem na remoção de vegetação para estabilização, em decorrência de quedas de barreiras ou deslizamentos de taludes, deve-se notificar imediatamente aos órgãos ambientais, preferencialmente antes do início das intervenções, sem prejuízo da execução imediata dos trabalhos de emergência. Considera-se*

*emergencial, entre outros, a existência de erosões ou material de escorregamento a menos de 4 m das faixas de rolamento<sup>177</sup>.*

As Obras emergenciais estão em execução desde a assunção da Concessionária ao Sistema Rodoviário em questão. Apesar de serem ressaltadas nesta Fase de execução das obras previstas para a BR-163/MS, elas estão previstas para todas as etapas e obviamente para o processo de manutenção e exploração até o final do prazo de concessão.

Não menos importante, é a Frente de Serviços Operacionais. Os trabalhos desta etapa de execução do processo de concessão da BR-163/MS foram iniciados em concomitância a Frente de ampliação da capacidade da rodovia (julho de 2014). Haja vista que o processo de instalação das Praças de Pedágio ocorreram juntamente com os empreendimentos concernentes a duplicação da pista, bem como, neste período foram desencadeadas as atividades relativas ao Centro de Controle Operacional (com sede em Campo Grande/MS) e ao Sistema de Atendimento ao Usuário, por meio da implantação das Bases Operacionais ao longo da rodovia.

Para esta Frente de serviços estão previstos a implantação das seguintes infraestruturas e serviços (Quadro nº 25):

- a) Centro de Controle Operacional;
- b) Equipamentos e Veículos da Administração;
- c) Sistemas de Controle de Tráfego;
- d) Sistemas de Atendimento ao Usuário;
- e) Sistemas de Pedágio e controle de arrecadação;
- f) Sistema de Comunicação;
- g) Sistema de Pesagem;
- h) Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial
- i) Reforma dos postos da PRF.

Tais instalações e serviços tinham um prazo de 24 meses para estar à disposição em sua totalidade. De acordo com as premissas contratuais deveriam ser atendidos em até 12 meses, os requisitos que concernissem ao Centro de Controle Operacional, os veículos e equipamentos da concessionária, os painéis móveis mensagens variáveis, o sistema de inspeção de tráfego e de controle de velocidade, sistema de atendimento ao

---

<sup>177</sup> ANEXO II. PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER). 2013, p.42.

usuário, sistema de comunicação, sistema de pesagem nos postos existentes, sistema de guarda e vigilância patrimonial, o funcionamento dos Postos de fiscalização da ANTT e a reforma dos postos de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal. Portanto, são ações integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato e ora em funcionamento.

### Quadro nº 25 - Infraestrutura / Serviço Operacional – BR-163/MS

<b>Centro de Controle Operacional</b>	
<b>Equipamentos e Veículos da administração</b>	
<b>Sistemas de controle de tráfego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista</li> <li>• Painéis fixos de mensagens variáveis</li> <li>• Painéis móveis de mensagens variáveis</li> <li>• Sistema de inspeção de tráfego</li> <li>• Sistema de detecção de altura</li> <li>• Sistema de Circuito Fechado de TV</li> <li>• Sistema de controle de velocidade</li> </ul>
<b>Sistemas de atendimento ao usuário</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atendimento médico de emergência</li> <li>• Socorro mecânico</li> <li>• Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio</li> <li>• Sistema de informações aos usuários</li> <li>• Sistema de reclamações e sugestões dos usuários</li> </ul>
<b>Sistemas de pedágio e controle de arrecadação</b>	
<b>Sistema de Comunicação</b>	
<b>Sistema de Pesagem</b>	
<b>Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial</b>	
<b>Posto de fiscalização da ANTT</b>	
<b>Veículos de fiscalização da ANTT</b>	
<b>Postos da PRF</b>	

Fonte: adaptado do Programa de Exploração de Rodovia/ BR-163. 2013, p.49.

Deste modo, a BR-163 estará dotada nos próximos 30 anos de uma Estrutura Operacional caracterizada por Soluções ITS (Sistema Inteligente de Transporte)<sup>178</sup> e por um Sistema de Radiocomunicação. No primeiro, por exemplo, inclui um sistema de circuito fechado de TV, serão 505 câmeras instaladas a cada 2 km de rodovia, quatro por passarela, uma em cada posto de Polícia Rodoviária Federal e uma por posto de pesagem. O monitoramento acontecerá 24 horas. Estavam previstos a instalação de Painéis de Mensagens Variáveis fixos e móveis, estes que já estão em funcionamento, bem como, de sistema de controle de velocidade (Figuras nº 18, nº 19 e nº 20).

<sup>178</sup> Em inglês *Intelligent Transportation Systems*.

**Figura nº 18 - Painéis de Mensagens Variáveis (móveis) – entre o Km 226 e Km 254 (sentido Caarapó/MS – Dourados/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2014.

O sistema de Radiocomunicação será composto por estações fixas da Agência Nacional de Transporte Terrestre e da Polícia Rodoviária Federal, estações móveis da concessionária e estações repetidoras, além do Centro de Controle Operacional (CCO).

**Figura nº 19 - Painel de Mensagens Variáveis (fixo) – Km 360 (sentido Dourados/MS – Campo Grande /MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, novembro de 2016.

Segundo o presidente da MSVia, o conceito que está sendo implantado na BR-163/MS quanto ao sistema operacional é o de “rodovia inteligente”<sup>179</sup>. Em outras palavras, a rodovia federal em Mato Grosso do Sul vai ser contemplada com um sistema inteligente que faz uso de técnicas de processamento de comunicação e informação, sensoriamento, navegação e tecnologia de controle aplicados na melhoria de eficiência no uso das vias e da segurança viária, para reduzir custos sociais, para ampliar a mobilidade e reduzir tempo de espera e perdido, bem como, mitigar impactos ambientais (SILVA, 2000).

<sup>179</sup> Audiência Pública “Impactos Econômicos da Duplicação da BR-163/MS”. Realizada no dia 07/05/2014.

**Figura nº 20 – Equipamento de controle de velocidade – Km 290 (sentido Nova Alvorada do Sul - Campo Grande)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2015.

Os ITS, por si só, já justificariam a nova classificação, visto proporcionarem um “vínculo inteligente” entre usuário, infraestrutura e meios de transporte.

**Quadro nº 26 – Equipamentos Operacionais – BR-163/MS**

<b>ITS</b>	
Painéis de Mensagens Variáveis (Fixo)	18
Painéis de Mensagens Variáveis (Móvel)	17
CFTV Câmeras	505
Sensoreamento de Trafego	79
Detecção de Altura	6
CCO (monitores, software e mobiliário)	1
Radar Fixo	13
Radar Móvel	0
<b>SISTEMA DE RADIOCOMUNICAÇÃO</b>	
Estação Repetidora	17

Estação Fixa	36
Estação Fixa (ANTT)	1
Estação Fixa (PRF)	11
Estação Móvel	157
Estação Móvel (ANTT)	4
Portátil	184
Central de Radiocomunicação (CCO)	1

Fonte: adaptado do Programa de Exploração de Rodovia/ BR-163. 2013, p.107.

Com as ações relativas à Frente de Serviços Operacionais é possível identificar vários aspectos do processo de instalação dos equipamentos referentes ao sistema operacional, bem como, já estão acessíveis os serviços de atendimento ao usuário. No que diz respeito às Praças de Pedágio, em janeiro de 2015, já era possível observar as manobras do movimento para edificação de tais pontos de arrecadação (Figuras nº 21 e nº 22).

**Figura nº 21 – Praça de Pedágio em processo de implantação -- km 605 (sentido Camapuã/MS – São Gabriel do Oeste/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, janeiro de 2015.

**Figura nº 22 - Construção da praça de Pedágio em Caarapó - km 227,7**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, maio de 2015.

É preciso ressaltar que ocorreram mudanças na localização das Praças de Pedágio, as edificações reservadas inicialmente para o subtrecho entre Campo Grande/MS e Anhanduí/MS, por exemplo, seriam implantadas no Km 429 da BR-163/MS. Como constatamos, a infraestrutura foi erigida na altura do Km 432, no mesmo segmento em que estavam sendo realizadas às primeiras obras de ampliação (duplicação) da capacidade da rodovia. As realocações foram anunciadas no mês de julho de 2014, quando a empresa recebeu a permissão para iniciar as empreitadas da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço.

No Programa de Exploração da Rodovia é possível ler que tais modificações poderiam ocorrer, as alterações eram previstas para até cinco quilômetros da posição original. O Quadro nº 27 contém as localizações originais.

### Quadro nº 27 – Localização original das Praças de Pedágio – BR-163/MS

Praça de pedágio	Km	Município
P01	30	Mundo Novo
P02	115	Itaquiraí / Naviraí
P03	226	Caarapó
P04	314	Rio Brilhante
P05	429	Campo Grande
P06	537	Bandeirantes / Rochedo / Jaraguari
P07	601	São Gabriel do Oeste / Camapuã
P08	705	Rio Verde de Mato Grosso
P09	823	Pedro Gomes / Sonora

Fonte: adaptado do Programa de Exploração de Rodovia/ BR-163. 2013, p.107.

Deste modo, estavam previstos nove Praças de Pedágio ao longo da BR-163/MS. Segundo o *site* da MSVia os pontos de arrecadação, após as mudanças, estão localizados:

(P 01) Mundo Novo - km 28,1

(P 02) Itaquiraí - km 113,0

(P 03) Caarapó - km 227,7

(P 04) Rio Brilhante - km 313,5

(P 05) Campo Grande, km 432,2

(P 06) Jaraguari - km 535,4

(P 07) São Gabriel do Oeste - km 605,0

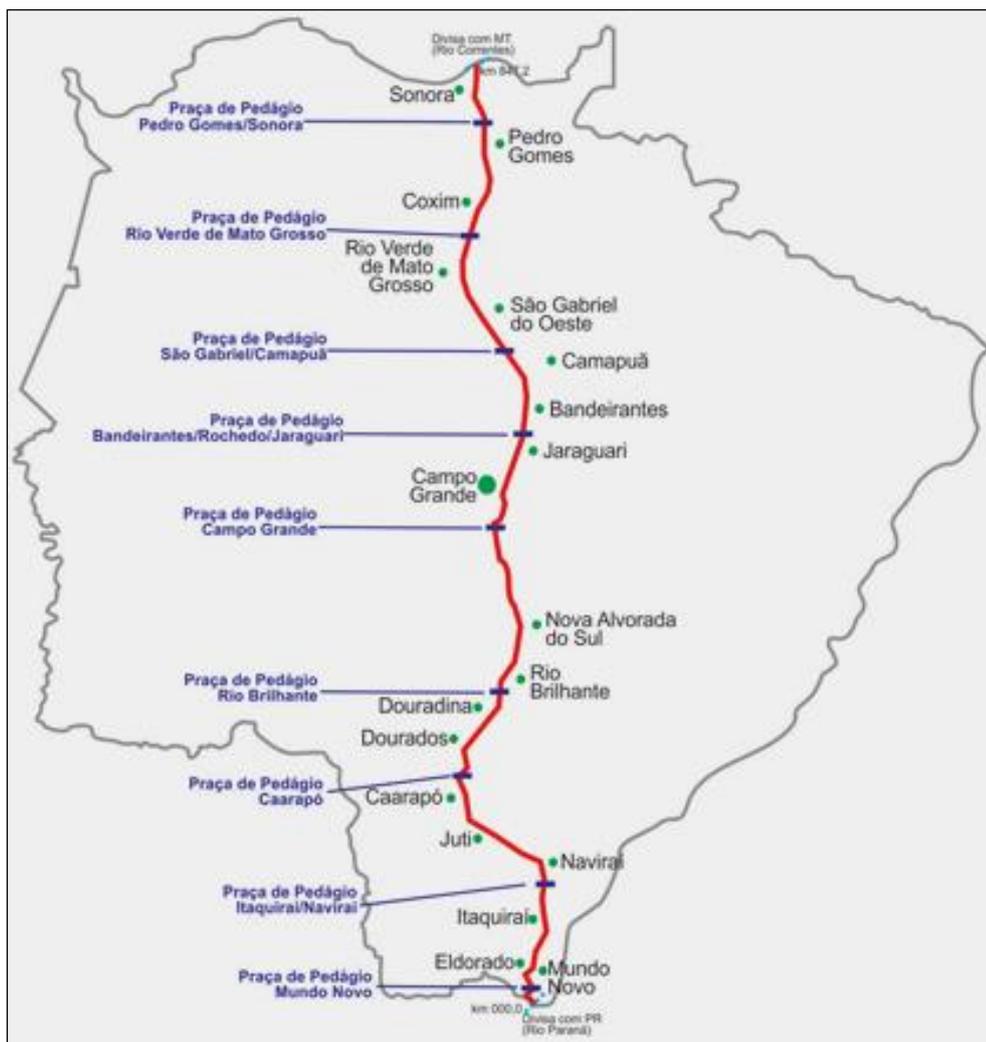
(P 08) Rio Verde de Mato Grosso - km 705,2

(P 09) Pedro Gomes - km 819,8

Todas foram instaladas como o previsto. De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia, o sistema de arrecadação de pedágio deve atender parâmetros técnicos que contemplem modalidades com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo. Deste modo, sem parada de veículos haverá cobrança automática, com parada de veículos: cobrança manual. Existe a possibilidade da Concessionária a implantar um sistema de cobrança semi-automática<sup>180</sup>

<sup>180</sup> ANEXO II. PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER). 2013, p.62.

**Figura nº 23 – Disposição das Praças de Pedágio ao longo da BR-163/MS**



Fonte: Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (MSVia).

O contrato estabelece que as praças de pedágio devem possuir toda a infraestrutura básica e edificações com o objetivo de oferecer condições adequadas de conforto e segurança aos usuários, sobretudo, em relação à iluminação em cada direção da rodovia, assim como, sinalização indicativa. Toda a operação que ocorrer nas Praças deverá ser permanentemente acompanhada por câmeras de vídeo (independentemente do sistema de Circuito Fechado de TV), com recursos de gravação, em todas as pistas e cabines<sup>181</sup>. As obras de edificação dos setores referentes às Praças de Pedágio foram finalizadas em agosto de 2015.

<sup>181</sup> ANEXO II. PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER). 2013, p.62.

**Figura nº 24 – Praça de Pedágio – Rio Brilhante (P 04) – Km 313 – BR- 163/MS**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2016).

A cobrança das tarifas de pedágio, como prevê o Programa de Investimento em Logística e o contrato de concessão, somente seria realizada, entre outras questões, após a conclusão da duplicação de 10% do trecho administrado pela MSVia, portanto a cobrança aos usuários passou a ocorrer a partir de outubro 2015. Ademais:

*A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início, em qualquer das praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais no Sistema Rodoviário, a implantação de 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no PER, a implantação de praça de pedágio e o cumprimento, pela Concessionária, do disposto na subcláusula 24.2.2, bem como da entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental<sup>182</sup>.*

<sup>182</sup> Contrato de Concessão. EDITAL nº 005/2013. Parte VII, p.32.

Somente para constar, a sub-cláusula 24.2.2 do contrato diz respeito ao Capital Social da Concessionária, que deve ser, minimamente, de R\$ 307.000.000,00 (trezentos e sete milhões de reais), não podendo reduzi-lo durante o prazo de concessão. O Capital Social subscrito (prometido) em contrato é uma garantia à sociedade e ao Poder Concedente de que a concessionária tem condições de cumprir com as metas estabelecidas, bem como, é uma prova de que está disposta a assumir riscos.

**Figura nº 25 - Vista ampla da praça de pedágio.**



Foto: Rachid Waqued. Disponível em : [www.douradosnews.com.br](http://www.douradosnews.com.br) 26.12.2015.

Identicamente, é fato que a empresa venceu o leilão ao oferecer a menor tarifa (critério de concorrência estabelecido pelo governo), valor ficou em torno de R\$ 4,38 para cada 100 quilômetros, constituindo um deságio 52,74%. Contudo, estes são valores de maio de 2012, os preços seriam reajustados levando em consideração o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e segundo o contrato o primeiro reajuste aconteceria na data o início da cobrança de pedágio (outubro de 2015).

A atualização do valor da Tarifa, também ocorreria mediante a consideração dos índices especificados em contrato, entre eles: custo de terraplenagem, de pavimentação, de obras de arte especiais e custo de Consultoria. O reajuste é determinado pela ANTT anualmente e tem base no Índice de Reajuste de Tarifa.

O contrato, de modo semelhante, estabelece uma revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio (Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio), que fica a cargo da ANTT, é realizada de maneira prévia ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos dos ajustes que estão previstos no contrato. Assim como, há a Revisão Extraordinária da Tarifa Básica decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão de hipóteses que afetem a execução das obras e a prestação de serviço<sup>183</sup>.

**Figura nº 26 – Tarifa de Pedágio - Praça de Pedágio – Rio Brillhante – Km 313 (P04) – BR- 163/MS**



TARIFA DE PEDÁGIO	
AUTOMÓVEL	R\$ 6,60
UTILITÁRIO	
COMERCIAL	R\$ 6,60
POR EIXO	
MOTOCICLETA	R\$ 3,30

Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2016).

As Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em decorrência do número de eixos e da rodagem (quantidade de pneu em cada ponta do eixo). Para efeito de contagem é considerado o número de eixos do veículo,

<sup>183</sup> Contrato de Concessão. EDITAL nº 005/2013. Parte VII, p. 37.

independentemente de serem suspensos ou não, adotando-se os multiplicadores da tarifa (Quadro nº 28).

#### Quadro nº 28 – Multiplicadores de tarifas por Categoria de Veículos – BR-163/MS

Categoria	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador de tarifas
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5
4	Caminhão, Caminhão-trator, Caminhão-trator com semirreboque e ônibus	3	Dupla	3,0
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	Simple	0,5
10	Veículos oficiais e do corpo diplomático	-	-	-

Fonte: Contrato de Concessão. EDITAL nº 005/2013. Parte VII, p. 34.

Logo que a cobrança aos usuários foi instalada, levando em consideração os multiplicadores apresentados e o valor da tarifa (já corrigido pelo IPCA até janeiro de 2014) o condutor de automóvel, somente para citar como exemplo, tinha um custo total de quase R\$ 42 reais para percorrer toda a extensão da BR-163 em Mato Grosso do Sul. Por outro lado, o motorista de um caminhão leve pagaria o dobro deste montante. Os preços apresentados eram acessíveis ao usuário, sobretudo, em decorrência do subsídio dado por parte do Governo Federal, possibilitando a MSVia não efetuar o pagamento da outorga da concessão<sup>184</sup>. Entre outubro de 2015 e setembro de 2016 na P 01 (Mundo Novo), a tarifa cobrada era de R\$ 4,7 reais.

Os preços foram reajustados em setembro de 2016, no primeiro semestre do mesmo ano arrecadação do Estado foi na ordem de R\$ 149.395 milhões. Cifra importante, haja vista as regras do “PIL: rodovias” (e entabulada em contrato) estabelecer que o pagamento dos

<sup>184</sup> Somente para fazer uma comparação, de acordo com dados da “Agência de Transporte do Estado de São Paulo”, no estado de São Paulo os preços tarifários em rodovias concedidas variam de R\$ 4,40 a R\$ 10,00 reais para veículos de passeio, o último reajuste ocorreu em julho de 2014. Para atravessar o estado de São Paulo, no sentido Presidente Epitácio/SP – litoral Paulista, o usuário com automóvel de dois eixos e rodagem simples chega a desembolsar quase R\$ 300,00.

tributos oriundos com a cobrança do pedágio será revertido no próprio projeto<sup>185</sup>. O reajuste das tarifas acompanhou a inflação calculada pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e aumentou em os preços em R\$ 0,59 (em setembro de 2016 a inflação acumulada no ano era de 8,9%). Em dezembro de 2016 os preços da tarifa eram os seguintes:

**Quadro nº 29 - Tarifas e Pedágios – BR-163/MS**

<b>Praças</b>	<b>Veículos leves</b>	<b>Veículos comerciais (por eixo)</b>	<b>Moto</b>
(P 01)	R\$ 4,60	R\$ 4,60	R\$ 2,30
(P 02)	R\$ 6,50	R\$ 6,50	R\$ 3,25
(P 03)	R\$ 6,50	R\$ 6,50	R\$ 3,25
(P 04)	R\$ 6,60	R\$ 6,60	R\$ 3,30
(P 05)	R\$ 7,40	R\$ 7,40	R\$ 3,70
(P 06)	R\$ 5,60	R\$ 5,60	R\$ 2,80
(P 07)	R\$ 5,50	R\$ 5,50	R\$ 2,75
(P 08)	R\$ 7,30	R\$ 7,30	R\$ 3,60
(P 09)	R\$ 5,40	R\$ 5,40	R\$ 2,70

Fonte: Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A. (MSVia).

Quanto ao Sistema(s) de Atendimento ao Usuário (SAU), os serviços que lhe dizem respeito foram efetivamente iniciados em outubro de 2014 (Figuras nº 27, nº 28, nº 29). Foram distribuídos 500 funcionários ao longo do trecho concedido da BR-163, operando 24 horas, aos sábados, domingos e feriados. O Atendimento médico de emergência, por exemplo, é composto de ambulância de resgate para atendimento de urgências pré-hospitalares de pacientes vítimas de acidentes ou pacientes em locais de difícil acesso, com capacidade de realizar o suporte básico de vida. Bem como, o serviço conta com ambulância de suporte avançado, destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos.

<sup>185</sup> Segundo os dados da concessionária, o fluxo mensal de tráfego (incluindo carros de passeio, caminhões, motos e ônibus), entre setembro de 2015 a julho de 2016, aumentou de 791.197 para 1.589,342.

**Figura nº 27 – Placa - Serviço de Atendimento ao Usuário – km 226 da BR-163/MS (sentido Caarapó/MS – Dourados/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, agosto de 2014.

**Figura nº 28 – Serviço de Atendimento ao Usuário – km 226 da BR-163/MS (sentido Caarapó/MS – Dourados/MS) - Socorro mecânico e fiscalização**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, agosto de 2014.

São 259 funcionários disponíveis para atendimento pré-hospitalar. As equipes são apoiadas por uma frota composta por 17 ambulâncias resgate (cinco são UTIs) que, dependendo da ocorrência, devem, por regra contratual, estar nos locais de atendimento no máximo em vinte minutos.

A estrutura do Sistema de Atendimento ao Usuário conta com: a) atendimento médico de emergência, b) socorro mecânico, c) combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio, e) sistema de informações aos usuários, f) sistema de reclamações e sugestões dos usuários.

**Figura nº 29 – Prestação de socorro a acidente no Km 443 da BR-163 (sentido Dourados/MS – Caarapó/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, setembro de 2014.

O Programa de Exploração da Rodovia estabelece que o Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) deve contar com equipes locadas em Bases Operacionais (BSOs), implantadas pela Concessionária ao longo da Rodovia<sup>186</sup>. Foram instaladas dezessete Bases Operacionais distribuídas pelos 847,2 Km da BR-163 em Mato Grosso do Sul, praticamente cada município (dezenove ao longo da rodovia) vai contar com uma infraestrutura.

Quando o SAU foi institucionalizado, em outubro de 2014, a concessionária disponibilizou Bases provisórias, visto que por regra contratual, as obras referentes às edificações definitivas deveriam ser inauguradas entre abril e julho de 2015. Período em que efetivamente começaram a ser instrumentalizadas pelas equipes da MSVia.

**Figura nº 30 - Local de construção de Base Operacional – Km 426 da BR 163/MS (subtrecho Anhanduí/MS – Campo Grande/MS)**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2014).

Em nosso trabalho de campo (entre outubro de 2014 e janeiro de 2015) foi possível constatar que as instalações e equipamentos das Bases provisórias estavam

<sup>186</sup> ANEXO II. PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER). 2013, p.58.

instaladas não muito distantes dos pontos originais e geralmente eram containers (módulo habitável) próximos a Postos de Combustíveis.

A Base provisória de Nova Alvorada do Sul (Figura nº 31), a título de exemplo, estava praticamente há vinte metros a estação rodoviária do município e na área de um posto de abastecimento de combustível.

**Figura nº 31 – Base Provisória do SAU – Nova Alvorada do Sul/MS**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, outubro de 2014.

De acordo com as informações que obtivemos durante o trabalho de campo, através de alguns funcionários que se encontravam nas instalações improvisadas e de outros agentes do escritório de engenharia, localizado em Dourados, a previsão era que até abril ou maio de 2015 as Bases já estivessem operando nos locais definitivos. O que de fato ocorreu.

A Base Operacional (provisória) de Dourados (Figura nº 32 e nº 33), outro exemplo do processo, estava localizada próxima a Vila Sapé/MS e Douradina/MS, a infraestrutura definitiva seria implantada entre o Km 283,6 (Vila Cruzaltina/MS) e o Km 286 da BR-163/MS.

**Figura nº 32 - Base Operacional (provisória) de Dourados – Km 288**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, outubro de 2014.

Todavia, ocorreu uma alteração quanto ao título do aparelho. A Base Operacional ficou destinada a localidade de Douradinha, localizada no Km 285 da BR-163/MS.

**Figura nº 33 – Veículos Operacionais da CCR MS Via (Base Operacional provisória de Dourados/MS).**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo (2014).

Ademais, a distribuição original das Bases foi alterada somente na denominação, não na localização. Assim como a Base de Dourados (que passou a ser a Base 6 – Douradina), a de Congonha passou a ser a de Bandeirantes, a de Bandeirantes passou a ser designada Jaraguari, uma das BSOs destinadas ao município de Coxim ficou epitetada Pedro Gomes e o equipamento desta última passou a ser titulada Sonora. Entre outubro de 2014 e maio de 2015, as Bases Operacionais provisórias (Quadro nº 30) estavam dispostas da seguinte maneira:

**Quadro nº 30 – Bases Operacionais provisórias - BR-163/MS**

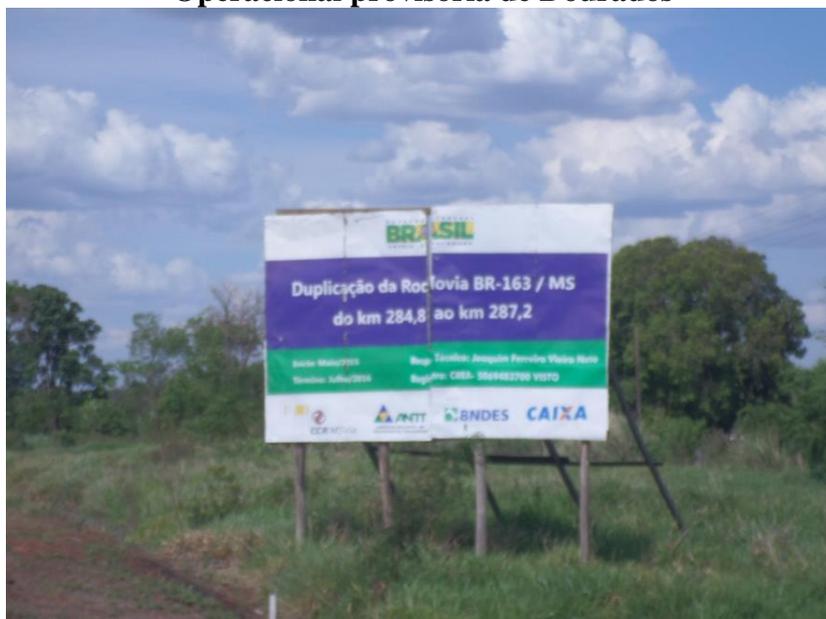
<b>Bases Operacionais</b>	<b>Municípios</b>	<b>UF</b>
Base 1	Mundo Novo	MS
Base 2	Itaquiraí	MS
Base 3	Naviraí	MS
Base 4	Juti	MS
Base 5	Caarapó	MS
Base 6	Dourados	MS
Base 7	Rio Brillhante	MS
Base 8	Nova Alvorada	MS
Base 9	Campo Grande (Anhanduí)	MS
Base 10	Campo Grande	MS
Base 11	Bandeirantes	MS
Base 12	Congonha	MS
Base 13	São Gabriel do Oeste	MS
Base 14	Rio verde de Mato Grosso	MS
Base 15	Coxim	MS
Base 16	Coxim	MS
Base 17	Pedro Gomes	MS

Fonte: Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (MSVia).

É interessante destacar que coincidiam com as localizações das Bases Operacionais provisórias obras de ampliação dos trechos rodoviários (Figura nº 34), deste modo, os segmentos nos quais atualmente se localizam as Bases Operacionais

definitivas, que cumprem os desígnios do Serviço de Atendimento ao Usuário, estão duplicadas (Figura nº 35). Bem como, esse processo se deu em relação às áreas nas quais estão dispostas as Praças de Pedágio.

**Figura nº 34 – Trecho em processo de duplicação correspondente a Base Operacional provisória de Dourados**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, novembro de 2015.

Como já destacamos, as Bases Operacionais definitivas (Quadro nº 31) foram inauguradas em maio de 2015 e atualmente estão instaladas nas seguintes localidades:

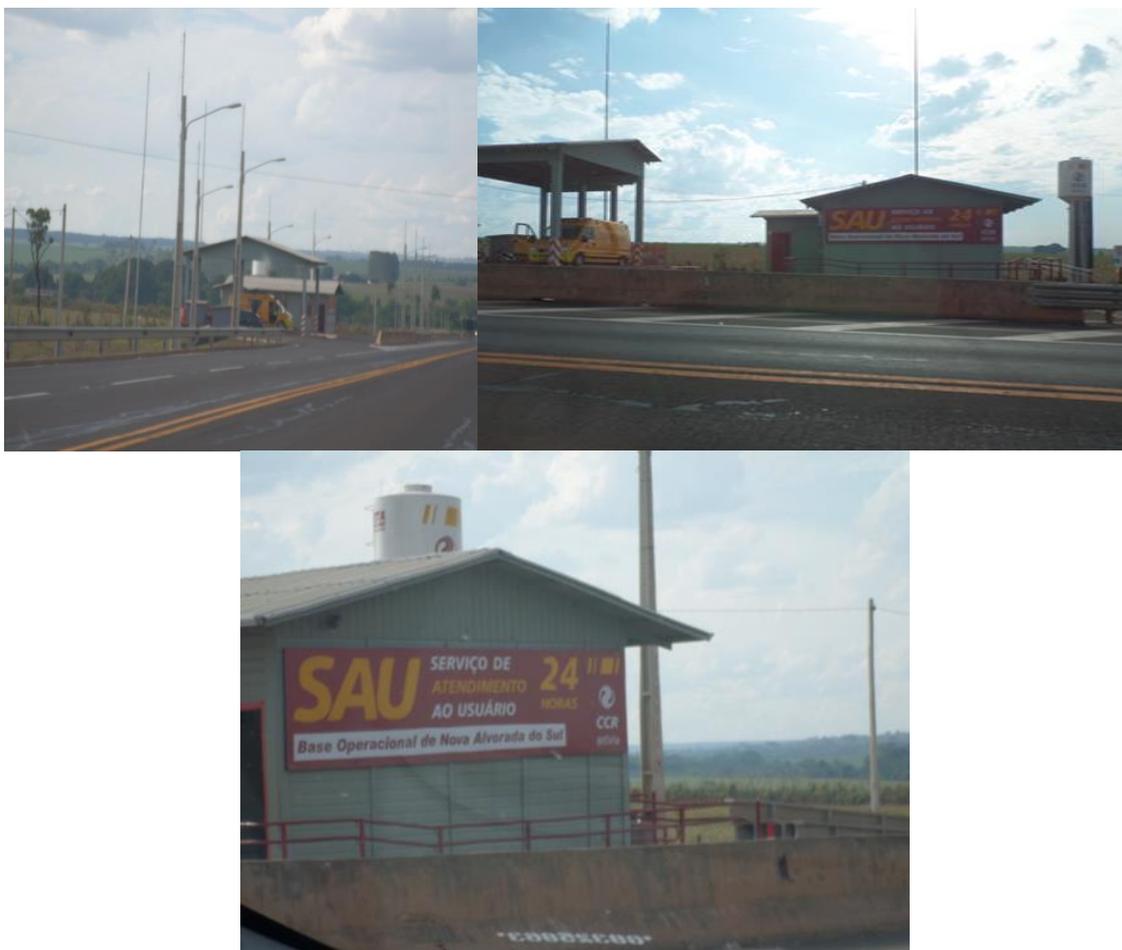
**Quadro nº 31 – Bases Operacionais definitivas BR-163/MS**

<b>Bases Operacionais</b>	<b>Municípios</b>	<b>UF</b>
Base 1	Mundo Novo	MS
Base 2	Itaquiraí	MS
Base 3	Naviraí	MS
Base 4	Juti	MS
Base 5	Caarapó	MS
Base 6	Douradina	MS
Base 7	Rio Brillhante	MS
Base 8	Nova Alvorada	MS

Base 9	Anhanduí	MS
Base 10	Campo Grande	MS
Base 11	Jaraguari	MS
Base 12	Bandeirantes	MS
Base 13	São Gabriel do Oeste	MS
Base 14	Rio Verde de Mato Grosso	MS
Base 15	Coxim	MS
Base 16	Pedro Gomes	MS
Base 17	Sonora	MS

Fonte: Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (MSVia).

**Figura nº 35 - Base Operacional – Nova Alvorada do Sul – Km 381 - BR-163/MS**



Fonte: FERNANDES, R. M. S., Trabalho de campo, dezembro de 2016.

É necessário dizer que no dia 18 de agosto de 2016 os bancos públicos responsáveis pelo financiamento do projeto liberaram R\$ 737 milhões para que a concessionária pudesse dar continuidade ao processo de duplicação da BR-163/MS. O valor é referente aos R\$ 1,3 bilhão previstos para que a MSVia possa cumprir com o programa de ampliação e duplicação da pista nos cinco primeiros anos como previsto em contrato. Deste valor, R\$ 527 milhões são oriundos da Caixa Econômica Federal (CAIXA) e R\$ 210 milhões do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Entre os meses de maio e junho de 2016 a concessionária foram iniciadas obras referentes a ampliação e recapeamento de 32 quilômetros de rodovia e a duplicação de mais 55 quilômetros.

**Figura nº 36 - No detalhe, o financiamento do BNDES e da CAIXA**



Fonte: FERNANDES. Trabalho de campo, setembro de 2016.

Mediante ao exposto verifica-se que o processo de inserção do estado de Mato Grosso do Sul no “Programa de Investimento em Logística: rodovias” é uma realidade. Embora sejam incipientes, as intervenções que MSVia está realizando no sistema rodoviário da BR-163/MS são relevantes, haja vista serem atividades nunca antes empreendidas e que atendem padrões técnicos de alto gabarito.

### 3.3 - Especulações, expectativas, canal de diálogo e “fontes de corredor”

O usuário da BR-163/MS está desfrutando de serviços de qualidade, embora ainda seja um esboço do que as regras contratuais projetam. O que está sendo apresentado (as primeiras obras de engenharia, melhorias na sinalização, a assistência técnica em geral) nos leva a crer em profícuas transformações e nos incita a pensar sobre a provável “rodovia da vida” que está por ser implantada.

É importante destacar que apesar das obras estarem em andamento e as primeiras etapas do processo de ampliação da BR-163/MS estarem sendo realizadas. Pensar a respeito da probabilidade do fixo e seu sistema serem transformados ou não em “rodovia da vida” é algo pertinente, sobretudo, pois a execução desse projeto esteve circunscrito as contendas entre a concessionária e Poder Concedente, entre as quais (e de suma importância) estavam às questões acerca da liberação das licenças ambientais e do financiamento público para dar prosseguimento as futuras etapas (e assim possibilitar que o particular possa cumprir as metas estabelecidas e das quais se comprometeu, quando assinou o contrato, a realizar).

As últimas informações que obtivemos em nosso trabalho de campo, durante o mês de dezembro de 2016, eram de que a CCR MSVia iria solicitar a ANTT o reequilíbrio financeiro do contrato. O motivo para tal pedido (ou renegociação) era porque o IBAMA estava emitindo as licenças ambientais de trechos descontínuos, segundo a(s) fonte(s), este procedimento poderia futuramente elevar os custos das obras. A preocupação aparentemente era porque se tal cenário realmente fosse instalado a concessionária não cumpriria o que fora estabelecido, isto é, duplicar 129 km da BR-163/MS nos dois primeiros anos. A concessionária deve, por exigência contratual, realizar a duplicação de 16% da pista até abril de 2017.

O que constatamos, a partir de nossas observações, em decorrência de nossas incursões pela rodovia é que há duplicação de pista somente nos segmentos onde estão instaladas as Praças de Pedágio e as Bases Operacionais, o que em tese significaria os 10% previstos para que fosse possível a cobrança do pedágio<sup>187</sup>.

---

<sup>187</sup> Ao longo do ano de 2016, a imprensa sul-mato-grossense destacava que 11% da rodovia estava duplicada.

Ademais, obtivemos algumas informações nas secretarias de meio ambiente de algumas prefeituras de municípios que são lindeiros a rodovia de que o IBAMA adotou alguns ritos para liberar o licenciamento, entre os quais, licenciamento comum da duplicação (emissão das licenças prévias), a inclusão de obras melhoramento nas atividades de operação da rodovia e o licenciamento dos contornos urbanos.

Os desdobramentos do último rito estavam gerando inúmeras discussões, oriundas de reivindicações de parlamentares, especialmente do consórcio formado pelos prefeitos das 19 cidades que se localizam ao longo da rodovia. Este consórcio foi oficializado em julho de 2014 durante uma audiência pública que ocorreu nas instalações (especificamente em Campo Grande/MS) da Assomasul (Associação dos Municípios de Mato Grosso do Sul).

Deste modo, criou-se um canal de diálogo entre o consórcio, a CCR MSVia e a ANTT, isto provavelmente, adiou os procedimentos originários para liberação das licenças. Esta ação que envolve a escala do território não estava prevista em contrato e como a concessionária está recebendo financiamento público, precisa se reportar a ANTT, isso gera outros procedimentos que envolvem o princípio da publicidade e conseqüentemente explicações (não apenas para a sociedade, mas para os grupos de interesses envolvidos com o projeto).

Além da preocupação dos parlamentares com os contornos urbanos (a rodovia praticamente “atravessa” o perímetro urbano de 10 das 19 cidades, o PER cita apenas quatro municípios), de igual modo, indagavam a CCR MSVia sobre os “impactos” nas economias locais (os casos de Anhanduí, Vila Vargas e Vila São Pedro) e a questão da arrecadação tributária, nesta as discussões eram relativas ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)<sup>188</sup>.

Pode parecer insignificante pensar que pequenos comerciantes que atuam vendendo artesanato na Faixa de Domínio da rodovia obstruiriam o projeto? Quem são eles? Para alguns não são nada, sua geometria de poder nem se compara a de uma grande corporação. Entretanto, os prefeitos precisam deles, são eleitores, e os primeiros estão cientes de que o município não delibera acerca de políticas públicas sem a dependência de recursos federais. Quer queira quer não, o ISSQN proveniente da concessão e das obras projetadas ajudaria nas pretensões fiscais seja para manutenção

---

<sup>188</sup> As prefeituras dos municípios lindeiros a BR-163/MS arrecadaram R\$ 13 milhões no primeiro semestre de 2016 com recolhimento de ISSQN, referentes às obras, arrecadação de pedágio e demais serviços oferecidos com a concessão.

da máquina seja para manutenção da máquina e dos votos. Logo, instrumentalizar tais necessidades poderia ser fundamental para sensibilizar opinião pública e barganhar formas e métodos no sentido de receber o tributo (que serão distribuídos em cotas igualitárias para todos os municípios).

Não podemos nos esquecer de que as eleições municipais são de extrema importância, visto que as políticas executadas na base com recursos federais são vistas pelo cidadão. Como existe a percepção no município de que é o Deputado ou Senador o responsável pela captação dos recursos porque o prefeito é parceiro político, geralmente, é o partido de situação que fica com os créditos e o representante federal mantém um extenso curral eleitoral.

Segundo Arretche (2012, p.171), a Constituição Federal obriga o comportamento dos governos subnacionais quando aderem aos programas federais, haja vista a Carta especificar porcentagem para investimentos em infraestrutura, todavia as prefeituras têm liberdade para optarem ou não por eles, a União controla e disponibiliza os recursos, entretanto quem tem total liberdade para executar as políticas públicas criadas pelo Governo Federal são os governos subnacionais.

No caso de nossa discussão, o ISSQN está sendo repassado por meio da execução do que está previsto em contrato de concessão, o que é possível, pois a CCR MSVia ganhara o direito de explorar a rodovia por conta de um programa federal (“PIL: rodovias”). Logo, a lógica citada é parecida. O PIL é um Programa federal está possibilitando uma fonte de arrecadação a mais para as cidades lindeiras a BR-163 e ao mesmo tempo ensejou, na escala do município, um jogo de representação/dissimulação na cena política.

Então não é uma questão meramente técnica, ela é política, especialmente, porque existe uma relação entre esses eleitores, os prefeitos, os deputados e os senadores que obviamente precisam de dois em dois anos dos primeiros. Parece um pensamento simplista, mas senadores e deputados, com certeza, podem influenciar decisões ministeriais e, sobretudo, de órgãos de planejamento. O IBAMA estaria isento destas articulações? (acreditamos que não).

A outra questão que perpassa a concessão dos 847 Km da BR-163/MS e que possibilitou e oportuniza o andamento da obras referentes ao projeto e que gerou cismas entre o setor público e o privado é o financiamento. O nosso trabalho de campo nos revelou que a empresa estava insatisfeita com a emissão dos montantes para dar

prossequimento ao cumprimento das metas. O Programa de Investimento em Logística para o setor rodoviário estabeleceu que 70% dos financiamentos seriam realizados com recursos públicos. De acordo com as informações obtidas, a partir de janeiro de 2016, novas condições foram estabelecidas, os Bancos Públicos (BNDES e CAIXA ECONÔMICA FEDERAL), repassariam o aporte mediante os fluxos aferidos, o que significava redução da porcentagem e, sobretudo, a ameaça da CCR MSVia paralisar as obras e serviços no ano de 2017 caso não houvesse equacionamento da questão.

Este desdobramento não seria apenas um rompimento do ponto de vista contratual, mas, sobretudo político. Isso ocasionaria uma contenda entre o Governo e um dos grupos que detém grande número de concessões rodoviárias no país (controla 3.265 km) e é uma das maiores companhias de concessão de infraestrutura da América Latina. Bem como, até fevereiro de 2017 existiam indefinições quanto à concessão dos demais trechos rodoviários reservados para Mato Grosso do Sul que constam no “PIL: rodovias” (BR-262 e BR-267). Uma provável paralização das obras e quebra de contrato poderia criar um ambiente prejudicial ao processo de concessão outros dois trechos.

Esta última informação obtivemos em fevereiro de 2017. Segundo a(s) fonte(s) - que igualmente as demais solicitou que o nome não fosse revelado - tais intenções não eram necessariamente exequíveis, mas estavam relacionadas ao contexto de mudanças no âmbito nacional acerca dos novos processos de concessão publicados pelo Governo Temer (concessões referentes ao Programa de Parceria de Investimentos – PPI) que alteraram a forma de contratação (pagamento de outorga para as novas concessões, o que não houve na concessão da BR-163/MS), carreamento de recursos e de recuperação do investimento por parte do particular.

Inclusive, quando perguntamos sobre o formato da concessão, que essencialmente, ocorre por meio de concessão patrocinada (pois há contraprestação pecuniária do Governo em relação às tarifas de pedágio e o financiamento de 70% do projeto com recursos públicos), o entrevistado(a), foi categórico(a) ao dizer que em essência a concessão do trecho ora em discussão da BR-163 ocorreu por meio de contrato de PPP, mas como as alterações políticas acarretaram *atos jurídicos* que poderiam alterar o cumprimento do contrato, caso a empresa exigisse a readequação do equilíbrio financeiro, os encaminhamentos concernentes a tal questão aos órgãos responsáveis dar-se-ia com o embasamento de que *de juri* o contrato tem uma

engenharia de concessão comum. E que estava sendo cumprido *de facto* aos moldes de Parceria Público-Privada, pois havia comprometimento com base no *princípio da boa fé objetiva* (o que para nós significa: negociação política. Não necessariamente política partidária, que é inerente a cena política). Logo, as regras de exploração poderiam ser mudadas (ou podem, afinal trata-se de processo em andamento).

Precisamos registrar que tais declarações (entrevistas) e as anteriores que apresentamos no decorrer da tese foram dadas em clima de *filme de conspiração*, com falas segredadas – sussurradas em vários momentos – com pedidos de comprometimento de que nomes não fossem citados (inclusive de agentes dos órgãos do governo), a partir de conversas extraoficiais em corredores, antes e/ou após as audiências públicas (das quais participamos) ou após as reuniões oficiais. Ademais, das cinco vezes que fomos aos escritórios da ANTT, em todas, não fomos atendidos, após agendar entrevistas (por telefone ou *e-mail*). A última tentativa ocorreu em fevereiro de 2017. Os pedidos por meio de canais oficiais (*sites* da ANTT e EPL, por exemplo) nunca sequer foram respondidos. No caso das informações sobre a licença ambiental, recorremos às secretarias de meio ambiente das prefeituras porque nas Audiências Públicas referentes à exposição do andamento dos estudos ambientais foram publicadas aos ouvintes que tais relatórios seriam disponibilizados nesses órgãos. A escolha foi relevante, pois nos escritórios regionais do IBAMA ou não éramos atendidos ou os servidores não estavam autorizados a passar informações.

Bem como, é preciso dizer que com a CCR MSVia tivemos contato por meio de algumas trocas de *e-mails* e telefonemas, além das conversas informais com os funcionários do Serviço de Atendimento ao Usuário – SAU, ao longo de nossas idas e vindas pelo trecho concedido.

O primeiro contato foi em maio de 2014 quando tivemos as primeiras dessas conversas com os funcionários do Serviço de Atendimento ao Usuário – SAU nas Bases Operacionais provisórias, mas o primeiro contato para solicitar visitas oficiais às instalações e pedir informações sobre o processo que estava se desenrolando ocorreu somente em julho de 2015.

Esse contato formal ocorreu após um funcionário da Ouvidoria conversar conosco por telefone, o mesmo teve acesso ao meu número, pois em uma das nossas incursões pelo trecho concedido (entre Dourados/MS e Douradina/MS) fomos abordados por outro funcionário do SAU que nos perguntou por que estávamos tirando

fotos dos trechos, a abordagem ocorreu quando estacionamos o veículo no acostamento. Informou-nos que não podíamos registrar imagens sem permissão e que já estava nos seguindo desde o Km 227 (Nova América – distrito de Caarapó), pois já havia recebido pelo rádio a informação de que alguém estava fotografando a rodovia. Pediu-nos o nosso telefone e dois dias depois a Ouvidoria da empresa entrou em contato (esse episódio ocorreu em julho de 2015). Foi solicitado um pedido formal para registrar as obras e possível entrevistas com responsáveis. Nenhuma foi aceita.

O segundo contato ocorreu em outubro de 2016 (depois de encaminhar *e-mails* entre março e julho do mesmo ano). Nesta ocasião foi solicitado outro pedido, novamente o fizemos. A resposta foi emitida somente em novembro com outro pedido de detalhamento do que pretendíamos realizar. O último contato que tivemos foi no dia 14 de fevereiro de 2017, quando recebemos mais um *e-mail*, no qual a Ouvidoria requeria que entrássemos em contato por meio telefônico. Novamente o fizemos, conversamos com a Sra. Cristiana de Hollanda Souza, funcionária com a qual estávamos trocando mensagens, via *e-mail*, desde outubro de 2016. É dela a única fala “oficial” da concessionária. Quando perguntada sobre a forma de contrato da concessão da BR-163/MS, informou-nos que a relação estava sendo regida por meio de concessão comum, pois as subvenções à empresa eram somente para tarifa, o que caracterizaria uma concessão subvencionada. Foi uma rápida conversa, a funcionária disse-me que iria retornar a ligação no dia seguinte (15 de fevereiro de 2017) para agendar a visita as instalações do centro de operações da empresa. Estamos aguardo a ligação até este exato momento (isto não é uma ironia, é fato).

Obviamente desconsideramos essa informação, pois, como já ressaltamos na seção sobre o “PIL: rodovias”, o financiamento da concessão patrocinada incide sobre tarifas dos usuários dos serviços, logo, é uma contraprestação pecuniária, instrumento entabulado na lei de PPPs. De maneira idêntica, não temos certeza da real função da entrevistada na empresa, a priori a funcionária é a responsável pelo setor de ouvidoria. Entretanto sua fala coincide com as informações que colhemos com outras fontes. Assim como, a informação serve como registro histórico.

Do Histórico de um momento (imediatos) de contradições e turbulências políticas que perpassam a logística e o processo de execução dos projetos pensados no Programa de Investimento em Logística. Um momento de lacunas e que está em aberto, porque continua em processamento e é passível de transformação, uma vez que não podemos

afirmar que há um resultado final (ou resultados finais) inapeláveis no que concerne ao Programa de Investimento em Logística seja no estado de Mato Grosso do Sul seja no âmbito do país.



A pedido do autor o Capítulo 4 foi retirado do pdf.

## 5 – REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Nota Técnica Conjunta nº 001/SUFER-DCN/ANTT**. Programa de Investimentos em Logística – Ferrovias. Trecho Açailândia – Porto de Vila do Conde. Brasília, 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Contrato de Concessão. EDITAL Nº 001/2013. Parte VII. Rodovia Federal: BR-050/GO/MG: trecho entre o entroncamento com a BR-040, em Goiás, até a divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo**. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>>. Acesso 03 jun. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Contrato de Concessão. EDITAL nº 003/2013. Parte VII. Rodovia Federal: BR-163/MT: trecho de 850,9 km, sendo 822,8 km na BR-163/MT e 28,1 km na MT-407**. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>>. Acesso 03 jun. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Contrato de Concessão. EDITAL Nº 004/2013. Parte VII. Rodovia Federal: BR 060, BR 153 e BR 262 DF / GO / MG: Trecho de 1.176,50 km das rodovias BR 060, BR 153 e BR 262, sendo: 630,20 km da BR 060 e BR153, desde o entroncamento com a BR 251, no Distrito Federal, até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo, e 546,30 km da BR 262, do entroncamento com a BR 153 ao entroncamento com a BR 381, no estado de Minas Gerais**. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>>. Acesso 03 jun. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Contrato de Concessão. EDITAL nº 005/2013. Parte VII. Rodovia Federal: BR-163/MS: trecho entre a divisa com o estado do Mato Grosso e a divisa com o Paraná**. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>>. Acesso 04 mai. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Contrato de Concessão. EDITAL nº 006/2013. Parte VII. Rodovia Federal: BR-040: trecho Brasília - DF - Juiz de Fora – MG**. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>>. Acesso 04 mai. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Contrato de Concessão. EDITAL nº 001/2014. Parte VII. Rodovia Federal: BR-153/TO/GO: trecho de 624,8 km da rodovia BR-153, entre o entroncamento da BR-060 em Anápolis, no estado de Goiás, e o entroncamento com a TO-070 (Oeste) em Aliança do Tocantins**. Brasília, 2014. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>>. Acesso 04 out. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Contrato de Concessão. EDITAL nº 005/2013. ANEXO II. PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER). BR-163/MS: Trecho da rodovia BR-163 integralmente inserido no estado do Mato Grosso do Sul, com extensão total de 847,20 km (início na divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o Paraná)**. Brasília,

2013. Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/rodovias3>>. Acesso 04 mai. 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução Nº 3.694, de 14 de julho de 2011**(Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas).

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução Nº 3.695, de 14 de julho de 2011** (Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo).

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução Nº 3.696, de 14 de julho de 2011** (Regulamento para Pactuar Metas de Produção por Trecho e Metas de Segurança).

ALINSKY, S. **Rules for Radicals: A Pragmatic Primer for Realistic Radicals**. New York: Vintage Books ed., 1971.

ARRETCHE, M. **Democracia, federalismo e centralização no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2012.

BARAT, J. “Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas”. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas – diferentes perspectivas**. 1 ed., São Paulo: Outras Expressões, 2011.

BIELSCHOWSKY, R. **Pensamento econômico brasileiro. O ciclo ideológico do desenvolvimentismo (1930-1964)**. 3.ed. Rio de Janeiro : Contraponto, 1996.

BRAUDEL, Fernand. “História e Ciências Sociais. A longa duração”. In: **Escritos sobre a História**. 2ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 1992 [1958]. pp. 41-78.

BARBOSA, N.; SOUZA, J. A. P. “A inflexão do governo Lula: Política Econômica, crescimento e distribuição de renda”. In: SADER, E.; GARCIA, M. A. (Orgs.) **Brasil, entre o passado e o futuro**. São Paulo: Fundação Perseu/Boitempo, 2010. 200 p.

BARBOSA, F. O. **Análise do arranjo institucional do setor portuário conforme a Lei nº 12.815/2013 e seus impactos na regulação de arrendamentos operacionais** (Dissertação de mestrado) Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, 2016.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973**.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989**.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **DECRETO Nº 2.521, de 20 de março de 1998.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 10.233, de 05 DE JUNHO DE 2001.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 11.079, de 15 de Agosto de 2004.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 12.743, de 19 de Dezembro de 2012.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, de 19 de Agosto de 2012.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 595, de 6 de dezembro de 2012.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (a).**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 8. 630, de 25 de fevereiro de 1993.**

BRASIL. **Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988 com alterações adotadas pelas Emendas constitucionais nº 1/92 a 32/2001 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94.** Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2001.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal. Ministério da Fazenda. **LEI COMPLEMENTAR Nº 128, de 19 de Dezembro de 2008.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **DECRETO Nº 8.129, de 23 de outubro de 2013.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **DECRETO Nº 8.134, de 28 de outubro de 2013.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **DECRETO Nº 8.033, de 27 de junho de 2013 (b).**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, de 25 de julho de 2014.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 656, de 07 de outubro de 2014.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **DECRETO Nº 8.464, de 8 de junho de 2015.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **DECRETO Nº 8.465, de 8 de junho 2015.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 13.097, de 09 de janeiro de 2015.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **MENSAGEM Nº 21, de 19 DE JANEIRO de 2015.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 727, 12 de maio de 2016.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **LEI Nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.**

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016.**

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Ministério dos Transportes. **PORTARIA INTERMINISTERIAL MMA/MT Nº 288, de 16 de Julho de 2013.**

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **PORTARIA Nº 289, de 16 de Julho de 2013.**

BRAGA, V. e CASTILLO, R. **Tipologia e topologia de nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais.** Boletim Campineiro de Geografia. Campinas: AGB, v. 3, n. 2, 2013.

BINENBOJM, G. **As parcerias público-privadas (PPPs) e a Constituição.** Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, n. 2, maio-jun-jul, 2005. Disponível em:<<http://www.direitodoestado.com/revista>>. Acesso em: 16 dez. 2013.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Globalização e Competição.** 1. Ed. São Paulo: Elsevier, 2008.

\_\_\_\_\_. **Burocracia Pública na construção do Brasil,** 2009. Disponível em:<<http://www.bresserpereira.org.br/Books/Livro-BurocraciaConstru%E7%E3oBrasil.6.pdf>>. pp. 44 -60.

\_\_\_\_\_. “Economia do desenvolvimento – do antigo ao novo desenvolvimentismo na América Latina”. In: PRADO, L. C. D. (Org.) **Desenvolvimento econômico e crise**. São Paulo: Contraponto, 2012. P.27-66.

\_\_\_\_\_. **A Construção Política do Brasil: Sociedade, Economia e Estado desde a Independência**. São Paulo: Editora 34 Ltda, 2014.

BOITO JR., A. “Cena política e interesses de classe na sociedade capitalista: a análise de Marx”. In: \_\_\_\_\_ **Estado, política e classes sociais: ensaios teóricos e históricos**. São Paulo: Ed. UNESP, 2007a.

BOITO Jr., A. **Estado e Burguesia no capitalismo neoliberal**. Curitiba, Rev. Sociologia e Política, nº 28, pp. 57-73, junho/2007b.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTILLO, R. et. al. “Logistics and intensive agriculture in the Cerrado: the new brazilian railroad system” **TERRAE**, São Paulo, v. 8, n. 1, 2011. Disponível em: <<http://www.ige.unicamp.br/terrae/V8/TV81.html>>. Acesso em: 12 fev. 2013.

CHAUVEAU, A. e TÉTARD, P. (orgs.). **Questões para a história do presente**. Bauru: EDUSC, 1999.

CAMPOS FRANÇA, M. A. **Parcerias Público-Privadas: repartição objetiva de riscos**. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, 2011.

CHANG, Há-Joon. **Chutando a escada: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica**. Tradução: Luiz Antônio Oliveira de Araújo. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

CHEPTULIN, A. **A Dialética Materialista. Categorias e leis da dialética** (Trad. Leda R. C. Ferraz). São Paulo: Alfa - Omega, 1982.

CORRÊA, R. L. “Interações Espaciais” In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. e CORRÊA, R. L. In: **Explorações Geográficas**. RJ: Bertrand Brasil, 1997.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE INDÚSTRIA. **A ferrovia Norte-Sul e a integração nacional**. Brasília: CNI, 2014, 43 p.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Plano CNT de logística. Brasília: CNT, 2008.

DANTAS, D. C. **Ações e desdobramentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na cidade de Dourados (MS)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdades de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2011.

ERBER, F. S. “**As convenções de Desenvolvimento no Brasil: um ensaio de economia política.**” **Revista de Economia Política**, vol. 31, nº 1 (121), pp. 31-55, janeiro-março/2011.

DIEESE. Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos socioeconômicos. **Plano Nacional de Logística**. Nota Técnica nº 113, outubro de 2012. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/notatecnica/2012/notaTec113logisticaEstradas.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2013.

FERNANDES, R. M. S. **A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdades de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2012.

FREZZA, C. S. **A nova Lei dos Portos e os modelos de concessões e de agências reguladoras: mecanismos para a garantia do interesse público** (Dissertação de Mestrado). Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, 2016.

FARRANHA, A. C.; FREZZA, C. S.; BARBOSA, F. O. **Nova lei dos portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos**. Rev. direito GV [online]. 2015, vol.11, n.1, 2015. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1808-24322015000100089&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1808-24322015000100089&script=sci_abstract&tlng=pt)>. Acesso 10 fev. 2015.

FIESP – FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Conceito de logística**. Brasília: Fiesp, 2016. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/transporte-elogistica/>>. Acesso em: 17 set. 2016.

FRIGOTTO, G. “O enfoque da dialética materialista histórica na pesquisa educacional”. In: Fazenda, Ivani (org.). Metodologia da pesquisa educacional. 6. São Paulo : Cortez, 2000. p. 71-89.

GUERRA, A. et. Al (2016). **Brasil 2016 : recessão e golpe**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

GOBBO, B. A.; PIMENTEL FILHO, J. E.; GONÇALVES, M. A. **O poder da mídia no Brasil: (re)editando outras verdades**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2016.

GONÇALVES, J. S. **Reprimarização ou Desindustrialização da Economia Brasileira: uma leitura a partir das exportações para o período 1997-2010**. Análises e Indicadores do Agronegócio, v. 6, n. 12, dezembro 2011.

HEEREN, M. L. **Mudança de Competências e Novas Formas de Exploração Portuária**. In: RIBEIRO, L. C.; BRUNO FEIGELSON, R. V. A (Org.) Nova Regulação da Infraestrutura e da Mineração: Portos – Aeroportos – Ferrovias – Rodovias. Belo Horizonte: Fórum, 2015).

HODGSON, G. **A evolução das Instituições: Uma agenda para pesquisa teórica futura**. Econômica, v. 3, n. 1, p.97-125, junho 2001.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Brasil em desenvolvimento 2011: Estado, planejamento e políticas públicas.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Ipea, 2012.

LAMOSO, L. P. “Fluxos e redes técnicas no comércio de minério no território brasileiro” In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas.** 1 ed.. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

\_\_\_\_\_. **“Neodesenvolvimentismo” brasileiro: implicações para a integração regional no âmbito do Mercosul.** Soc. & Nat., Uberlândia, ano 24 n. 3, 391-404, set/dez. 2012.

LE GOFF, J. “A visão dos outros: um medievalista diante do presente”. In: CHAUVEAU, A. e TÉTARD, P. (Orgs.). **Questões para a história do presente.** Bauru/SP: EDUSC, 1999.

LEMOS, A. **Cibercultura: tecnologia e vida social na cultura contemporânea.** 2.ed. Porto Alegre: Sulina, 2004.

LÉVY, P. **Cibercultura.** Trad. Carlos Irineu da Costa. 2.ed. São Paulo: Editora 34, 2000.

LIMA, V. A. “Mídia, rebeldia urbana e crise de representação”. In: MARICATO, E. (Org.) **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil,** 1. ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

MARANGONI, A M. M. C. **O Governo Planejador e as Transformações do espaço brasileiro.** (Doutorado em Geografia) – Faculdades de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1982.

MAZZUCATO, M. **O Estado Empreendedor - Desmascarando o Mito do Setor Público Vs. o Setor Privado.** Portfolio/Penguin, 2014.

MINAS GERAIS. Unidade PPP. **Parcerias Público-Privadas (PPP) no estado de Minas Gerais. Novas modalidades para o Governo do Estado, juntamente com o setor privado, beneficiar milhões de mineiros.** Minas Gerais: Unidade PPP, 2005.

POMPERMAYER, F. M.; CAMPOS NETO, C. A. S.; SOUZA, R. A. F. **Considerações sobre os marcos regulatórios do setor ferroviário brasileiro.** Nota Técnica nº 6. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2012.

OLIVEIRA, T. B. **O Golpe de 2016: Breve ensaio de História Imediata sobre democracia e autoritarismo.** *Historiæ*, Rio Grande, 7 (2): 191-231, 2016.

POULANTZAS, N. **O Estado, o poder, o socialismo.** 3º ed. Rio de Janeiro- RJ. Brasil. Trad. Rita Lima, 2000.

\_\_\_\_\_. **Poder político e classes sociais**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1977.

PRONER, C. et. al. **A RESISTÊNCIA AO GOLPE de 2016**. 1ª Edição. Bauru/SP: CANAL 6 editora, 2016.

RIBEIRO, L. O. M. **A intermodalidade compensa? Um estudo sobre o escoamento de arroz no corredor Vale do Jacuí (RS) – Região do Lagos (RJ)**. 2010. Dissertação (Mestrado em Administração) - Programa de Pós-Graduação em Administração, Faculdade de Administração da Universidade Estácio de Sá, Rio de Janeiro.

RIBEIRO, M. P.; PINTO, G. E. “Concessões de aeroportos e de rodovias federais: o erro de atribuir aos concessionários riscos controlados pelo Poder Concedente e as suas consequências”. In: RIBEIRO, M. P. (Org.). **10 Anos da Lei de PPP. 20 Anos da Lei de Concessões - Viabilizando a Implantação e Melhoria de Infraestruturas para o Desenvolvimento Econômico-Social**, 2014. Disponível em: file:///C:/Users/robertofernandes.UFGD\_EDU\_BR/Downloads/Ribeiro\_10\_Anos\_da\_Lei\_de\_PPP\_20\_Anos\_da\_Lei\_de\_Concessoes\_Brazil\_2015%20(1).pdf>. Acesso em 25 jan. 2015.

SANTOS, M. “Sociedade e Espaço: A formação Social como Teoria e como Método” In: \_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005. P.21-41.

SAC. Secretaria de Aviação Civil. **Aviação Regional. Conectando o Brasil**. Brasília: Secretaria de Aviação Civil, 2015.

SCS. Informativo da Secretaria de Comércio e Serviços – SCS, nº 225 – Ano 07 – Brasília, 27 de novembro de 2013.

SILVEIRA, M. R. **Transporte e Logística: as ferrovias no Brasil**. Geosul, Florianópolis, v.17, n.34, p 63-86, jul./dez. 2002.

\_\_\_\_\_. “As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro”. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO P. F. C. (Orgs.) **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. 1 ed.. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

SILVA, D. M. **Sistemas Inteligentes no transporte público coletivo por ônibus**. 2000. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Escola de Engenharia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

SINGER, A. **Cutucando a onça com varas curtas - O ensaio desenvolvimentista no primeiro mandato de Dilma Rousseff (2011-2014)**. NOVOS ESTUDOS 102. Julho 2015. Disponível em: <[http://novosestudos.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/content\\_1604/file\\_1604.pdf](http://novosestudos.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/content_1604/file_1604.pdf)>.

SOUZA, A. O. **A Estratégia dos distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e a sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul**. 2002 (a). Tese (Doutorado em Geografia) – FFLCH - USP, Universidade de São Paulo, 430 p.

\_\_\_\_\_. A política de Transporte no Governo Fernando Henrique Cardoso: o exemplo do modal ferroviário no Estado do Mato Grosso do Sul. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas – diferentes perspectivas**. 1 ed., São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SOUZA, V. H. P. “O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación” In: **XI Coloquio Internacional de Geocrítica**, 11, 2010 (b). *Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica*, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2010.

SOARES, R. P.; CAMPOS NETO, C. A. S. **Das concessões rodoviárias às Parcerias Público-Privadas: preocupações com o valor do pedágio**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2006.

TEIXEIRA, Rodrigo Alves; COSTA PINTO, Eduardo. **A economia política dos governos FHC, Lula e Dilma: dominância financeira, bloco no poder e desenvolvimento econômico**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 909-941, dez. 2012.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Processo nº TC 031.086/2013-6 [Apenso: TC 031.596/2013-4]. Relatório. Desestatização**. Brasília: TCU, 2013.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Processo nº TC 024.011/2013-4 [Apenso: AC-940-11/14-P]. Relatório. Companhia Docas do Estado de São Paulo - Codesp**. Brasília: TCU, 2014.

VALENTE ZERO, R. **Evolução dos fluxos de informação no âmbito da interoperabilidade das redes ferroviárias**. 2013. Monografia (Graduação em Engenharia de Produção) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 2013.

XAVIER, M. **The primacy of circulation and the new functions of wholesale companies in the spatial circuits of production in Brazil**. Terrae, São Paulo, v. 8, n. 1, 2011. Disponível em: <<http://www.ige.unicamp.br/terrae/V8/TV81.html>>. Acesso em: 12 fev. 2013.



A pedido do autor os Apêndices foram retirados do pdf.