

MATO GROSSO DO SUL NO CONTEXTO DOS PROGRAMAS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS: DESAFIOS E PERSPECTIVAS

MATO GROSSO DO SUL IN THE CONTEXT OF ROAD CONCESSIONS PROGRAMS: CHALLENGES AND PERSPECTIVES

Danilo Sanches Dantas¹

Adáuto de Oliveira Souza²

Resumo: Este trabalho tem como objetivo analisar o processo de implementação das políticas de concessão de rodovias localizadas no território sul-mato-grossense, tendo como ponto de partida a concessão da Rodovia BR 163/MS realizada pelo Governo Federal em leilão ocorrido no dia 17 de dezembro do ano de 2013. Esta ação resultou no início das movimentações políticas em prol da implementação do Programa Estadual de Concessões Rodoviárias criado pelo Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, com o objetivo de viabilizar a concessão de onze trechos de rodovias localizadas no território sul-mato-grossense num total de 950,8 Km. Por se tratar de uma ação inédita no âmbito do estado, as preocupações e manifestações, principalmente por parte das representações políticas, têm sido elementos presentes no decorrer do processo. Outro assunto que teve significativa repercussão foi a escolha de trechos de rodovias estaduais para entrega à concessão da iniciativa privada, tendo em vista que o Governo Estadual buscou aliar a necessidade de garantir a viabilidade econômica dos trechos, com vistas à atrair o interesse da iniciativa privada para participação nos leilões, ao fato de que, a partir da concessão da BR 163/MS, a tendência seria que os usuários procurassem rotas alternativas para evitar as praças de cobrança. Tanto no caso das concessões da BR 163/MS, quanto das rodovias estaduais, os conflitos e as tensões são significativas e os desdobramentos do processo merecem acompanhamento e análise, pois, já produziram mudanças nas relações socioeconômicas dos envolvidos em ambos os processos de concessão.

Palavras-chave: Concessão; Rodovias; Desenvolvimento Regional; Logística.

Abstract: This work aims to analyze the implementation process of granting political highways located in the territory of Mato Grosso do Sul, having as starting point the granting of the BR 163/MS performed by the Federal Government in an auction held on December 17

¹ Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Endereço Eletrônico: danilosdantas@yahoo.com.br

² Professor Associado III da UFGD com formação em Geografia em nível de graduação, mestrado e doutorado. Endereço Eletrônico: adauto@ugfd.edu.br

th, whose execution resulted, among other actions, earlier policy movements towards the implementation of the State Program for highway Concessions created by the Government of the State of Mato Grosso do Sul in order to make the provision of eleven stretches of highways located in the state territory, totaling 950, 8 km. As this is a new process in the state, its concerns and expressions of annoyance, mainly by the political representations in relation to concessions have been elements presented during the procedure. Another issue that had significant impact was the choice of snippets of state highways to the granting of the private sector, given that the State Government sought to combine the need to ensure the viability of economic sections to attract the interest of the private sector to participate in the auctions, the fact that, from the grant of the BR 163/MS, the trend is that users seek alternative routes to avoid the highway tolls, so, the granting of the passages would have to consider these two factors. The fact is that both in the case of grants of federal highways, more precisely the BR 163/MS, as the state highways conflicts and tensions are significant and deserve the unfolding of the process monitoring and analysis, in this way, it is an unprecedented fact in the state territory and that has already begun to produce changes in socioeconomic relations of those involved in both concession processes.

Key words: Concession; Highways; Regional Development; Logistics

Introdução

O presente trabalho resulta de reflexões inerentes à construção do Pré-projeto de pesquisa submetido ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados – PPGG/UFGD na ocasião da seleção para ingresso no Curso de Doutorado em Geografia no qual buscamos compreender o processo de implementação da política de concessão de rodovias sul-mato-grossenses à iniciativa privada. Vale ratificar que tal processo resulta de uma trajetória de ações que datam da década de 1990 a partir da criação da Lei de Concessões (lei nº 8.987/95) e também da publicação dos primeiros editais de Concessão de Rodovias Realizados pelo antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Para além da discussão sobre o tamanho do estado, os críticos que tratam da temática apontam a necessidade de permanente vigilância às práticas implementadas pelos governos, seja na esfera nacional quanto também nas unidades federativas.

É neste sentido que nos propomos, no presente trabalho, a analisar o processo de implementação das políticas de concessão de rodovias localizadas no território sul-mato-grossense tendo como ponto de partida a concessão da Rodovia BR 163/MS.

Vale ratificar que trata-se da primeira experiência de concessão rodoviária implementada no território sul-mato-grossense e que trouxe em seu bojo inúmeras contradições acerca dos resultados decorrentes da tarifação da principal rodovia federal que corta o estado e uma primeira consequência já verificada foi a promulgação da Lei 4.476 de 18 de março de 2014 através da qual o Poder Executivo foi autorizado a realizar concessão de onze trechos de rodovias estaduais localizadas em pontos estratégicos do estado e que, segundo o discurso oficial, poderiam ser utilizadas como rotas de fuga para evitar as praças de cobrança de pedágio das rodovias federais, tema o qual nos aprofundaremos nas próximas páginas.

Neste sentido, o presente trabalho pretende trazer à luz da discussão geográfica os resultados de um planejamento pautado em perspectivas futuras pouco sólidas buscando, através da discussão científica contribuir para minimização das fragilidades inerentes ao processo de planejamento de políticas públicas voltadas ao setor da infraestrutura logística. Para cumprir este objetivo realizamos o levantamento de documentos oficiais que tratam da temática, acompanhamos as discussões e ações tornadas públicas através da mídia, realizamos pesquisas buscando confrontar outras experiências desenvolvidas por governos estaduais e também pelo governo federal na área de concessão rodoviária.

Breves antecedentes

Ao tratar do processo de integração econômica, hora denominado de mundialização do capital ou simplificada de “globalização” ocorrido no Brasil a partir da década de 1990, Silveira (2013) explica que a inserção do país foi:

(...) mais significativa no oferecimento das condições ideais para a entrada dos Investimentos Externos Diretos (IED) do que para a criação de iniciativas internas, capazes de integrar o território nacional (integração incompleta) e desenvolvê-lo a ponto de diminuir as disparidades regionais. (...) No Brasil, é construída, ampliada e reformada uma série de infraestruturas de circulação e armazenamento que atendem, especialmente, as demandas corporativas globais. Nesse ponto, em algumas partes do território brasileiro, em particular no estado de São Paulo e na sua região macrometropolitana, formam-se corredores de exportação e “eixos de circulação” com forte presença de empresas internacionais. Outro fato é que, junto às infraestruturas de transportes houve o desenvolvimento de um sistema de normas e de tributação para aumentar a fluidez territorial nos espaços corporativamente escolhidos. (SILVEIRA, 2013, p 43)

A eleição dos espaços pelas empresas está pautada na busca pelo maior índice de competitividade possível, por isso prima-se pela redução dos custos, fato que, via de regra, está atrelado à existência de uma infraestrutura mais adequada, eficiente e que ofereça uma maior variedade de modais.

Ao abordar esta temática, Luna et. al. (2011) lembra que além das questões de infraestrutura, a utilização de procedimentos mais eficientes aliadas à aplicação de tecnologia de informação e comunicação para atender às demandas logísticas mais sofisticadas, ou seja, um conjunto de variáveis que, quando otimizadas e aplicadas garantem maior eficiência e por consequência, competitividade.

Num cenário no qual as empresas aprimoram seus sistemas de logística para otimizar a distância entre a matéria-prima e o centro de transformação, seja a fábrica, a indústria, a usina, etc e desta ao mercado consumidor a escolha do espaço sempre é decisiva ao bom funcionamento e desempenho do processo de produção/comercialização.

Neste sentido, o Estado de Mato Grosso do Sul tem se apresentado enquanto um espaço geográfico economicamente viável à expansão de algumas atividades de produção e distribuição de bens e serviços.

Sua localização estratégica tem garantido a vinda de grandes empresas do setor de papel e celulose, sucroenergético, frigorífico, entre outras que têm encontrado nesta Unidade da Federação uma reunião de fatores que vão desde a abundância na oferta de terras de qualidade, na mão de obra qualificada e certa medida desmobilizada do ponto de vista sindical, relativa proximidade dos grandes centros consumidores e uma gama variada de incentivos fiscais e tributários oferecidos pelos Municípios e também pelo Estado.

Um dos elementos que parece não favorecer sobremaneira a expansão das grandes empresas no território sul-mato-grossense é da infraestrutura logística que, seguindo o modelo adotado no cenário nacional, prima pela utilização do modal rodoviário em detrimento aos pequenos investimentos nos modais hidroviário e ferroviário.

Foi neste contexto que, já na segunda metade da década de 1990, o então presidente da república Fernando Henrique Cardoso (PSDB) assinou o Decreto nº 2.444 datado de 30 de dezembro de 1997 que incluía 59 trechos de rodovias federais no bojo do Programa Nacional de Desestatização – PND instituído pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, das rodovias federais.

O supracitado decreto incluiu no PND os 830 km da rodovia BR 163 no território sul-mato-grossense e os trechos das rodovias BR 262 (secção entre a BR163/MS(A) (Campo Grande) e Divisa. MS/SP) e BR 267 (secção entre a BR-163/MS (Nova Alvorada) e Divisa. MS/SP).

Conforme noticiado pela mídia local, desde o ano de 2007 o Governo Estadual vinha propondo a implementação da concessão da BR 163. Em entrevista concedida pelo então Governador André Puccinelli (PMDB) no ano de 2007 estava explícita a vontade de viabilizar o processo de concessão “o governo estadual faz estudos para duplicar a 163, conhecida como a Rodovia da Morte”.³

No entanto, alegando complexidade na elaboração dos projetos preparatórios para abertura dos editais licitatórios, as rodovias localizadas no Mato Grosso do Sul não foram inseridas nas concessões da década de 1990, aliado à isso, soma-se o fato de que a mudança na estrutura política nacional a partir chegada do PT à presidência da república com a vitória do presidente Luis Inácio Lula da Silva no pleito de 2001 trouxe, dentre outros resultados, a suspensão das práticas neoliberais desenvolvidas pelo governo FHC.

Assim, somente no ano de 2012, já sob a presidência de Dilma Rousseff (PT) O Ministério dos Transportes autorizou a EBP (Estruturadora Brasileira de Projetos) a desenvolver estudos técnicos de base para a licitação de concessão de trechos em rodovias federais de Mato Grosso do Sul. Na lista, estavam as BRs 163, 267 e 262.

Vale ratificar que estes estudos técnicos abrangem aspectos de engenharia, operação, meio ambiente, demanda, elaboração de minutas de documentos e modelagem econômico-financeira sendo que o custo de sua elaboração ficou, no caso da BR 163/MS, única das rodovias federais licitadas até o presente momento, a cargo da empresa Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A (CCR MS Vias), empresa do Grupo CCR já citada como uma das maiores concessionárias do setor.

³ Em 2008, entreguei ao Lula o projeto para o Estado fazer a duplicação, com o pedágio mais barato do Brasil, indo de Sonora a Mundo Novo (...). Na proposta, o prazo era de dez anos, com outorga do governo federal de R\$ 400 milhões. Depois, o projeto foi alterado para oito anos e R\$ 200 milhões. Se o governo federal tinha um projeto, fez um projeto muito parecido com o nosso. Se não tinha, plagiou o nosso. De qualquer forma, estou muito satisfeito, a duplicação é muito importante (...)

In: “Das BRs a serem privatizadas, uma não tem tráfego para pedágio, diz Puccinelli” Disponível em <http://www.campograndenews.com.br/cidades/das-brs-a-serem-privatizadas-uma-nao-tem-trafego-para-pedagio-diz-puccinelli>. Acesso em 14/03/2014.

Nas próximas páginas traremos uma análise mais detalhada do processo de implementação dos programas de concessão rodoviárias propostos para o território sul-mato-grossense, apresentaremos uma breve caracterização do espaço estadual.

Programas de concessões rodoviárias no Estado de Mato Grosso do Sul

O estado de Mato Grosso do Sul está localizado no sul da região Centro-Oeste do Brasil e tem como limites Goiás ao nordeste, Minas Gerais ao leste, Mato Grosso ao norte, Paraná ao sul, São Paulo ao sudeste, Paraguai ao sudoeste e a Bolívia ao noroeste.

O Estado tem demonstrado considerável potencial no fornecimento de matérias-primas para a agroindústria, tanto no segmento da vegetal bem como animal e reserva e minérios, o que acabou resultando na expansão de sua base produtiva.

De acordo com Correa & Ramos (2010) o protagonismo exercido pela região Centro-Oeste na produção e exportação de grãos, de maneira especial a soja não condiz com a infraestrutura ofertada para um adequado escoamento da oleaginosa, transportado prioritariamente no modal rodoviário. As condições precárias de conservação das rodovias sob a administração do Estado refletem em perdas na produção. (CORREA & RAMOS, 2010, p. 449).

Neste sentido podemos associar a implementação dos programas de Concessão das rodovias BR 163, já executado, BR 262 e 267, em fase preparatória e da tentativa de concessão de 950,8 Km (novecentos e cinquenta quilômetros e oitocentos metros) em trechos das rodovias MS-040, MS-112, MS-135, MS-180, MS-223, MS-289, MS-295, MS-306, MS-316, MS-338, MS-395 e seus acessos como medida para o incremento nos investimentos em infraestrutura logística com foco no atendimento às demandas regionais.

A importância do modal rodoviário no transporte de cargas em Mato Grosso do Sul segue a vertente do cenário nacional. Dada a importância deste modal nos deslocamentos de fluxos a própria divisão das nove regiões administrativas tem como principal capilaridade de ligação inter-regional os três grandes eixos rodoviários: as BR 163, BR 262 e BR 267, rodovias federais que cortam o território estadual nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste.

Tratam-se de rodovias estratégias para integração regional e também interligação entre os extremos do estado, estando inclusive, no caso da BR 262 e 267 inseridas no contexto da rota Bioceânica.

A interface regional estabelecida com os grandes eixos rodoviários, além de aproximar e facilitar o intercâmbio inter-regional dentro do Estado, amplia o alcance e os impactos das políticas públicas a serem definidas e estabelece uma maior relação de complementariedade, principalmente no que se refere às demandas por serviços sociais como: saúde e educação, bem como ao fortalecimento comercial entre as regiões de Mato Grosso do Sul. (SEMAC/MS, 2008, p 10)

O Estado contava em 2015 com 65.679 km de rodovias, sendo mais de 7.950 km de rodovias pavimentadas (SEMAD/MS, 2015, p 7), estando distribuídas da seguinte forma acerca da jurisdição: 72% municipal, 22% estadual e 6% federal. A localização destas rodovias federais permite o deslocamento de bens, serviços e pessoas entre os extremos estaduais servindo, principalmente, para a conexão entre os estados de Mato Grosso, Paraná, São Paulo e Goiás⁴.

No bojo do Programa de Investimento em Logística (PIL) que, anteriormente viabilizou a concessão da BR 163/MS no ano de 2014, incluiu o trecho leste da BR 262 numa extensão total de 327 km entre Campo Grande e a Divisa com São Paulo (Três Lagoas/Castilho SP 300) com investimentos estimados em R\$ 2,5 bilhões para execução de obras de duplicação e também da BR 267 entre Nova Alvorada do Sul (BR 163) e a Divisa com São Paulo (Bataguassu/Presidente Epitácio SP 270) num trecho com extensão total de 249 km e investimento estimado de R\$ 2 bilhões para obras de duplicação.

Além das rodovias federais, o estado conta com diversas rodovias estaduais de relevância no transporte de cargas, dentre elas MS-134, MS-217, MS-240, MS-276, MS-306, MS-377, MS-395, MS-444 e MS-480. A grande maioria destas rodovias exercem papel de interconexão com as rodovias federais.

Vale ratificar que destas apenas as rodovias MS-306 e MS-395 foram inseridas no Programa Estadual de Concessões Rodoviárias Mato Grosso do Sul.

Salientamos o fato de tratar-se da primeira experiência de concessão rodoviária implementada no território sul-mato-grossense e que trouxe em seu bojo inúmeras contradições acerca dos resultados decorrentes da autorização da tarifação aos usuários da principal rodovia federal que atravessa o estado, referimo-nos à BR 163/MS, contradições

⁴ De acordo com informações divulgadas no documento intitulado “Infraestrutura no Brasil: projetos, financiamentos e oportunidades” elaborado pelo Ministério da Fazenda em 2013, as três rodovias federais 163, 262 e 267 apresentaram em 2012 um Volume Médio Diário de 5,8 mil veículos/dia, desse total 62% de veículos leves. Disponível em: https://www.fazenda.gov.br/divulgacao/publicacoes/infraestrutura-no-brasil/road_show_infraestrutura_no_brasil_2013.pdf

que, salvo as especificidades de cada projeto não de se repetir nos demais trechos concedidos nas rodovias federais e também nos onze trechos de rodovias estaduais incluídas no Programa Estadual de Concessões Rodoviárias Mato Grosso do Sul.

Observamos que a promulgação da Lei 4.476 de 18 de março de 2014 através da qual o Poder Executivo Estadual foi autorizado a realizar concessão de dos trechos das rodovias estaduais MS-040, MS-112, MS-135, MS-180, MS-223, MS-289, MS-295, MS-306, MS-316, MS-338, MS-395 e acessos ocorreu imediatamente após a efetivação da concessão da rodovia BR 163/MS fato que nos levou a procurar identificar uma possível dependência entre a efetivação das concessões planejadas pelo Governo Estadual com as ações inerentes ao Programa Nacional de Desestatização - PND. Levantamentos preliminares mostraram que, desde o ano de 2012, o Governo Estadual vinha aguardando as concessões previstas pelo PND para o Mato Grosso do Sul para poder, de fato, implementar Programa Estadual.

Nesta terça-feira, Puccinelli lembrou que o pedido para duplicar a BR-163, apelidada de Rodovia da Morte, vem desde a gestão do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). “E sempre, no planejamento do governo estadual, gostaríamos que o pedágio não ultrapassasse R\$ 4,60 a cada 100 km”, disse.⁵

Tratava-se de uma ação polêmica não só pela eminente inviabilidade do processo dada ao inexpressivo fluxo dos trechos objetos da concessão⁶, bem como pela agilidade com que se tramitou o projeto na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul. Conforme apurado na ocasião, em menos de 30 dias foi aprovado por 11 dos 16 deputados com compunham a Casa de Leis naquele momento a Lei nº 4.476, de 18 de março de 2014 que autorizava o Poder Executivo a realizar concessão de serviço público, precedida da execução de obra pública.

Constatou-se uma relação de dependência do êxito do Programa Estadual com a concessão das rodovias federais incluídas no Programa Nacional de Desestatização - PND fato que se confirmou a partir da exclusão dos trechos das rodovias MS 040, MS 338 e MS 395 do projeto original, tendo em vista a então exclusão, por parte do Governo Federal dos trechos leste das rodovias BR 262 e BR 267. A partir deste fato inferimos que o planejamento adotado pelo governo estadual embasou a concessão das rodovias estaduais apenas na

⁵ In: “André aprova valor de pedágio e quer parceria com vencedora de leilão” Disponível em <http://www.campograndenews.com.br/economia/andre-aprova-valor-de-pedagio-e-quer-parceria-com-vencedora-de-leilao> Acesso em 14.03.2014

⁶ Vale ratificar que esta afirmação se embasa primeira na ausência de um estudo de viabilidade econômica para a concessão dos trechos das rodovias estaduais e segundo pela localização pouco estratégica destas, situadas em regiões extremas do estado e, por tanto, pouco utilizadas como rotas de passagens de mercadorias e pessoas, tendo um uso mais relacionado aos deslocamentos populacionais locais.

efetivação da cessão das rodovias federais, ou seja, se não serão utilizadas como rota de fuga as rodovias estaduais não serão rentáveis do ponto de vista da exploração comercial oriunda da concessão.

Desta maneira, já no ano de 2014 o número de trechos das rodovias estaduais a serem concedidos caiu de onze para oito perfazendo um total de 596,7 km. Ao contrário do que se observa em relação à BR 163/MS, o caso da concessão das rodovias estaduais parece caminhar para o abandono tendo em vista que a notória inviabilidade econômico-financeira dos trechos incluídos no Programa Estadual de Concessões Rodoviárias compromete a realização dos leilões, como se noticiou na mídia local. No mês de julho de 2014 o Governo do Estado abriu a concessão de cinco das oito rodovias mantidas no Programa, no entanto o leilão de 464,2 quilômetros de cinco rodovias localizadas na região nordeste do estado (vide Mapa 01) realizado no dia 05 de agosto de 2014 foi deserto, ou seja, nenhuma das onze empresas que anteriormente haviam adquirido o edital do certame apresentaram propostas.

Em agosto de 2013 e já tendo em mãos os resultados dos estudos técnicos realizados nas três rodovias supracitadas, o Governo Federal tornou pública a decisão de excluir os trechos das rodovias BR 262 e 267/MS tendo em vista a inviabilidade econômica verificada nos estudos preliminares apresentados EBP (Estruturadora Brasileira de Projetos) mantendo-se, apenas, a BR 163 no Programa.

É neste ponto que abro um parêntese para contextualizar em quais condições se deu a implementação do Programa Estadual de Concessões Rodoviárias, criado por meio da Lei 4.476 de 18 de março de 2014 a qual autoriza o Poder Executivo a realizar concessão de serviço público, precedida da execução de obra pública, para administração, operação, manutenção e exploração comercial das rodovias constituídas pelas vias MS-040, MS-112, MS-135, MS-180, MS-223, MS-289, MS-295, MS-306, MS-316, MS-338, MS-395 e acessos do Estado de Mato Grosso do Sul.

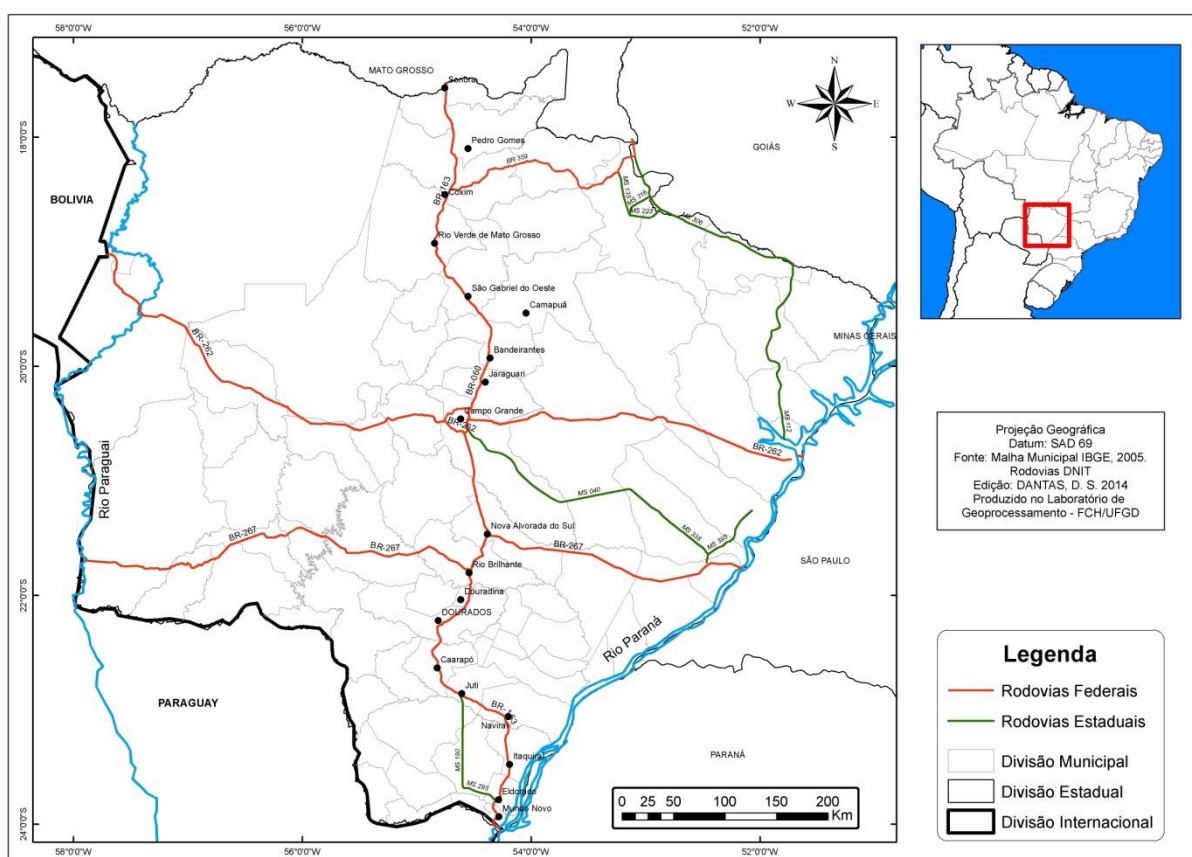
A publicação da lei se dá exatamente seis dias após a assinatura do contrato firmado entre a Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT e a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.

No Mapa 01, as rodovias supracitadas estão destacadas na cor verde, já as principais rodovias federais que cortam Mato Grosso do Sul, aparecem na cor vermelha.

Conforme se divulgou oficialmente “os estudos para termos uma outorga melhor demonstraram que ainda não haverá fluxo de tráfego suficientemente grande para essas três

rodovias. A 040 é uma delas”, afirmou o governador André Puccinelli. No entanto, podemos inferir que a inclusão da MS-040, MS-338 e MS-395 no Programa Estadual de Concessões Rodoviárias teria como único fundamento a concessão dos trechos da BR 262 (secção entre a BR163/MS(A) (Campo Grande) e Divisa. MS/SP) e BR 267 (secção entre a BR-163/MS (Nova Alvorada) e Divisa. MS/SP) anteriormente previstas para integrarem o Programa Nacional de Desestatização – PND.

Mapa 01 – Localização das rodovias previstas para integrarem o Programa Nacional de Desestatização e o Programa Estadual de Concessões Rodoviárias



Diante a desistência por parte do Governo Federal em implementar a concessão, pelo menos temporariamente, nas rodovias BR 262 e 267, o governo estadual percebeu a inviabilidade da concessão dos três trechos supracitados pois inexistiria a citada “rota de fuga”, ou seja, a viabilidade econômica das rodovias estaduais estaria, ao nosso ver,

estritamente ligada à implementação das praças de cobranças do pedágio nas rodovias federais.

Vale ressaltar que esta diretriz está explicitada no Decreto nº 13.926 publicado na edição do dia 03 de abril de 2014 do Diário Oficial do Estado de Mato Grosso do Sul conforme segue:

Considerando que a recuperação da malha rodoviária estadual, implementada por meio dos Programas MS Forte 1 e 2, em especial aos trechos especificados na ementa deste normativo, foi concebida para absorção de tráfego diverso da planejada para a BR-163, no trecho compreendido dentro do território estadual;

Considerando que, com a implementação do pedagiamento ao longo da rodovia BR-163, no trecho, cuja extensão se encontra dentro dos limites territoriais do Estado de Mato Grosso do Sul, há a possibilidade de seus usuários contínuos estabelecerem rotas alternativas; (DECRETO Nº 13.926, DE 2 DE ABRIL DE 2014)

Ao compreender que a desistência por parte do Governo Federal em conceder os trechos das rodovias BR 262 e 267 comprometeria os planos da concessão das rodovias MS 040, 338 e 395, o governo do estado excluiu estas três rodovias do Programa. Com as mudanças supracitadas o trecho total de rodovias estaduais a serem concedidas caiu de 950,8 para 596,7 quilômetros divididos em oito rodovias. Da mesma maneira o trecho total de rodovias federais a serem concedidas caiu de 1.423 para 847,2 quilômetros.

Ao contrário do que se observa em relação à BR 163/MS, o caso da concessão das rodovias estaduais dava indícios de sua inviabilidade tendo em vista que a notória falta de atrativos econômico-financeiros dos trechos incluídos no Programa Estadual de Concessões Rodoviárias o que acabou por comprometer a realização dos leilões, como se noticiou na mídia local.

O resultado foi que, após vários reagendamentos, no dia 29 de setembro de 2014 o governador André Puccinelli (PMDB) tornou público aquilo que já imaginávamos, desistiu de realizar os leilões de concessão das oito rodovias integrantes do Programa. Em suas palavras. “Não vai dar tempo de fazer o novo edital das oito rodovias. Vou deixar para o próximo governador executar. Não teve prazo para fazer. Sabe como é final de mandato. Vou deixar os estudos e o projeto tudo pronto para o próximo governador lançar o edital e executar”, justifica Puccinelli.

Considerações finais

Conforme tentamos demonstrar, ainda que de maneira incipiente, ao longo do presente trabalho, a iniciativa de conceder bens e/ou serviços à iniciativa privada se tornou prática no Brasil a partir das políticas neoliberais implementadas nos anos 90. No entanto, nem sempre as tentativas de concessão são positivas, conforme defendem seus idealizadores. No caso de Mato Grosso do Sul, ficou clara que a ideia estava longe de se tornar realidade.

A proposta começou a ser posta à prova quanto à sua viabilidade ainda em 2014 após as tentativas frustradas de realização dos leilões para concessão das rodovias inseridas no Programa Estadual de Concessões Rodoviárias do MS⁷ e o anúncio do então Governador André Puccinelli (PMDB) que aos 29 dias do mês de setembro de 2014 tornou público aquilo que já parecia inevitável: desistiu da realização os leilões de concessão das oito rodovias integrantes do Programa. Em suas palavras.

*Não vai dar tempo de fazer o novo edital das oito rodovias. Vou deixar para o próximo governador executar. Não teve prazo para fazer. Sabe como é final de mandato. Vou deixar os estudos e o projeto tudo pronto para o próximo governador lançar o edital e executar.*⁸

Após a mudança na gestão do Governo do Estado com a posse do Governador Reinaldo Azambuja (PSDB) em janeiro de 2015 as tratativas acerca do Programa de Concessões foram suspensas e, em nota divulgada após a oficialização da reinclusão de concessão das rodovias⁹ BR 262 e 267, a Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra/MS),

⁷ A concorrência 027/2014 realizada no mês de agosto não teve nenhuma empresa interessada na concessão dos 464,2 quilômetros de rodovias constantes no edital. Apesar de 11 empresas terem retirado o edital, a licitação não teve interessados. In: “*Edital para concessão de rodovias sai esse mês e com redução de valor*” Disponível em: <http://www.campograndenews.com.br/politica/edital-para-concessao-de-rodovias-sai-esse-mes-e-com-reducao-de-valor>. Acesso em 01/09/2014.

⁸ In: “Governador desiste e concessão de rodovias fica para sucessor” disponível em <http://www.campograndenews.com.br/cidades/governador-desiste-e-concessao-de-rodovias-fica-para-sucessor> Acesso em 30.09.2014

⁹ No ano de 2012, o Ministério dos Transportes autorizou a EBP (Estruturadora Brasileira de Projetos) a desenvolver estudos técnicos de base para a licitação de concessão de trechos em rodovias federais de Mato Grosso do Sul. Na lista, estavam as BRs 163, 267 e 262. Em agosto de 2013 e já tendo em mãos os resultados dos estudos técnicos realizados nas três rodovias supracitadas, o Governo Federal tornou pública a decisão de excluir os trechos das rodovias BR 262 e 267/MS tendo em vista a inviabilidade econômica verificada nos estudos preliminares apresentados EBP (Estruturadora Brasileira de Projetos) mantendo-se, apenas, a BR 163 no Programa. No bojo do Programa de Investimento em Logística (PIL) que, conforme já dissemos anteriormente viabilizou a concessão da BR 163/MS no ano de 2014, incluiu as rodovias BR 262 e BR 267 na etapa lançada em junho de 2015.

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

informou que não havia nenhum projeto previsto para dar continuidade ao contido na Lei aprovada em março de 2014.

De fato, o assunto que, durante o ano de 2014 foi bastante difundido pela mídia e discutido pelos agentes envolvidos no processo foi “engavetado” no sentido literal do termo. Discorrendo sobre essa prática Poulantzas (2000) afirma que:

O fenômeno espantoso, e constante, de reviravoltas da política governamental, feitas de acelerações e freadas, de recuos, de hesitações, de permanentes mudanças, não é devido a uma incapacidade de qualquer maneira característica dos representantes e do alto pessoal burguês, mas é a expressão necessária da estrutura do Estado” POULANTZAS (2000, p.138).

Mesmo entendendo que a reviravolta dessa política, materializada no Programa de Concessão Rodoviária permite um conjunto de análises e leituras, compreendemos que a interrupção do processo prejudicou sobremaneira a continuidade da elaboração da tese, sobretudo pela ausência de “interações espaciais” decorrentes dessa ação governamental.

Referências Bibliográficas:

CORREA, V. H. C e RAMOS P. A **Precariedade do Transporte Rodoviário Brasileiro para o escoamento da Produção de Soja do Centro-Oeste**: situação e perspectivas. RESR, Piracicaba, SP, vol. 48, nº 02, p. 447-472, abr/jun 2010 – Impressa em mês 2010.

LUNA, M. M. M. L; LUNA, P. T. M. ; FRIES, C. E. ; MOTTA, K. S. . Planejamento de logística e Transporte no Brasil: Uma análise dos Planos Nacional e Estaduais. In: **XXV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**, Belo Horizonte-MG, 2011. Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes, Rio de Janeiro: Anpet, 2011. v. 1. p. 1738-1749.

MATO GROSSO DO SUL, Secretaria de Estado de Meio Ambiente, do Planejamento, da Ciência e de Tecnologia (SEMACE) - **Estudo da Dimensão Territorial do Estado de Mato Grosso do Sul**: Regiões de Planejamento. SEMACE/MS, Campo Grande, 2008.

MATO GROSSO DO SUL, Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico (SEMAD) - **Diagnóstico Sócio Econômico de Mato Grosso do Sul – 2015**. SEMAD/MS, Campo Grande, 2015.

POULANTZAS, Nico. **O Estado, o poder e o socialismo**. São Paulo, Graal, 2000.

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

SILVEIRA, Márcio Rogério Silveira. Infraestruturas e logísticas de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, n. 2, p. 41-53, set. 2013.

Recebido em 03 de maio de 2017.

Aceito em 04 de junho de 2017.