



“RODOVIA FEDERAL BR 163”

Estudo técnico referente a rodovia
federal BR 163.

Brasília - DF

2021

ESTUDO TÉCNICO DA RODOVIA FEDERAL BR-163

I. Introdução

A infraestrutura de transporte é essencial para o desenvolvimento econômico de uma região e a implantação de uma rodovia como é o caso da BR 163 é sinônimo de progresso e desenvolvimento econômico e social.

Neste estudo será possível ter um panorama da implantação da rodovia, o processo histórico da BR, a gestão ambiental, a execução das obras da rodovia, os reflexos e benefícios do asfalto para a comunidade e usuários, o desenvolvimento sócio e econômico e por fim informações sobre a nova concessão entre Sinop e Miritituba.

II. A implantação da BR-163 no Sistema Nacional de Viação-SNV

As rodovias federais são definidas pela sigla BR, seguida por três algarismos. O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, de acordo com as definições estabelecidas no Sistema Nacional de Viação¹. Os dois outros algarismos definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia, relativamente à Capital Federal, Brasília, e aos limites do País (Norte, Sul, Leste e Oeste). Assim, um viajante que trafega pela BR-101 sabe, automaticamente, que está em uma rodovia longitudinal (que cruza o país de norte a sul) – indicado pelo primeiro algarismo, 1 – e que está no ponto mais ao leste de Brasília indicado pelos dois números seguintes, 01.

O sentido da quilometragem segue sempre o sentido descrito na Divisão em Trechos do Sistema Nacional de Viação. No caso da BR-163 a ela pertence a categoria das rodovias longitudinais, o sentido de quilometragem vai do Norte para o Sul.

A BR-163, possui 3.579 km em sua extensão total, ligando as cidades de Tenente Portela, no Estado do Rio Grande do Sul a Santarém no Estado do

¹ Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT

Pará. A rodovia, liga os Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Pará. Ela tem papel fundamental para o escoamento da produção das regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil.

No estado do Pará a rodovia atravessa uma das regiões mais ricas do País em recursos naturais e potencial econômico, sendo marcada pela presença de importantes biomas brasileiros, como a Floresta Amazônica, o Cerrado².

O trecho da rodovia que percorre o estado do Pará, é utilizada para o escoamento da produção agropecuária, facilitando a exportação de grãos, carnes da região Centro-oeste aos portos do Pará. A pavimentação desse trecho foi concluída em 2019, após anos de execução e paralização das obras sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT.

Os desafios foram de toda ordem, questões ambientais, problemas com projetos de engenharia, falência de empresas executoras, falta de recursos público entre outros.

Mato Grosso, em 20 de março de 2014, a concessionária Rota do Oeste, empresa da Odebrecht TransPort, responsável pela concessão da **BR-163** entre os municípios Itiquira (MT) e Sinop (MT), trecho com extensão de 850,9 quilômetros. Ao longo dos 30 anos de concessão, é de responsabilidade da Rota do Oeste a duplicação dos 453,6 km de pistas simples – os outros 400 km são de responsabilidade do DNIT - devendo ser construídos novos trevos, pontes, viadutos e entroncamentos.

A rodovia é a principal rota de escoamento da safra de grãos do Estado, que é o principal produtor nacional. Atualmente a concessão está passado por um processo de cura com a apresentação/aprovação de novo cronograma físico financeiro e a troca de acionista.

Mato Grosso do Sul, Grupo CCR venceu o leilão de concessão e irá operar todo trecho através da CCR MSVia por 30 anos. A rodovia tem papel fundamental no comércio, no turismo e principalmente na logística de transporte da agroindústria, pois é o principal corredor de exportação do estado de Mato

² <https://pt.wikipedia.org/wiki/BR-163>

Grosso do Sul para atingir os portos dos estados do Paraná e Santa Catarina. A rodovia dá acesso também para Ponta Porã, Porto Murtinho (acessos para o Paraguai) e Corumbá (acesso para a Bolívia).

No estado do Paraná, a rodovia passa por importantes cidades como Cascavel e Toledo. O trecho estava em fase de duplicação. Em 2020 havia um trecho de 74 km entre Cascavel e Marmelândia sendo duplicado.

No estado de Santa Catarina a rodovia ganha o status de centro rodoviário escoador do Brasil, mais notadamente a partir de São Miguel do Oeste.

No estado do Rio Grande do Sul possui o menor trecho da BR-163 atendendo apenas três municípios. Único estado que está rodovia não tem status centralizador, Barra do Guarita, Vista Gaúcha e Tenente Portela.

Abaixo o Mapa da Rodovia Federal -163 de Norte a Sul do País



III. A história da rodovia

A história da rodovia no estado do Mato Grosso³, teve início no século XVIII quando as estradas e bandeiras procuravam melhorar a ligação entre São Paulo e Cuiabá, que até então era feita por navegação.

No início do século XX, a Comissão Rondon (comanda pelo Marechal Cândido Mariano Rondon) implantou uma linha telegráfica ligando Mato Grosso ao Sudeste do País, passado pelos rios São Lourenço Itiquira e Correntes. A rodovia foi oficialmente criada em Mato Grosso em 1944 com o nome de BR-16. Somente mais tarde passou a se chamar BR-163.

O primeiro trecho implantado foi ligando Cuiabá a Campo Grande, obra executada pelo Governo do Estado. No ano seguinte, a rodovia passou a ser gerida pelo governo federal através do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem-DNER, pelo 11º Distrito Rodoviário Federal. As obras de pavimentação desse trecho começaram no início da década de 1970, pelo programa Prodoeste (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste) e entregues em 1974.

A abertura da BR-163 entre Cuiabá (MT) e Santarém (PA) se deu nos anos de 1970 atendendo a visão estratégica do regime militar de integrar a Amazônia à econômica nacional. Foram cinco anos de trabalho, desafios e perigos. Tratava-se da ocupação de uma região inóspita, nunca antes habitada por “homens brancos”.

Algumas equipes de trabalhadores chegavam a ficar 40 dias isoladas na mata, os suprimentos eram remessados de aviões. Muitos enfrentaram doenças tropicais como a malária e febre amarela. Havia ainda, a resistência de povos indígenas que nunca haviam tido contato com “homem branco”. Não raramente eram recebidos a flechadas.

Outro fato que precisou de atenção especial foi a aproximação com os indígenas. A tribo Kreen-aKarore, conhecida como os “Gigantes da Amanzônia”, ainda não tinha contato com outros homens e foi preciso convidar

³ BR 163 Mato Grosso

os antropólogos Orlando Villas-Bôas, Cláudio Villas-Bôas e Leonardo Villas-Bôas para interferir na aproximação com os construtores da rodovia.

As situações enfrentadas por esses desbravadores eram críticas. Doenças tropicais, isolamento e até o contato com tribos indígenas traziam muitos problemas aos trabalhadores e militares. Oficialmente, o exército registra a morte de 32 homens durante as obras de implantação da BR-163, nenhuma foi causada por acidente, todas decorrentes de doenças, como a malária.

Inicialmente partia a equipe e topografia, sozinhos e sem máquinas, eles iam à frente para identificar o traçado da rodovia, atrás seguiam militares e civis que trabalhavam na construção. Foram mobilizados cerca de 1,5 homens, parte vindos do Sul País e parte de mão de obra local.

A construção da rodovia em Mato Grosso, segundo a concessionária Rota Oeste⁴, fez parte do Plano de Integração Nacional (PIN) no Governo Militar e pertencia ao movimento desencadeado na época, cujo lema era: “Integrar para não “Entregar”. Sob pressão para ocupar a região Amazônica, o governo determinou que o Batalhão de Engenharia e Construção (BEC) do Rio Grande do Sul, fosse para Cuiabá e instalasse uma base com o objetivo de implantar a BR-163, ligando a capital mato-grossense a Santarém, no Pará.

De acordo com a concessionária, em 1971, o então Coronel Antônio Paranhos inaugurou o 9º Batalhão de Engenharia e Construção, o 9º BEC e começa a abertura da estrada que viria interligar a região Norte do País às regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

Em 1976, a rodovia foi inaugurada. A entrega à população foi realizada em 20 de outubro pelo presidente em exercício, Ernesto Geisel. A cerimônia ocorreu no quilômetro 877 da rodovia, próximo à Cachoeira do Curuá, no Pará.

A rodovia passou por diversos programas de pavimentação. No Mato Grosso todo trecho entre Cuiabá até a divisa com o Pará foi concluído em 2012, com a pavimentação dos 50 km entre Guarantã do Norte e a divisa. O desafio continua com a pavimentação da rodovia no Pará.

⁴ <http://www.rotadooeste.com.br/pt-br/rodovia/historia-da-rodovia>



Entre Cuiabá e Santarém, a rodovia passa por 71 municípios. Sua área de influência chega a 1,2 milhão de quilômetros quadrados, o que corresponde a 14,4% do território nacional. No trecho de 1.780km a rodovia corta uma das regiões mais ricas do País em recursos naturais.

Nessas quatro décadas, a rodovia contribuiu para o desenvolvimento de diversas cidades. Algumas apresentam atualmente os mais altos Índices de Desenvolvimento Humano no País, como Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop e Nova Mutum.

A rodovia voltou à pauta do governo federal com uma obra prioritária não mais com o objetivo principal de fomentar a ocupação ou de integrar a economia de regiões brasileiras, mas principalmente, para diminuir o custo de transporte dos grãos de Mato Grosso até os portos do Arco Norte e do Arco Sul do País.

O impulso foi dado pela produção agrícola, que praticamente dobrou em duas décadas graças à adoção de tecnologia e gestão empresarial das propriedades rurais.

O principal caminho para os produtos agrícolas é o mercado internacional, onde chegam aos portos do Sul e Sudeste para serem exportados através das rodovias e de ferrovias, como a Ferrovia Vicente Vuolo.

O governo federal vislumbra nos portos do Arco Norte a possibilidade de melhorar a competitividade dos produtos por estarem mais próximos aos mercados compradores. O problema está na logística de transporte para o escoamento da produção nessa direção e, nesse aspecto, a BR-163 é estratégica. O que levou a inclusão das obras de duplicação da BR-163/MT no Programa de Aceleração do Crescimento–PAC, e posteriormente, no Programa de Investimento em Logística –PIL, que prevê parcerias com a iniciativa privada.

IV. Gestão ambiental

A implantação e/ou pavimentação de uma rodovia é uma obra de grande porte, que interfere nos recursos naturais em sua área de abrangência. É por isso que a variável ambiental em que esta inserida em todas as fases, desde o planejamento, execução e operação para que sejam possíveis a

recuperação de passivos (se existirem), a prevenção de novos passivos e a recuperação de áreas exploradas.

No caso da duplicação da BR-163 entre Rodonópolis e o Posto Gil, o Plano de Controle Ambiental levou em consideração o fato da rodovia abranger áreas muito sensíveis e pertencentes a bioma muito específicos como o Pantanal, Cerrado e Amazônia.

Monitoramento de fauna e da flora ao longo da BR-163/MT, para atender as exigências dos órgãos ambientais para a emissão do licenciamento é preciso a elaboração e cumprimento de inúmeros programas, entre eles: programa de gestão ambiental, plano ambiental da construção, programa de monitoramento da poluição atmosférica, programa de recuperação de áreas degradadas e plantio compensatório, programa de monitoramento da qualidade da água, programa de sedução ambiental, programa de monitoramento e resgate arqueológico, programa de proteção da fauna e flora, programa de indenização, reassentamento e desapropriação, programa de gerenciamento de riscos ambientais e plano de ação de emergência e programa de comunicação social.

V. Execução das obras

O trecho de Rosário Oeste ao Posto Gil possui aproximadamente 45 km de extensão e está totalmente duplicado. As obras de duplicação desse trecho foram concluídas em 2012 e permite acesso à cidade de Nobres-MT, uma das mais procuradas para o turismo no estado de Mato Grosso, com muitas opções de cachoeiras para banho e mergulho, além da prática de esportes radicais.

Um dos desafios enfrentados neste trecho foi exatamente no município de Nobre: a execução das obras de contenção de taludes na Serra da Caixa Furada, numa extensão de 10km. Os acidentes geológicos na região levaram à adoção de diversas soluções de engenharia para a estabilização dos taludes da serra.

Ao Norte do estado, a BR-163/MT passa pelas cidades de Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorisso, Sinop, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra

Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá chegando a Garantã do Norte, na divisa com o Pará no km 1.131 da rodovia. A operação do trecho até Sinop faz parte do contrato de concessão administrado pela ANTT.

No segmento entre Sinop até a divisa com o Pará, sob administração do DNIT, destacam-se os investimentos realizados pelo DNIT em manutenção e restauração, adequando a rodovia ao tráfego gerando pela operação dos portos do Arco Norte.

VI. Os reflexos do asfalto

A rodovia BR-163 acumula uma extensa corrida de problemas provocados pela sua falta de infraestrutura. Lentidão no trajeto e quilômetros de congestionamentos por causa de pontos intransitáveis foram dificuldades enfrentadas durante vários anos.

Em 2020, depois de muito anos, foi entregue a conclusão do asfaltamento no trecho de Sinop, em Mato Grosso, a Miritituba no distrito do município de Itaituba, no Pará, onde estão instalados terminais de transbordo de grãos mantidos por tradings do setor e onde a administração da rodovia é desenvolvida pelo governo federal.

De acordo com Edeon Vaz Ferreira, diretor-executivo do movimento Pró-Logística, “hoje a rodovia é outra, totalmente diferente”, abordando a importância que BR tem para o setor produtivo de Mato Grosso.

A importância da BR-163, especialmente para Mato Grosso, não é novidade para ninguém, há tempos, produtores rurais, associações e especialistas lembram do quanto o caminho é fundamental para evitar rotas mais longas e mais caras, rumo aos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). De acordo com o Movimento Pró-logística, a cada ano, três milhões de toneladas a mais de soja e milho do estado são levados pela rodovia.

Para Vaz, a melhora nas condições da rodovia teve impacto na diminuição do preço dos valores de frete. No entanto, diante das condições do mercado de grãos, com preços elevados, principalmente em função da demanda chinesa, não é possível mensurar com mais precisão os efeitos dessa redução para o produtor rural.



“Quem faz a logística é a trading e, muitas vezes, essa transferência para o produtor é mais lenta. E o preço bem mais alto da soja fez com que se mascarasse esse resultado. É difícil dizer qual foi o real impacto da logística para o produtor”, analisa.

Segundo Tiago Stefanello, ex-presidente do Sindicato Rural do município de Sorriso, e produtor rural, ele aponta que “Nós éramos a ponta do rabo do cavalo. Todo nosso volume ia para os portos do Sul. Ele acredita, que hoje o grande volume vai para o Arco Norte e a tendência é melhorar”.

De acordo com a concessionária Rota do Oeste, no trecho sob sua administração da divisa com Mato Grosso do Sul até Sinop, pelo menos 70% do tráfego e 90% do faturamento estão relacionados ao movimento de veículos comerciais, principalmente ligados à agropecuária.

Roberto Madureira, gerente de Relações Institucionais da concessionária, assegura que “o agro segurou a onda, não só na pandemia, mas também nas crises passadas. É o que sustenta aqui”, dizendo que o movimento relacionado ao setor impediu uma queda maior do volume de tráfego em momentos desfavoráveis.

Segundo o gerente, um frete de Sorriso (MT) a Miritituba (PA), ele dá uma ideia dos efeitos das melhorias sobre a operação logística. Explica que, antes da pavimentação, os caminhoneiros faziam de duas a três viagens em um mês. Depois, eles conseguem fazer seis a sete viagens e com menor risco de problemas nos veículos. “Parou de cortar pneu, que os motoristas tinham prejuízo, reduziu tempo de viagem e economizou com combustível e, principalmente, com a manutenção do veículo”, afirma o especialista.

Além da pavimentação também é necessário a manutenção da rodovia e de acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 2020, a manutenção da BR-163 apenas em Mato Grosso recebeu investimentos totais de R\$ 7,5 milhões. No Pará, superam os R\$ 140 milhões, com diversos aportes financeiros. Em relação aos pontos com buracos na via, o órgão informa que os reparos estão sendo providenciados.

Outro fator importante são os custos do frete, que de acordo com Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o custo do

frete rodoviário entre Mato Grosso e o Porto de Miritituba, no Pará, tiveram redução de até 11%. Segundo o estudo, a queda é reflexo do fim das obras de pavimentação da BR-163 representa um estímulo ao escoamento por esse corredor.

A melhoria também se refletiu nas exportações de Mato Grosso e permitiu um aumento percentual significativo em 2020, em relação aos portos tradicionais de Santos/SP e Paranaguá/PR. “O crescimento da participação dos portos no Arco Norte é uma realidade. Essas rotas não podem mais ser tratadas como alternativas, mas como solução para o escoamento da crescente produção agrícola do Brasil”, afirma o superintendente de Logística Operacional da Conab⁵, Thomé Guth.

O menor custo dos fretes, de acordo com Guth, pode ser contatado a partir das melhorias na infraestrutura, influencia diretamente no aumento de embarques dos produtos agrícolas, principalmente milho e soja, pelos portos do Arco Norte. “Enquanto os produtores do cereal e da oleaginosa em Mato Grosso observavam preços de escoamento menores em setembro para os portos de Santarém/PA, Porto Velho/RO e Itaqui/MA, além de Miritibuna, o trajeto para o Porto de Santos teve acréscimo de 3%, quando comparado com os valores praticados no mesmo mês do ano passado”.

VII. Desenvolvimento social e econômico

Em se tratando de infraestrutura logística, o Estado de Mato Grosso e do Pará são ligados pela rodovia BR-163, eixo estratégico para viabilização das movimentações de grãos e demais produtos agropecuários para exportação via portos da Região Norte do país⁶.

Trata-se, de um importante eixo de integração nacional, sendo o trecho entre o município de Cuiabá (MT) e o Rio Amazonas em Santarém (PA) o que recebe maior destaque, dado seu histórico de construção e a sua localização em uma região de desenvolvimento recente no País.

⁵ <https://agroemdia.com.br/2020/10/28/pavimentacao-da-br-163-reduz-custo-do-frete-pelos-portos-do-arco-norte-aponta-conab/>

⁶ Carta capital, 2016

De acordo com o estudo realizado pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul⁷:

A presença de uma infraestrutura logística relevante, como é o caso da BR-163 no Mato Grosso e no Pará, contribui com o desenvolvimento econômico e social das localidades no seu entorno. Tanto para os municípios do Mato Grosso quanto para os do Pará, a presença dessa rodovia federal tem como efeito observável incrementos importantes em indicadores econômicos e sociais (medidos pelo IDH).

As análises discutidas mostraram que os municípios do Mato Grosso (MT) e do Pará (PA), localizados nos arredores da BR-163, apresentam IDH superior aos demais municípios desses Estados, os quais são considerados comparáveis. Tem-se, portanto, o planejamento e o desenvolvimento dessa infraestrutura rodoviária como ferramentas importantes para o crescimento socioeconômicos de regiões menos desenvolvidas. Especificamente sobre o caso do Pará, Estado brasileiro com indicadores de IDH médios bastante inferiores à média nacional, o efeito da presença da BR-163 neste indicador é consideravelmente superior ao efeito dessa rodovia nos municípios mato-grossense.

Estes resultados mostram o efeito positivo de projetos de infraestrutura logística em indicadores socioeconômicos das localidades onde estes estão localizados. Tal resultado, tomando como objeto de pesquisa um caso brasileira, está em linha com os trabalhos de Kim (2006) e Sojoodi, Zonuzi e Nia (2012), que mostram que os investimentos em infraestrutura têm importante relação com o crescimento econômico e a redução da desigualdade social.

Cabe salientar, que a implantação ou a melhoria de uma rodovia, não causa somente, desmatamento comprometendo o meio ambiente, mas se as políticas públicas forem adequadamente implantadas o desenvolvimento econômico e social de um empreendimento como a BR 163 pode trazer desenvolvimento a todo uma região, principalmente as margens de uma rodovia.

⁷ Desenvolvimento econômico e social por meio de investimentos em infraestrutura: o caso da br-163 Desenvolvimento em questão, vol. 16, núm. 42, 2018, por Fernando Vinícius da Rocha e Maria Sylvia Macchione Saes. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul



A rodovia melhora o acesso as condições de saúde, educação, transportes de mercadorias, elevando potencial de captação de recursos da iniciativa privada, estimulando o crescimento e o desenvolvimento econômico e social.

VIII. Nova Concessão da BR-163 entre Sinop/MT à Miritituba/PA

Está previsto para 08 de julho do corrente ano a concessão pelo Ministério da Infraestrutura, através da Agência Nacional de Transportes Terrestre-ANTT, da BR-163/230/MT/PA, com extensão de 1.009,5 km, de extensão, integrando o Centro-Oeste e Norte do Brasil. O Trecho constitui eixo fundamental para escoamento da produção da parte paraense da Região Norte e norte da Região Centro-Oeste, conectando terminais portuários do Arco Norte (Rio Tapajós) e ao município de Sinop (MT).

A proposta de Concessão⁸, visa exploração da infraestrutura e a prestação de serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e manutenção do nível de serviço do Trecho da Rodovia BR-163/MT, entre a Divisa PA/MT ao Entroncamento MT-220, no Município de Sinop; Trecho da Rodovia BR-163/PA, entre o Entroncamento com a BR-230/PA e a Divisa PA/MT; Trecho da Rodovia BR-230/PA, entre o Entroncamento com a Rodovia BR-163/PA e a Travessia do Rio Tapajós.

Os investimentos na concessão são estimados em R\$ 1,87 bilhão e têm como objetivo realizar melhorias na infraestrutura, tais como acostamentos, faixas adicionais, vias marginais e acessos, bem como reforçar estruturalmente o pavimento e realizar manutenções periódicas. Destaca-se também a previsão de construção dos acessos definitivos aos terminais portuários de Miritituba, Santarenzinho e Itapacurá.

O prazo de concessão de 10 (dez) anos, mais curto que o usual, é compatível com a entrada em operação esperada para a ferrovia (Ferrogrão),

⁸ <https://www.ppi.gov.br/concessao-das-rodovias-br-163-230-mt-pa-trecho-entre-sinop-mt-e-miritituba-pa>

que também tem como relevante objetivo o escoamento de grãos pelo Arco Norte.

O critério de leilão é o de menor tarifa, em que a Tarifa Básica de Pedágio máxima a ser considerada para a elaboração da Proposta Econômica é de R\$ 0,08560/km (referenciada a julho de 2019). Nas praças de pedágio P1 e P2, o valor teto de pedágio é de R\$ 8,56. Na praça de pedágio P3, que abarca mais de 800 km de trecho, o valor teto é de R\$ 65,93, a ser cobrado apenas de veículos com 4 ou mais eixos, sendo os demais tipos de veículos isentos.

O edital e o contrato apresentarão significativos avanços nas regras decorrentes das lições apreendidas pelo Poder Público ao longo dos últimos anos, de casos bem-sucedidos no setor e da experiência internacional na melhor estruturação de projetos de concessão de rodovias.

Nesse sentido, segundo o Ministério de Infraestrutura ⁹, os mecanismos ora propostos estão adequados à lógica de regulação responsiva e promovem a inserção de incentivos corretos para boa execução das obras e serviços, para melhor atendimento dos usuários e assegurando hígidez financeira ao longo de todo prazo contratual.

O Governo Federal, buscou aperfeiçoar algumas das subcláusulas de alocação de riscos, visando imprimir maior clareza quanto aos limites desses riscos, assim como preencher eventuais lacunas que poderiam posteriormente resultar em questionamentos arbitrais ou judiciais.

Entre as alterações realizadas, pela ANTT, destaca-se (a) esclarecimento quanto aos riscos de variações com custos de capital ou inflação;(b) alocação de investimentos e custos decorrentes de adequação às normas e referências técnicas, assim como os decorrentes de modernização tecnológica necessária à operação e ao fornecimento de dados da concessão;(c) vícios ocultos dos Bens da Concessão; (d) variação cambial; (d) detalhamento das hipóteses de casos fortuitos e de força maior; (e) obtenção de financiamento e suas condições;(f) custos com obtenção de insumos necessários à concessão, incluindo eventuais alterações de impostos a eles relacionados.

⁹ <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-163-230-mt-pa>

Além disso, outros mecanismos foram adotados como:

- **Mecanismo de capital social modulado pela captação de financiamento** - Possibilidade em ajustar a necessidade de capital social a depender do financiamento obtido e da conclusão dos investimentos.
- **Mecanismo de mitigação do risco de demanda** – Aplicável somente para os últimos 3 anos da concessão, esse instrumento protege o projeto quanto a eventual entrada em operação de ferrovia concorrente de forma antecipada, como no caso da Ferrogrão e da extensão da Malha Norte da Rumo. Garante-se, com esse mecanismo, a compensação em caso de queda acentuada na demanda projetada pelo Governo.
- **Melhorias nas cláusulas de resolução de controvérsias** - As cláusulas referentes aos mecanismos de resolução de controvérsias foram reformuladas, de maneira torná-las aderentes à legislação que versa sobre o assunto, assim como consolidar os mecanismos a serem utilizados no âmbito dos contratos de concessão da Agência e delimitar os objetos de tais procedimentos.
- **Acordo Tripartite** - Acordo facultativo celebrado entre a Concessionária, os financiadores e a ANTT que tem por finalidade balizar a discussão entre as Partes a respeito do alcance e do procedimento para exercício dos direitos dos financiadores previsto na Lei nº 8.987/1995, mediante a ocorrência de eventos de alerta, concretizado na administração temporária da concessão ou na assunção do seu controle societário.
- **Extinção Antecipada da Concessão** - Foram adequadas as cláusulas referentes às hipóteses de extinção antecipada do contrato de concessão, refletindo as alterações legislativas ocorridas, assim como harmonizando a minuta contratual em decorrência da publicação de Resolução da ANTT disciplinando o tema. Também foram realizados ajustes considerando lacunas observadas nas regras de indenização ao Poder Concedente.

No que tange a Taxa Interna de Retorno de projeto (real), estabelecida pelo Poder Concedente, sobre o fluxo de caixa sem alavancagem, é de 8,47% a.a., o que levou a Tarifa Básica de Pedágio máxima a ser considerada para a elaboração da Proposta Econômica Escrita de R\$ 0,08560/km (oito mil



quinhentos e sessenta centésimos de milésimo de real por quilômetro), referenciada a julho de 2019.

Contudo, o leilão será realizado no dia 08 de julho de 2021 às 14:00 horas, na B3 em São Paulo.

IX. Conclusão

Podemos concluir que no contexto da BR 163, temos uma história de luta, desafios e virtudes. A implantação da rodovia da dimensão da BR-163 é sinônimo de progresso e desenvolvimento não só para os usuários, mas também para os moradores que margeiam a BR.

Uma rodovia facilita o acesso ao atendimento à saúde, a escola, a formação acadêmica, ao escoamento da produção local e regional, promove o desenvolvimento, com o surgimento de novos empreendimentos e promove a geração de emprego e renda.

Além de tudo isso, uma rodovia melhora as condições de vida da população, conforme apontou os estudos desenvolvidos pela universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, proporcionando melhores condições de saúde, qualidade de vida e maior perseverança.

Sabemos que nós tempos atuais os investimentos em infraestrutura são desenvolvidos com responsabilidade, garantido o equilíbrio ambiental e muitas vezes a recuperação de áreas desagradadas entre outros. Ou seja, o progresso e desenvolvimento caminham juntos com a sustentação ambiental e a rodovia BR 163, faz parte desse processo.

REFERÊNCIAS:

- DNIT. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br>
- Wikipdia. Disponível <https://pt.wikipedia.org/wiki/BR-163> BR 163 Mato Grosso
- Rota Oeste. Disponível: <http://www.rotadooeste.com.br/pt-br/rodovia/historia-da-rodovia>
- <https://agroemdia.com.br/2020/10/28/pavimentacao-da-br-163-reduz-custo-do-frete-pelos-portos-do-arco-norte-aponta-conab/>
- Carta capital, 2016
- Desenvolvimento econômico e social por meio de investimentos em infraestrutura: o caso da br-163 Desenvolvimento em questão, vol. 16, núm. 42, 2018, por Fernando Vinícius da Rocha e Maria Sylvia Macchione Saes. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul
- PPI. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/>
- <https://www.ppi.gov.br/concessao-das-rodovias-br-163-230-mt-pa-trecho-entre-sinop-mt-e-miritituba-pa>
- ANTT. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-163-230-mt-pa>

AUTORIA:

Farol Log – Soluções em Infraestrutura