



Universidade de Brasília (UnB)

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas

(FACE)

Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais

(CCA) Curso de Graduação em Ciências Contábeis

KARINE RODRIGUES DO ROSÁRIO

A Pandemia do Covid-19 e as Concessões de Rodovias Federais

Brasília – DF

2021

Professora Doutora Márcia Abrahão Moura
Reitora da Universidade de Brasília

Professor Doutor Enrique Huelva Unternbäumen
Vice-Reitor da Universidade de Brasília

Professor Doutor Diêgo Madureira de Oliveira
Decano de Ensino de Graduação

Professor Doutor José Márcio de Carvalho
**Diretor da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas
Públicas**

Professor Doutor Sérgio Ricardo Miranda Nazaré
Chefe do Departamento de Ciências Contábeis e Atuarias

Professor Doutor Alex Laquis Resende
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Diurno

Professor Doutor José Lúcio Tozetti Fernandes
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis - Noturno

Karine Rodrigues do Rosário

A Pandemia do Covid-19 e as Concessões de Rodovias Federais

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) apresentado ao Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Dr. Marcelo Driemeyer Wilbert

Brasília - DF

2021

ROSARIO, Karine.

TÍTULO: A Pandemia do Covid-19 e as Concessões de Rodovias Federais

XX f. : il.

Monografia (bacharelado) – Universidade de Brasília, Faculdade de Economia, Administração e Ciências contábeis - FACE., 2021.

Orientador: Prof. Dr. Dr. Marcelo Driemeyer Wilbert.

1.COVID-19. 2.Rodovias Federais. 3.Trafego de Veículos 4.Impactos financeiros

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus por mais esta conquista, além de todas as outras que ele já me proporcionou.

Gostaria de agradecer minha família que sempre me apoiou para que eu chegasse até aqui. A minha mãe Luiza obrigada por todo carinho, amor e dedicação. Ao meu pai Luiz (in memoriam) obrigado por tudo que fez por mim e por ter cuidado tão bem de mim até o último dia de sua vida. Obrigada minha irmã querida Paloma por ter sido tão companheira. A minha vó Francisca que sempre me deu os melhores conselhos e o melhor colo.

Agradeço também ao meu esposo Thiago por sempre ter acreditado em mim e nunca ter me deixado desistir. Obrigado por toda compreensão e todo amor para comigo. Por ter ouvido todas as minhas lamentações. Por ter atravessado comigo todos os momentos de dificuldade. Obrigado por ser tão atencioso e entender minha ausência em diferentes momentos. Sem você eu não teria chegado até aqui, essa conquista também é sua.

Não poderia deixar de agradecer a todos os meus amigos que conheci na UnB durante essa jornada, em especial ao meu amigo Pedro, que sempre me deu os melhores conselhos, e incentivos, arrumava as melhores alternativas e me ajudou em todos os momentos que precisei.

Fica aqui também o meu agradecimento ao meu orientador, Doutor Marcelo Driemeyer Wilbert, por todo ensinamento, paciência e por ter me ajudado nos momentos de dificuldade, ter sido compreensivo e humano, sem sua ajuda eu não teria concluído.

RESUMO

Diante da pandemia do Covid- 19 foram adotadas medidas de restrição e circulação da população. Essas medidas trouxeram impactos econômicos para vários setores, dentre eles para as concessões rodoviárias federais. O objetivo desse trabalho foi o de avaliar o impacto da pandemia do Covid-19 sobre as concessões de rodovias federais em 2020. O método adotado foi a de estatística descritiva, sendo os dados principais coletados no portal da ANTT. O resultado obtido demonstra uma queda significativa para o tráfego de veículos nas rodovias durante os primeiros meses de 2020, por conta da pandemia. Tal redução, gerou um impacto negativo no resultado operacional do ano.

Palavras-chave: COVID-19; Rodovias Federais; Trafego de Veículos; Impactos financeiros

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Adesão inicial ao lockdown nos estados brasileiros em 2020	25
Figura 2-Restrições adotadas para enfrentamento do Covid- 19 por região (até 05 de abril de 2020).....	27
Figura 3- Rodovias federais bloqueadas de 25 a 29 de maio de 2018 (Greve dos Caminhoneiros)	29

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Movimentação total de veículos nos anos de 2018, 2019 e 2020	24
Gráfico 2 - Evolução da movimentação de veículos nas rodovias federais concedidas.....	26
Gráfico 3 - Evolução da movimentação mensal de veículos comerciais nos anos de 2018, 2019 e 2020 nas rodovias federais concedidas	28
Gráfico 4 - Evolução mensal da movimentação de veículos de passeio nos anos de 2018, 2019 e 2020 federais concedidas	30
Gráfico 5 - Evolução mensal da movimentação de motos nos anos de 2018, 2019 e 2020 nas rodovias federais concedidas	31
Gráfico 6 - Receita Operacional das Concessões de Rodovias Federais (2018, 2019 e 2020)	32
Gráfico 7 - Despesa Operacional das Concessões de Rodovias Federais (2018, 2019 e 2020)	32
Gráfico 8 - Resultado Operacional das Concessões de Rodovias Federais (2018, 2019 e 2020) ..	33

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Rodovias Federais concedidas 1ª etapa.....	17
Quadro 2- Rodovias Federais concedidas 2ª etapa (1ª fase).....	18
Quadro 3- Rodovias Federais concedidas 2ª etapa (2ª fase).....	18
Quadro 4- Rodovias Federais concedidas 3ª etapa.....	19
Quadro 5- Variáveis utilizadas	23

LISTA DE SIGLAS

ABCR - Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

ABDIB - Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base

ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestres

BA – Bahia

CONCEBRA - Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A

COVID-19 - Coronavirus Disease 2019

CNN - Cable News Network

CRO - Concessionária Rota do Oeste

DF – Distrito Federal

DNER - Departamento Nacional de Estradas e Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ECO101 - ECO101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A

ES – Espírito Santo

GO – Goiás

IPCA - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo.

KM – QUILOMETROS

MG – Minas Gerais

MGO - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S/A

MS – Mato Grosso do Sul

OMS - Organização Mundial da Saúde

TCU - Tribunal de Contas da União

TO – Tocantins

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	14
2.1 Papel do Estado.....	14
2.2 Concessões Públicas	16
2.3 Concessões Públicas Rodoviárias	16
2.4 Pandemia do Covid-19 no Brasil	20
2.5 Revisão de Estudos Aplicados	21
3. METODOLOGIA.....	22
3.1 Dados	23
3.2 Método	23
4. RESULTADOS	24
4.1 Resultados Operacionais	24
4.2 Resultados Financeiros	31
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
REFERÊNCIAS	36

1. INTRODUÇÃO

Em março de 2020 é declarado pela Organização Mundial da Saúde (OMS), situação de pandemia do Covid – 19. Devido um alto poder de contaminação do vírus, é recomendado pelas autoridades medidas prevenção. Dentre as medidas, estão as de isolamento e restrição de circulação da população, a fim de frear a disseminação do vírus (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020)

Tais medidas, trouxeram um impacto muito grande para a economia. Um dos setores afetados foi o das concessões rodoviárias federais.

O setor de rodovias em geral foi afetado pelo fato de haver uma diminuição do tráfego de veículos, consequência das medidas de isolamento. Com a diminuição do tráfego nas concessões rodoviárias, houve uma queda grande na arrecadação de pedágio (principal receita das concessionárias) que ao final do ano de 2020, trouxe um decréscimo muito grande do resultado operacional se comparado com os outros dois anos, principalmente ao ano de 2019 (ANTT, 2020).

Outro impacto que também foi causado pela pandemia do Covid- 19 tende a afetar os usuários, visto que a Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT), está estudando um aumento nas tarifas de pedágio, a fim de compensar as perdas do ano de 2020. O cálculo do reequilíbrio extraordinário, deverá ser aplicado para o período compreendido entre março e dezembro de 2020, por terem sido os meses mais impactados (CNN, 2021).

Dado esse contexto de pandemia, medidas de isolamento e menor movimentação de veículos nas rodovias, surge o questionamento quanto ao impacto da pandemia do Covid-19 sobre as concessões de rodovias federais.

O objetivo desse trabalho foi o de avaliar o impacto da pandemia do Covid-19 sobre as concessões de rodovias federais em 2020.

Para atender a este objetivo de pesquisa foram analisados dados de movimentação de veículos e dados financeiros das concessões de rodovias federais por meio de estatística descritiva para os anos de 2018, 2019 e 2020. Os principais dados foram coletados no portal da ANTT.

Entende-se a importância desse estudo pois ele tende a demonstrar os impactos que a pandemia do Covid-19 causou para as concessões rodoviárias federais.

O trabalho foi estruturado em quatro cinco etapas, considerada a primeira esta introdução. A segunda se trata do referencial teórico, que elenca informações sobre o papel do Estado, Concessões Públicas, Concessões Públicas Rodoviárias, pandemia do Covid-19 e uma

revisão dos estudos aplicados. Na terceira temos a parte da metodologia, que especifica os dados e os métodos a serem utilizados nesse trabalho. Na quarta etapa demonstra-se os resultados obtidos com a coleta dos dados. E por último tem-se as considerações finais desse trabalho.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para entender um pouco mais sobre as concessões de rodovias é importante falarmos sobre o papel dos principais stakeholders envolvidos.

2.1 Papel do Estado

Primeiramente quando nos referirmos as funções do Estado, estamos falando do Estado moderno, democrático e representativo. Para Locke (1994), a função do Estado era proteger a propriedade privada. Para ele propriedade privada significava vida, proteger a liberdade e seus bens.

Corazza (1985), defendia em sua tese a filosofia Keynesiana de que o Estado é um mecanismo importante para evitar o colapso do sistema e sua ação girará em torno de dois objetivos: o controle monetário e a socialização dos investimentos.

Os objetivos fundamentais do Estado, estão compostos na Constituição Federal de 1988, artigo 3º, (BRASIL, 1988). Divididos em cinco incisos os objetivos fundamentais buscam a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, a garantia do desenvolvimento nacional, a erradicação e marginalização e da pobreza e reduções regionais das desigualdades sociais e a promoção do bem de todos, sem preconceito e sem discriminação.

A Constituição de 1988 organiza a ordem econômica sob o sistema capitalista, pautado na livre iniciativa, mas também na valorização do trabalho humano, com a finalidade de assegurar a dignidade da pessoa humana (DUARTE, 2016).

Com base no artigo 174º da Constituição Federal (BRASIL, 1988), o Estado como agente normativo e regulador, deverá exercer, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento da atividade econômica. Ele é responsável por determinar as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional, de forma equilibrada.

A atuação do Estado, evidencia diversos reflexos na economia, portanto possui algumas funções. Segundo Morgado (2011), tais funções são classificadas em três categorias: alocativa, distributiva e estabilizadora.

Na função alocativa segundo Morgado (2011), o Estado está diretamente envolvido na produção de commodities. Segundo ele, existem razões para este desempenho produtivo do Estado, que é a chamada falha de mercado: concorrência imperfeita, existência de bens públicos, externalidades e existência de mercados incompletos, informação incompleta, desemprego e outras interferências Macroeconomia. Um exemplo claro é a alocação de recursos

por meio de orçamentos públicos, ao qual permite que as empresas governamentais forneçam bens diretamente à sociedade.

Função distributiva segundo Morgado (2011), é a distribuição de mercadorias e recursos em todas as sociedades, é desejável principalmente por questões de eficiência e justiça social. Isso tem levado o governo a usar orçamentos para promover políticas públicas de alocação de recursos na tentativa de resolver esse tipo de problema.

Ainda segundo Morgado (2011), a terceira função estabilizadora tem por objetivo a estabilização da economia. É uma função muito importante, pois é ela que garante um nível de emprego considerável, estabilização dos preços, balança de pagamentos equilibrada e taxa de crescimento econômico aceitável. Essa estabilização é feita através das políticas fiscais por meio de orçamentos públicos.

O Estado assume um papel muito importante na atividade econômica. Antunes (2015), defende a ideia de que o Estado pode atuar como um agente econômico relevante, devendo intervir diretamente na economia através do investimento público e das empresas estatais, e indiretamente através de políticas fiscais, monetárias e industriais, contribuindo para a melhoria das condições econômicas. O mercado aloca recursos e não é o único responsável por garantir a segurança material de todas as pessoas ou focar apenas nos objetivos sociais.

Giambiagi e Além (2011), veem a intervenção do Estado, como uma forma de melhorar o setor privado. Para eles o papel do Estado no contexto das falhas de mercado é importante para alocar, distribuir, estabilizar e regulamentar.

Se tratando dos contratos de concessão, estes necessitam de estruturação, pois assim receberão investimentos do setor privado para a prestação de serviços públicos, garantindo assim um serviço adequado aos usuários. (GIAMBIAGI, 2011)

Segundo Giambiagi e Além (2011), é preciso levarmos em conta a presença das falhas de mercado. Essas falhas é quando o mercado não consegue produzir a função alocativa de maneira eficiente. Existem algumas falhas que são denominadas de externalidades, existência de bens públicos, mercados incompletos e monopólios naturais.

Para Caldeira (2016), no caso das concessões rodoviárias no Brasil, se encaixam como um monopólio natural, que é quando uma empresa a um custo mais baixo, em comparação a outras empresas, se essas estivessem ativas, pode levar toda a produção do mercado

De acordo com Giambiagi e Além (2011), caso ocorra a presença de monopólio natural na economia, como é o caso das concessões no Brasil (CALDEIRA, 2016) o Estado deve intervir por meio da regulação, evitando assim uma cobrança de preços abusivos, ou intervir por meio da produção destes bens ou serviços, referente àquilo que é considerado

monopólio natural.

É nesse contexto de falhas de mercado que surgem as falhas de governo. Para Iorio (2008) o Estado tanto pode, como deveria corrigir as falhas de mercado, mas diferentemente disso o que, infelizmente se costuma ver é que o Estado não é capaz de corrigir essas falhas. Ou seja, as falhas de governo são piores que as de mercado. Para ele a falha de governo deve ser entendida como uma situação no qual o governo é incapaz de fornecer bens e serviços de forma eficiente. O governo em muitas vezes falha porque utiliza do seu poder para benefício próprio e não pensando na coletividade.

2.2 Concessões Públicas

Segundo Neto e Soares (2006 a.), concessão de serviços públicos, trata-se de um serviço público que se delega à iniciativa privada, mediante licitação e subsequente contrato de concessão. Para Filho (2003), a concessão é uma das alternativas de que dispõe o Estado para formalizar essa comunhão entre os diversos segmentos da Sociedade, especificamente no tocante à prestação de utilidades necessárias à satisfação imediata da dignidade humana.

A concessão de serviço público é regida pela Constituição Federal de 1988, artigo 175º (BRASIL, 1988) que nos diz que a titularidade do serviço público nunca sai das mãos do Poder Público, porém o particular pode executar o serviço público pelo regime de concessão ou permissão, mediante licitação.

A partir do artigo 175º da Constituição Federal de 1988, foi elaborada a Lei 8.987/95 (BRASIL, 1995) que estabelece as normas gerais sobre as concessões e permissões.

Conforme está no Inciso II do art. 2º da Lei nº 8.987/95 (BRASIL, 1995) a definição de concessão de serviço público é quando o Estado passa para uma pessoa jurídica ou concessionário a delegação do serviço público, desde que estas participem do processo de licitação e demonstrem capacidade para gerir o contrato dentro do prazo determinado.

2.3 Concessões Públicas Rodoviárias

Segundo Depiné (2003), surge em 1980 um novo conceito de concessão, que reforma o processo de decisão política do país e esgota as múltiplas funções do modelo de financiamento público do país. Devido à falta de recursos financeiros, a concessão se tornou uma alternativa. Em 1987 é elaborado o decreto nº 94.002 (BRASIL, 1987), no qual autorizou o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem- DNER, a contratar mediante concessões, empresas nacionais

que fossem construir, conservar e explorar as rodovias federais, respeitando as diretrizes.

Nabhan (2004), defende que o conceito de concessão passou por modificações devido a criação de novos órgãos responsáveis pela infraestrutura de transportes.

Em 1993 foi criado pelo governo federal o Programa de Concessão de Rodovias Federais (PROCOFE). Barbo et al., (2010), destaca que o grupo de trabalho tinha por objetivo estudar uma parte das rodovias federais pavimentadas para saber se havia possibilidade ou não de concessão e a partir disso elaborar os procedimentos licitatórios.

Em 1995 foi criada a Lei das Concessões nº 8.987 (BRASIL, 1995), ao qual regulava a concessão dos serviços públicos a iniciativa privada. Logo após a Lei das Delegações nº 9.277/96 (BRASIL, 1996) autoriza que Estados, municípios e o Distrito Federal, possam solicitar a delegação das rodovias. (ANTT, 2013).

Inicialmente o Programa de Concessão de rodovias foi dividido em três etapas. A primeira etapa teve início em 1995, e contava com 1.315,90 quilômetros (vide Quadro 1). Até então o agente regulador era o DNER, e então foi criada a Lei nº 10.233/01 (BRASIL, 2001), que extinguiu o DNER e criava assim a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), tornando-a reguladora das concessões rodoviárias federais e criou também o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) (ANTT, 2013).

Quadro 1- Rodovias Federais concedidas 1ª etapa

Rodovias	Trecho	Extensão [km]
BR 116/ RJ/ SP(NOVA DUTRA)	Rio de Janeiro- São Paulo	402,00
BR 101/ RJ (PONTE)	Ponte Rio- Niterói	13,20
BR 040/ MG/ RJ (CONCER)	Rio de Janeiro- Juiz de Fora	179,90
BR 116/ RJ (CRT)	Rio de Janeiro- Teresópolis- Além Paraíba	142,50
BR 290/ RS (CONCEPA)	Osório- Porto Alegre	121,00
BR 116/ 293 / RS (ECOSUL)	Pólo de pelotas	457,30
TOTAL	06 TRECHOS	1.315,90

Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2013).

A segunda etapa conta com 3.305,04 quilômetros e foi dividido em duas fases. (ANTT, 2013) (Quadro 2 e 3).

Quadro 2- Rodovias Federais concedidas 2ª etapa (1ª fase)

Rodovias	Trecho	Extensão [km]
BR 116/ PR/ SC (PLANALTO SUL)	Curitiba- Divisa SC/RS	412,70
BR 357/ PR- BR 101/ SC (LITORAL SUL)	Curitiba- Palhoça	405,90
BR 116/ SP/ PR (RÉGIS BITENCOURT)	São Paulo- Curitiba	401,60
BR 381/MG/ SP (FERNÃO DIAS)	Belo Horizonte- São Paulo	562,10
BR 393/ RJ (RODOVIA DO AÇO)	Divisa MG/ RJ- Entroncamento com a Via Dutra	200,40
BR 101/ RJ (FLUMINENSE)	Ponte Rio Niterói- Divisa RJ/ ES	320,10
BR 153/ SP (TRANSBRASILIANA)	Divisa MG/ SP- Divisa SP/ PR	321,60
TOTAL	07 TRECHOS	2.624,40

Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2013).

Quadro 3- Rodovias Federais concedidas 2ª etapa (2ª fase)

Rodovias	Trecho	Extensão [km]
BR 116/ 324/ BA (VIA BAHIA)	BR 116- Feira de Santana	524,10
	BR 324/ Salvador -Feira	113,20
	BR 526/ BR 324/ BR 528	9,30
	BA 528/ BA 526/ Aratu	4,00
TOTAL	01 TRECHO	680,60

Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2013).

A terceira etapa compreende 5.348,70 quilômetros (Quadro 4).

Quadro 4 - Rodovias Federais concedidas 3ª etapa.

Rodovias	Trecho	Extensão [km]
BR 040/ DF/ GO/ MG (VIA 040)	Brasília/DF- Juiz de Fora/MG	936,80
BR 101/ ES/ BA (ECO 101)	Divisa RJ/ ES – Entroncamento BA- 698 (Acesso a Mucuri/ BA)	475,90
BR 153/ TO/ GO (GALVÃO) Caducidade Declarada	Entroncamento BR 060- Anápolis/ GO- Entroncamento TO- 080- Paraíso do Tocantins/ TO- Palmas/TO (TO 080)	624,80
BR 050/ GO/ MG (MGO RODOVIA)	Entroncamento BR 040- Cristalina/ GO- Divisa MG/ SP (Município de Delta/MG)	436,60
BR 163/ MT (CRO)	Divisa MT/ MS- Sinop/ MT	850,90
BR 163/ MS (MS VIA)	Divisa MT- Divisa PR	847,20
BR 060/ 153/ 262/ DF/ GO/ MG (CONCEBRA)	Entroncamento BR 251/ DF- Divisa MG/ SP- BR 060/153- Entroncamento BR 381/ MG- BR 262	1.176,50
TOTAL	07 TRECHOS	5. 348,70

Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2015).

Atualmente no Brasil temos 24 concessionárias federais, que compreendem 15.616,037 KM nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Bahia e Goiás (ANTT, 2020).

Para que ocorra uma concessão rodoviária, existem algumas etapas a serem seguidas. Primeiro o Ministério da Infraestrutura estabelece as políticas públicas de transporte que deverão ser executadas em seu governo. O ministério solicita os estudos de viabilidade, que são supervisionados pela empresa de planejamento e logística (ANTT, 2020).

Quando finalizados os estudos, são submetidos a aprovação do Ministério da Infraestrutura. Caso aprovados os estudos, entra em ação a Agência de Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ela elabora as minutas de edital, minutas de contrato e programação e Programa de Exploração da Rodovia (ANTT, 2020).

Em seguida a ANTT inicia o processo de participação e controle social, começa então o processo de realização de audiências públicas aberta a todos os interessados. Tudo fica registrado, e após encerrado esse processo, são ajustadas as minutas do edital, de contrato e do Programa de Exploração da Rodovia. Com os ajustes realizados, a ANTT elabora o Plano de

Outorga, que é enviado ao ministério para aprovação. Aprovado, passam para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). Com a concordância do TCU, a ANTT, publica o edital de leilão da rodovia (ANTT, 2020).

Após o contrato assinado com a vencedora do contrato, cabe a ANTT fiscalizar a execução do contrato, durante toda a sua vigência. A Lei das Delegações (9.277/96) autoriza o prazo de até 25 anos, prorrogável por igual período (BRASIL, 1996).

2.4 Pandemia do Covid-19 no Brasil

No dia 11 de março de 2020, foi declarado pelo diretor da Organização Mundial da Saúde (OMS), a situação de pandemia do Covid-19. Segundo a OMS (2020), pandemia é quando se atinge níveis mundiais, ou seja, quando determinado agente se dissemina em diversos países ou continentes, usualmente afetando um grande número de pessoas.

A Covid-19 é uma infecção respiratória aguda causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, potencialmente grave, de elevada transmissibilidade e de distribuição global (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2021).

No dia 03 de fevereiro de 2020 o ministro da saúde declara estado de emergência no Brasil, através da portaria nº 188 de 2020 (BRASIL 2020), sendo publicado no diário oficial no dia 04 de fevereiro de 2020.

Diante da situação de pandemia, várias medidas de prevenção foram adotadas, como o isolamento social, uso de álcool em gel e o uso de máscaras. Com os números de contaminação em grande crescimento no Brasil, diversos estados começaram a adotar o sistema de “lockdown” que no português quer dizer confinamento. O lockdown foi uma das medidas indicadas pela OMS (2020), para diminuir o número de infectados pelo vírus.

Como consequência de restrição de circulação de pessoas, vários foram os impactos gerados, principalmente na geração de renda e emprego. Dentre os setores que foram afetados pela pandemia, temos o setor de concessão de rodovias. O impacto negativo foi confirmado pela ABCR (2020). O levantamento financeiro do fenômeno mostrou que o efeito sobre a receita bruta das concessionárias associadas, provocado pela redução inicial do tráfego durante a crise, entre março e junho de 2020, foi superior a R\$ 1,3 bilhão, o correspondente ao decréscimo de 21,4% na receita (ABCR, 2021).

A CNN (2021), divulgou uma matéria que trata sobre um aumento no preço do pedágio. Essa medida está sendo tratada como uma maneira de recuperação para o setor, visto os prejuízos causados as concessionárias, por conta da pandemia. Algumas rodovias, como as

turísticas por exemplo, devem sofrer reajuste maior, visto uma queda maior de movimento.

2.5 Revisão de Estudos Aplicados

Essa etapa reúne alguns estudos aplicados ao tema do trabalho: Covid-19 e as concessões rodoviárias federais. Os artigos revisados reúnem estudos sobre a eficiência do Estado quanto as concessões rodoviárias no Brasil, o aumento das tarifas de pedágio por conta da pandemia de Covid- 19, impacto do Covid- 19 nos setores regulados e sobre setores de infraestrutura e por último a revisão de contratos de concessão rodoviária.

Neto, Soares, Pereira (2007 b.), tiveram como objetivo em sua pesquisa analisar a eficiência do Estado e as concessões rodoviárias no Brasil, trazendo como foco a preocupação do valor do pedágio e sugestões operacionais a modicidade das tarifas. Utilizaram dados de cinco concessões realizadas pelo Governo Federal e constataram que nas cinco houve um crescimento real das tarifas de pedágio. O estudo deles observava que os persistentes ganhos reais nas tarifas de pedágio ao longo do tempo estão relacionados às normas dos contratos de concessão de rodovias. Destacaram a necessidade de um tratamento mais igual com o interesse dos consumidores. Propuseram um conceito novo para a modicidade da tarifa.

CNN (2021), o objetivo da notícia é de informar ao leitor que o valor do pedágio nas rodovias federais deve subir em breve, em razão da pandemia da covid- 19. Essa medida vem sendo estudada pela ANTT, como uma forma de compensar os prejuízos causados as concessionárias por conta da pandemia. Os dados foram extraídos do site da ANTT, e divulga uma queda na movimentação de veículos e conseqüentemente na receita de pedágio, por conta da restrição de circulação durante a pandemia.

Gonçalves, Bandeira (2020), trazem em seu objetivo de pesquisa discussões sobre as conseqüências da crise de Covid- 19 nos setores regulados de infraestrutura do país e seus reflexos nos contratos. Realizaram análises de dados e observaram que em decorrência da pandemia, é necessário a busca pelo reequilíbrio econômico-financeiro e adaptações contratuais no setor de infraestrutura em decorrência dos impactos da crise do Covid-19. Destacam que é muito importante a atuação dos órgãos de fiscalização e controle de maneira coordenada na análise das questões que envolvem o reequilíbrio dos contratos, para que se reduzam os custos administrativos para todos os envolvidos.

ABDIB (2020), a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base realizou uma pesquisa sobre os impactos da pandemia covid-19 sobre os setores de infraestrutura. Para isso utilizaram um sistema de monitoramento, onde ocorreram reuniões mensais do Comitê de

crise para acompanhamento e divulgação das análises. A associação concluiu que é necessário que autoridades realizem socorro financeiro através de subsídios, analisando individualmente a situação de cada operador, a fim de reduzir os impactos da crise na economia e na gestão das empresas.

BECK (2020), realizou em seu trabalho uma pesquisa sobre os motivos que geraram solicitações de reequilíbrio econômico-financeiro por meio de revisões extraordinárias dos contratos de concessão de rodovias federais. Realizou o levantamento de dados em arquivos dos contratos e notas técnicas elaboradas pelas áreas técnicas da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para o período de 2013 a 2019, e a realização de entrevistas com os técnicos da Agência ligados aos processos de concessões. Chegou ao seguinte resultado:

75 motivos foram utilizados pelas concessionárias para acionarem o instrumento de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que gerou 150 pleitos de análise, sendo que apenas 76 (51%) dos pleitos foram deferidos, 59 (39%) foram indeferidos e 15 (10%) estão pendentes. Dos indeferidos, 46 (78%) pleitos foram identificados como de comportamento oportunista por parte das concessionárias, mas que a Agência os tratou com o rigor das cláusulas da alocação de riscos, previstas no contrato, impedindo o seu êxito. (BECK, 2020)

3. METODOLOGIA

Segundo Marconi e Lakatos (2007, p.17), a metodologia nasce da concepção sobre o que pode ser realizado e a partir da “tomada de decisão fundamenta-se naquilo que se afigura como lógico, racional, eficiente e eficaz”.

Esse estudo tem por finalidade realizar uma pesquisa sobre o impacto da pandemia do Covid- 19 sobre as concessões de rodovias federais no ano de 2020. Foram captados dados operacionais e financeiros de vinte e cinco concessões rodoviárias federais, sendo elas: Autopista Fernão Dias, Autopista Fluminense, Autopista Litoral Sul, Autopista Planalto Sul, Autopista Régis Bittencout, Concebra, Concepa, Concer, Crt, Eco 050, Eco 101, Ecoponte, Ecosul, Ecovias Do Cerrado, Ms Via Nova Dutra, Rodovia Do Aço, Rota Do Oeste, Rodovia Transbrasiliana, Via 040, Via Bahia E Via Sul. A abordagem do tratamento da coleta de dados será quantitativa, pois requer o uso de recursos e técnicas de estatística (gráficos), procurando traduzir em números os conhecimentos obtidos.

3.1 Dados

Os estudos serão realizados através dos dados coletados no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além de fontes como artigos, sites, relatórios, notas técnicas etc. O período a ser estudado compreende os lapsos entres os anos de 2018 e 2020.

Foram analisados os dados operacionais (tráfego total de veículos) e financeiros (receitas de pedágio e resultado), das concessionárias de rodovias do Brasil, no âmbito da pandemia de Covid- 19. O Quadro 5 resume as variáveis utilizadas.

Quadro 5 - Variáveis utilizadas

Variável	Descrição	Fonte
Tráfego total de veículos	Soma do Tráfego de veículos de passeio, comerciais e motos de cada ano considerado:2018, 2019 e 2020.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir dos conjuntos de dados abertos divulgados anualmente.
Tráfego passeio	Soma de cada ano (2018, 2019 e 2020) do volume total de veículos de passeio pedagiados por praça.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir dos conjuntos de dados abertos divulgados anualmente.
Tráfego comercial	Soma de cada ano (2018, 2019 e 2020) do volume total de veículos comerciais pedagiados por praça.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir dos conjuntos de dados abertos divulgados anualmente.
Tráfego moto	Soma de cada ano (2018, 2019 e 2020) do volume total de motos pedagiadas por praça.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir dos conjuntos de dados abertos divulgados anualmente.
Receita operacional	Receita de Venda de Bens e/ou Serviços, encontrados nas divulgações de demonstrações financeiras anuais.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir dos conjuntos de dados abertos divulgados anualmente.
Despesa operacional	Custo dos Bens e/ou Serviços Vendidos encontrados nas divulgações de demonstrações financeiras anuais.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir dos conjuntos de dados abertos divulgados anualmente.
Resultado operacional	Resultado Bruto, encontrados nas divulgações de demonstrações financeiras anuais.	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir dos conjuntos de dados abertos divulgados anualmente.

Fonte: Elaboração própria.

3.2 Método

A fim de chegar ao objetivo proposto foram utilizados o método exploratório e o descritivo. O método exploratório busca entender o contexto das concessões, papel do Estado, através de recursos como artigos científicos, livros, notas técnicas, figuras, relatórios e sites

confiáveis, enquanto isso o descritivo busca o levantamento, a análise e a interpretação dos dados coletados.

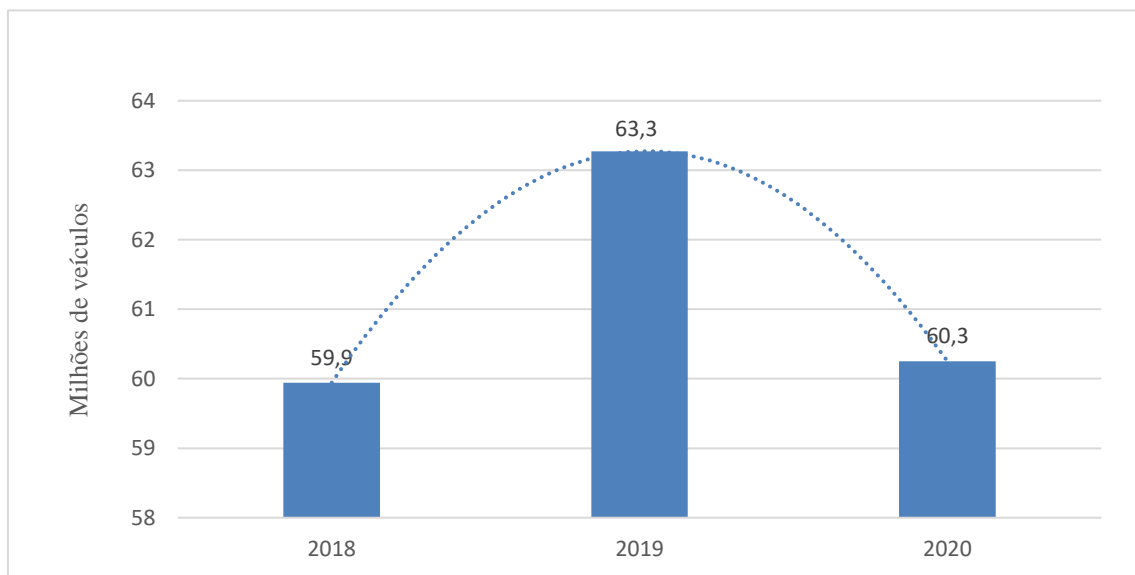
Os dados foram analisados por meio de estatística descritiva, com a elaboração de tabelas e gráficos, utilizando os dados obtidos no site do Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), para os anos de 2018, 2019 e 2020. Os dados financeiros foram corrigidos pelo índice de inflação IPCA.

4. RESULTADOS

4.1 Resultados Operacionais

O Gráfico 1 ilustra a movimentação total de veículos anual (leves, comerciais e motos) nas rodovias federais concedidas para os anos de 2018, 2019 e 2020. Observa-se que no ano de 2020 há uma queda de 4,75% quando comparada ao ano de 2019. Essa queda deve-se ao fato da redução de circulação motivadas pelas medidas de isolamento social em todo o Brasil devido a pandemia de Covid-19.

Gráfico 1 - Movimentação total de veículos nos anos de 2018, 2019 e 2020



Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2021).

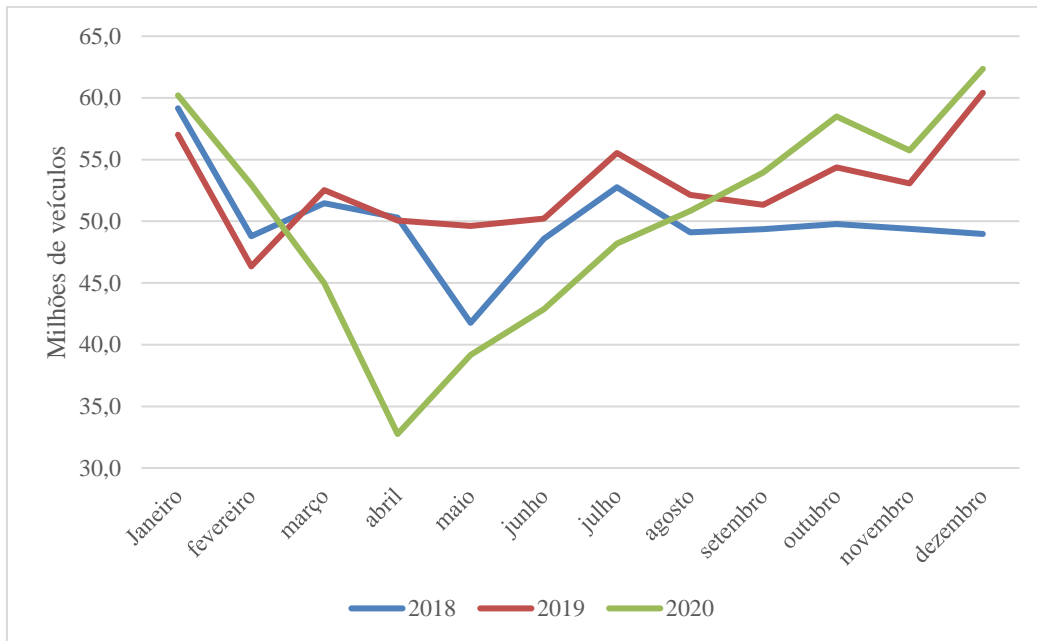
Na Figura 1 é possível observar alguns estados que adotaram essas medidas de enfrentamento ao Covid-19 e assim associar a queda na movimentação de veículos a pandemia do Covid-19.

Figura 1- Adesão inicial ao lockdown nos estados brasileiros em 2020



Fonte: Agência Brasil (2020)

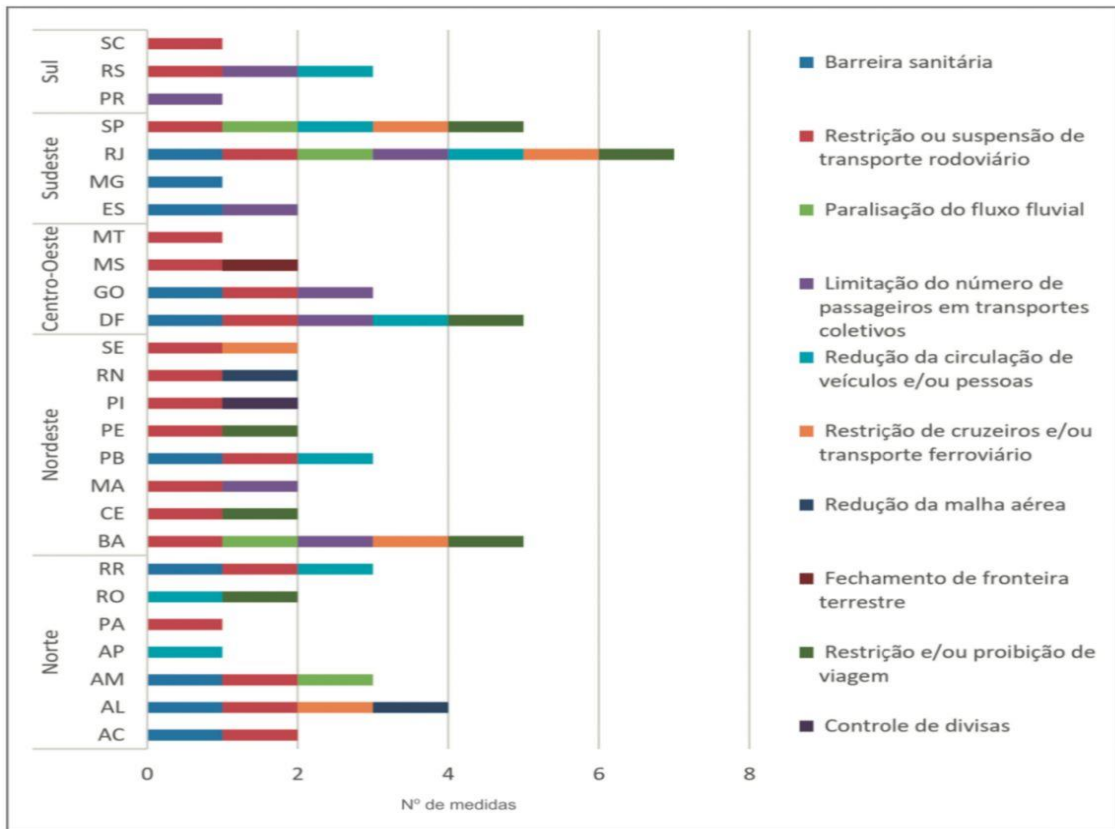
O Gráfico 2 ilustra a movimentação mensal do total de veículos (comerciais, passeio e motos) nas rodovias federais concedidas para os anos de 2018, 2019 e 2020. Observa-se que no ano de 2020 há uma queda importante nos meses de março, abril e maio, quando comparado com os anos anteriores. Nota-se uma maior queda no mês de abril, mês em que vários estados do Brasil, decretaram lockdown, vide Figura 1. Por outro lado, a partir de setembro de 2020 observa-se uma movimentação mensal superior aos anos anteriores.

Gráfico 2 - Evolução da movimentação de veículos nas rodovias federais concedidas

Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2020).

Conforme mostra a Figura 2 AGÊNCIA BRASIL (2020), é possível observar que em quase todas as regiões foi adotado o sistema de redução de circulação de veículos e pessoas e a restrição e/ou proibição de viagem, justificando assim a queda na movimentação dos veículos nos meses em destaque.

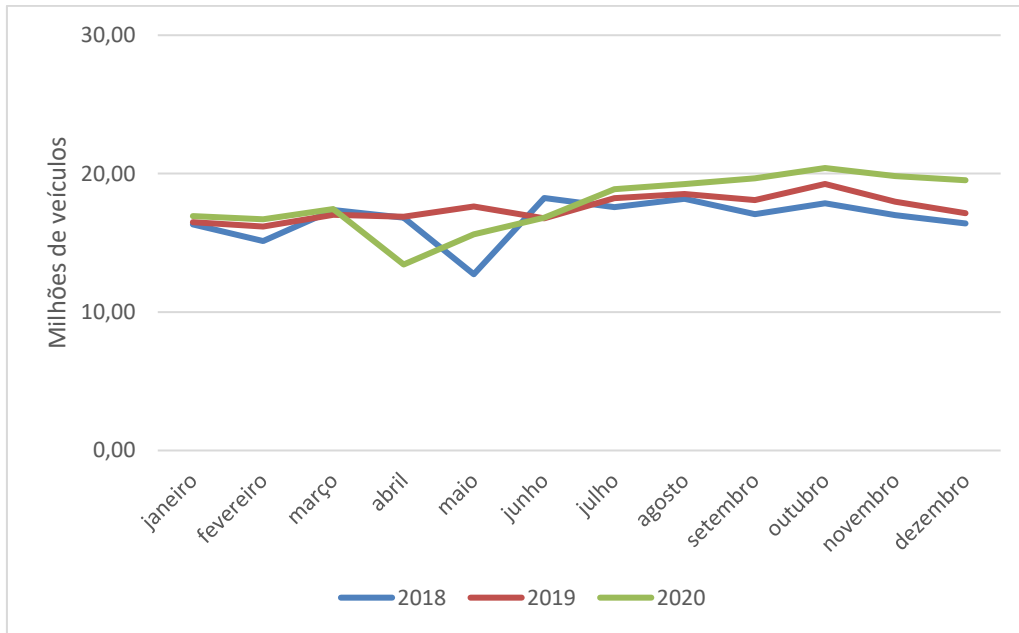
Figura 2-Restrições adotadas para enfrentamento do Covid- 19 por região (até 05 de abril de 2020)



FONTE: Agência Brasil (2020)

O Gráfico 3 ilustra a movimentação mensal de veículos comerciais nos anos de 2018, 2019 e 2020. Observa-se que nos meses de março, abril e maio há uma queda considerável quando comparada ao ano de 2019, devido às restrições de circulação por conta da pandemia de Covid- 19.

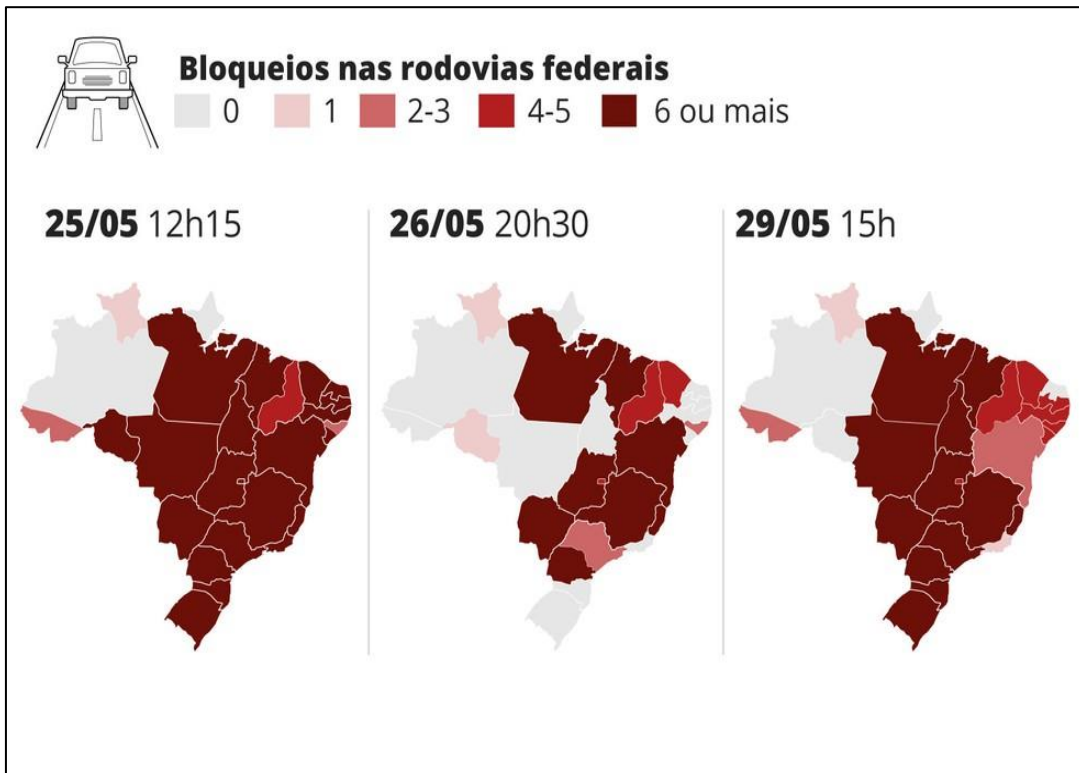
Gráfico 3 - Evolução da movimentação mensal de veículos comerciais nos anos de 2018, 2019 e 2020 nas rodovias federais concedidas



Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2020)

Em maio de 2018 nota-se também uma queda considerável, devido à greve dos caminhoneiros que perdurou pelo mês de maio de 2018, vide Figura 3. Por outro lado, observa-se um aumento da movimentação a partir de julho de 2020, maior que nos outros dois anos analisados, presume-se que tal aumento seja devido ao maior consumo de itens de primeira necessidade da população, visto que as pessoas ficaram mais tempo em suas casas, aumenta-se então o consumo e a procura por esses itens e com isso o aumento de transporte de cargas (MOLINA, 2020), dando um aumento positivo na linha de evolução dos veículos comerciais pedagiados.

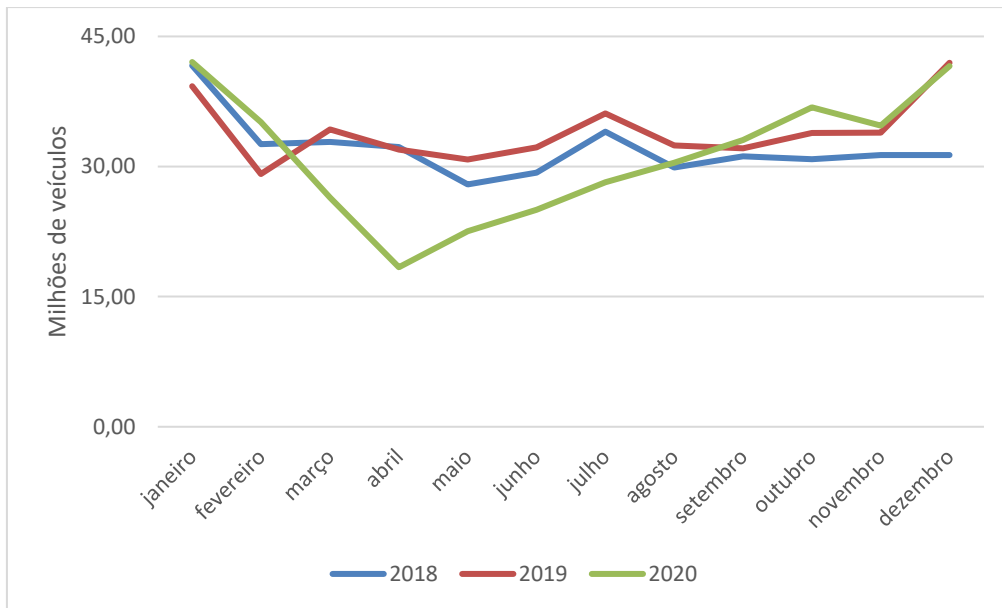
Figura 3- Rodovias federais bloqueadas de 25 a 29 de maio de 2018 (Greve dos Caminhoneiros)



Fonte: G1/Globo (2018)

O Gráfico 4 ilustra a movimentação mensal de veículos de passeio nos anos de 2018, 2019 e 2020. Observa-se uma queda significativa em 2020 ao final de fevereiro, março, abril, maio, junho e julho devido ao isolamento social por conta da pandemia de Covid-19. A partir de setembro de 2020 percebe-se uma melhora na movimentação, comparada aos anos anteriores. Para Storch (2021), tal fato é justificado pela reabertura gradativa dos pontos turísticos pelo país, um período de feriados prolongados, e uma busca por lugares mais afastados das aglomerações das grandes cidades, como casas de campos e litorais.

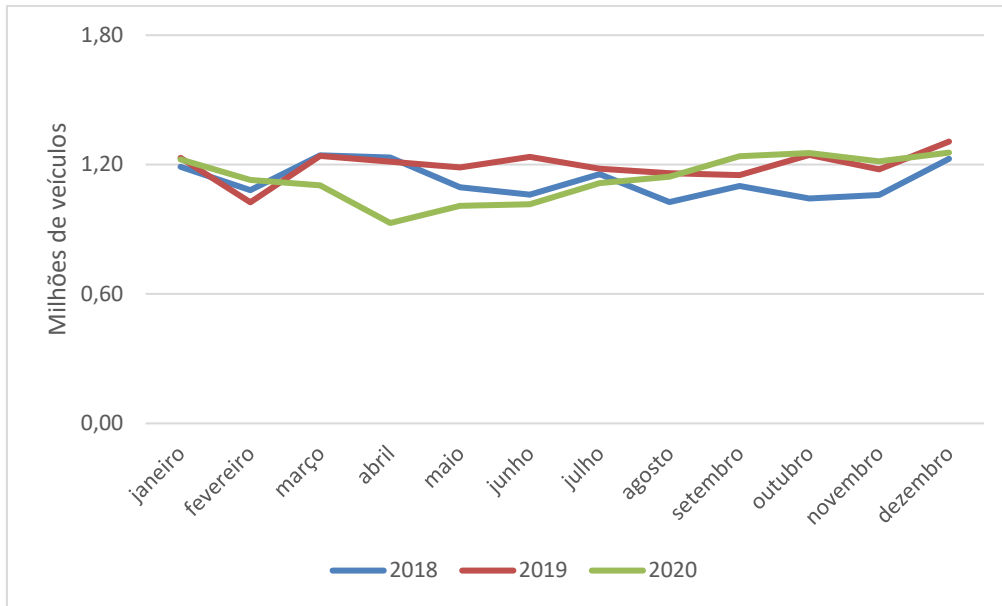
Gráfico 4 - Evolução mensal da movimentação de veículos de passeio nos anos de 2018, 2019 e 2020 federais concedidas



Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2020)

O Gráfico 5 ilustra a movimentação mensal de motos nos anos de 2018, 2019 e 2020. Observa-se uma queda em 2020 em março, abril, maio, junho e julho devido ao isolamento social por conta da pandemia de Covid- 19. Em setembro de 2020 percebe-se uma melhora na movimentação, comparada aos anos anteriores. Tal aumento deve-se ao mesmo fato com o que ocorreu com os veículos de passeio.

Gráfico 5 - Evolução mensal da movimentação de motos nos anos de 2018, 2019 e 2020 nas rodovias federais concedidas

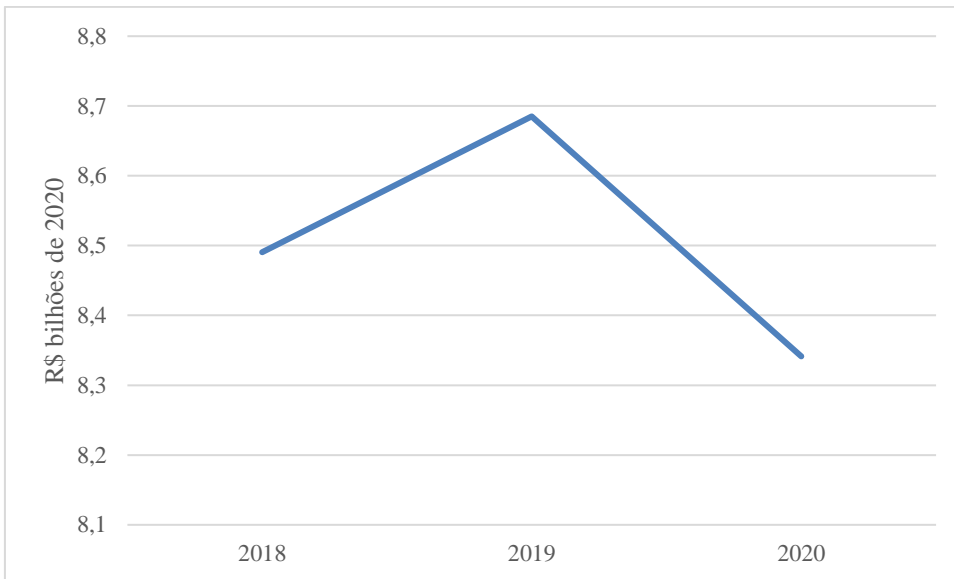


Fonte: Elaboração própria com base em dados ANTT (2020)

Conclui-se ao analisar os dados acima, que a pandemia de Covid-19 trouxe um impacto negativo para as concessões de rodovias federais, principalmente nos primeiros meses de 2020 em comparação com os outros dois anos. Tal impacto se deve à redução do tráfego de veículos nas rodovias. Segundo a CNN (2021), ao avaliarem os dados da ANTT, as medidas de restrição de isolamento social por conta do Covid-19, derrubaram o movimento nas principais concessões rodoviárias concedidas no ano de 2020.

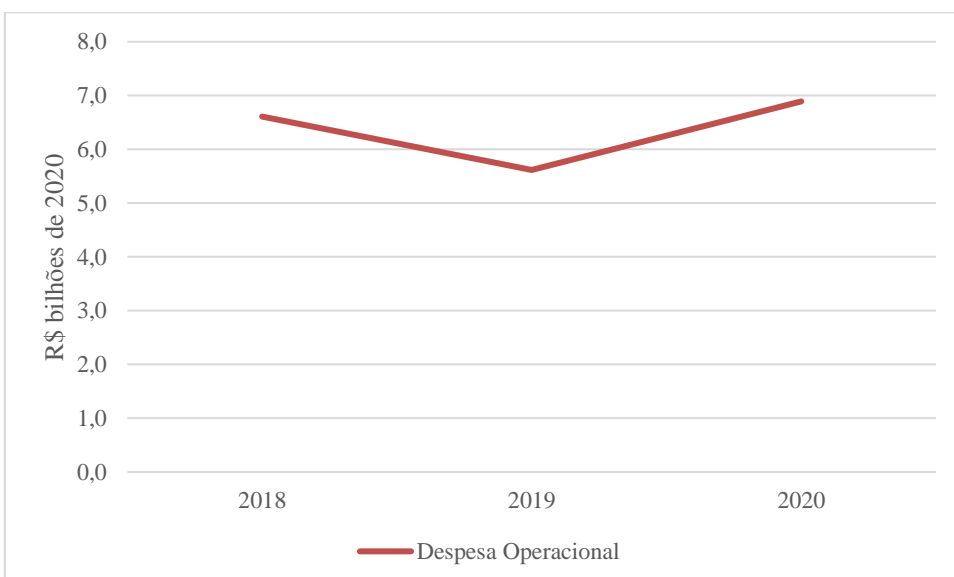
4.2 Resultados Financeiros

Analisando o Gráfico 6, podemos notar uma queda no ano de 2020 de aproximadamente -4% quando comparada com a receita operacional no ano de 2019 das concessões rodoviárias federais. A variação negativa se deve, basicamente a diminuição no tráfego pedagiado, devido a pandemia (COVID-19). Outro fator que contribui também para a queda da receita foi a redução da taxa de pedágio para algumas concessões (ANTT, 2020) como por exemplo, a Concebra, que possui o maior trecho concedido 1.176,5 quilômetros de extensão.

Gráfico 6 - Receita Operacional das Concessões de Rodovias Federais (2018, 2019 e 2020)

Fonte: Elaboração própria com base em dados ANTT (2020)

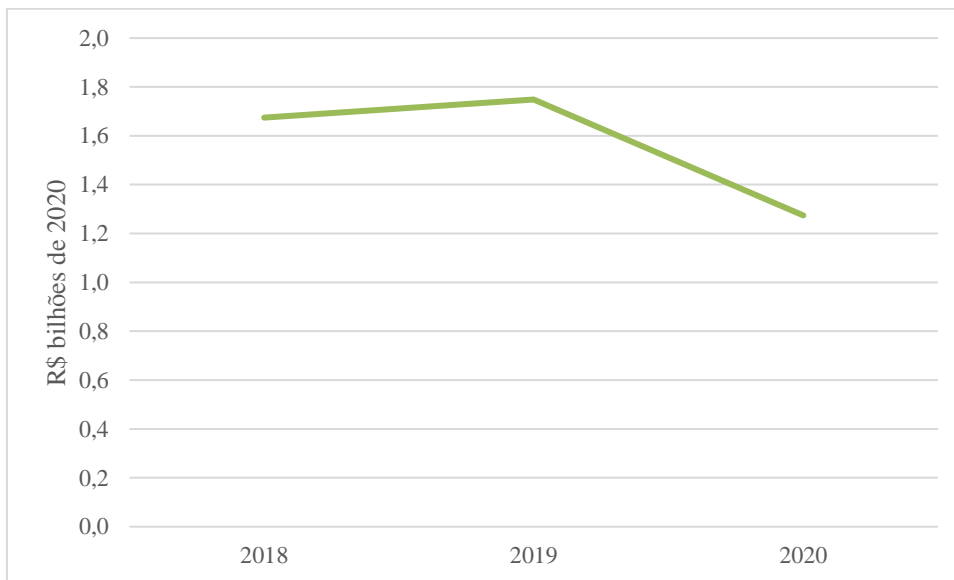
No Gráfico 7 temos uma representação do que ocorreu com a despesa operacional das concessões rodoviárias federais nos anos de 2018, 2019 e 2020. Observa-se que a despesa para o ano de 2020 está em um nível aproximado do ano de 2018, porém um pouco maior. Quando comparada ao ano de 2019 possui um aumento de aproximadamente 23%. Essa despesa maior se dá devido as concessionárias terem mantido suas despesas fixas, como por exemplo salário de funcionários, e ter contraído novas despesas, tal como, a compra de itens para prevenção do Covid-19 (ABCR, 2020), como máscaras, álcool em gel e cartilhas de educação.

Gráfico 7 - Despesa Operacional das Concessões de Rodovias Federais (2018, 2019 e 2020)

Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2020)

No gráfico 8 podemos analisar o resultado operacional para os anos de 2018, 2019 e 2020. No resultado operacional, temos a receita menos a despesas das concessões. Observa-se que no ano de 2020 o resultado obtido foi bem abaixo quando comparado ao ano de 2019, um percentual de aproximadamente -23% . Tal fato é explicado por conta de uma menor receita para o período e uma despesa maior, deixando assim um resultado tão abaixo dos outros anos. A partir desse resultado, é possível concluirmos que a pandemia da covid-19 trouxe reflexos negativos para as concessões rodoviárias federais, afetando suas receitas, despesas e consequentemente seus resultados.

Gráfico 8 - Resultado Operacional das Concessões de Rodovias Federais (2018, 2019 e 2020)



Fonte: Elaboração própria com base em ANTT (2020)

Após análise dos dados financeiros acima, temos um resultado para o ano de 2020 com retração de aproximadamente -27% quando comparado ao ano anterior, essa redução deve-se a uma diminuição na receita de aproximadamente -4% e o aumento de aproximadamente 23% das despesas. Segundo a ABRC (2020), esse resultado é pior desde que eles começaram a elaborar índices mensais, superando inclusive o resultado ruim no ano de 2018 devido a greve dos caminhoneiros.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desse trabalho era o de avaliar o impacto da pandemia do Covid-19 sobre as concessões de rodovias federais em 2020. O contexto se dá diante da pandemia do Covid-19. Durante esse período foram adotadas medidas para conter a disseminação do vírus, visto que se trata de um poderoso vírus, com alto poder de transmissão. Dentre algumas medidas, uma em específica que foi adotada por todos os estados do Brasil, foi a de isolamento social, no qual houve a restrição e proibição da circulação das pessoas, sendo necessário o fechamento de rodovias, bloqueios, fechamento do comércio, exceto os de necessidades básicas, dentre outros.

Por conta da pandemia, diversos setores sentiram o impacto econômico. Um desses setores é o de concessões rodoviárias federais. Com as restrições de circulação as concessões tiveram um tráfego de veículos pedagiados em 2020 reduzido quando comparado aos outros dois anos do lapso temporal da pesquisa.

De modo a atender o objetivo proposto, foram feitas análises a partir de dados principais coletados no portal da ANTT, das vinte e cinco concessões rodoviárias federais a seguir: Autopista Fernão Dias, Autopista Fluminense, Autopista Litoral Sul, Autopista Planalto Sul, Autopista Régis Bittencout, Concebra, Concepa, Concer, Crt, Eco 050, Eco 101, Ecoponte, Ecosul, Ecovias Do Cerrado, Ms Via Nova Dutra, Rodovia Do Aço, Rota Do Oeste, Rodovia Transbrasiliana, Via 040, Via Bahia E Via Sul. O lapso temporal desse trabalho, compreende os anos de 2018, 2019, e 2020. O método utilizado para se chegar aos resultados, foi o de estatística descritiva.

Conclui-se dos resultados que o impacto para o ano de 2020 com a pandemia foi negativo, principalmente para os meses iniciais. Com a diminuição do tráfego houve uma redução significativa para a receita de pedágio (maior fonte de receita das concessões). As despesas encontram-se no mesmo patamar dos outros anos, por conta das despesas fixas, como despesa com folha de pagamento, além do acréscimo com despesas de itens de prevenção ao Covid- 19. Portanto o resultado obtido, foi o de um decréscimo para o ano de 2020 em comparação com 2018 e 2019.

Outro impacto se refletirá para os usuários das concessões. A ANTT está em estudo junto as concessionárias, para colocar em prática um aumento das tarifas de pedágio. Esse reajuste visa compensar as perdas econômicas causadas as concessões por conta da pandemia.

Diante dos resultados obtidos, conclui-se que o objetivo do trabalho foi alcançado, pois ele demonstrou os impactos da pandemia do Covid- 19 nas concessões rodoviárias federais.

Para estudos futuros seria interessante incluir o ano de 2021 nos levantamentos para analisar como a retomada das atividades está refletindo nos resultados. Além disso, poderia ser observado se outras variáveis estão impactando a retomada dos resultados dessas empresas, como por exemplo, o aumento do preço dos combustíveis. Outro estudo relevante seria a inclusão de projeções de resultados para analisar quando estas empresas conseguirem atingir patamares pré-pandemia do COVID-19.

REFERÊNCIAS

ABCR- Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. Disponível em: < <https://abcr.org.br/institucional/biblioteca/relatorios/relatorio-anual-2020> > Acesso em: setembro 2021.

ABDIB- Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base. **Setores de Infraestrutura acumulam diversos impactos e pedem reequilíbrio para garantir solvência.** 2021. Disponível em: < <https://www.abdib.org.br/2020/06/23/setores-de-infraestrutura-acumulam-impactos-diversos-e-pedem-reequilibrio-para-garantir-solvencia/> > Acesso em: setembro 2021.

ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em <<https://portal.antt.gov.br/rodovias> > Acesso em: setembro 2021.

ANTUNES, F.S. **A importância do papel do Estado na atividade econômica.** 2015. Disponível em: < <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/EconRev/article/view/56719> > Acesso em: outubro 2021.

BANDEIRA, M.L; GONÇALVES, R.C. **Reequilíbrio econômico-financeiro em concessões de infraestrutura no Brasil: reflexões sobre os impactos da pandemia do Covid-19.** 2020. Disponível em: < https://revista.cgu.gov.br/Revista_da_CGU/article/view/360 > Acesso em: setembro, 2020.

BARBO, A. R. D. C. et al. A Evolução da Regulação nas Rodovias Federais Concedidas. Revista ANTT. 2010. Disponível em: < http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed3/_asp/ed3-artigosEvolucao.asp >. Acesso em: outubro 2021.

BECK, L.C. **Contratos de concessões de rodovias federais: análise dos pedidos de revisões extraordinárias com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro.** 2021. Disponível em: < <https://repositorio.unb.br/handle/10482/41363> >. Acesso em: setembro 2021.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm > Acesso em: setembro 2021.

BRASIL. Decreto nº 94.002 de fevereiro de 1987. **Dispõe sobre a concessão de obra pública, para construção, conservação e exploração de rodovias e obras rodoviárias federais, e dá outras providências.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D94002.htm > Acesso em outubro 2021.

BRASIL. Lei das Concessões nº 8.987 de fevereiro de 1995. **Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm > Acesso em: setembro 2021.

BRASIL. Lei das Delegações nº 9.277 de maio de 1996. **Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de**

rodovias e portos federais. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19277.htm > Acesso em: outubro 2021.

BRASIL. Lei ° 10.233 de junho de 2001. **Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm > Acesso em: outubro 2021.

BRASIL. Portaria n° 188, de fevereiro de 2020. Disponível em: < <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=04/02/2020&jornal=600&pagina=1> > Acesso em: outubro 2021.

CALDEIRA, L.K.O. **Regulação de Concessão de Rodovias e o Papel do Estado.** 2016. Disponível em: < <https://periodicos.unb.br/index.php/rdsr/article/view/19257/17755> >. Acesso em: outubro 2021.

CNN BRASIL. **Governo estuda aumentar pedágio para compensar queda do movimento na pandemia.** 2021. Disponível em: < <https://www.cnnbrasil.com.br/business/governo-estuda-aumentar-pedagio-para-compensar-queda-do-movimento-na-pandemia/> >. Acesso em: setembro 2021.

CORAZZA, Gentil. **Teoria Econômica e Estado. De Quesnay a Keynes. (Dissertação de Mestrado).** Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1985

DUARTE, R. **Os princípios na ordem econômica da Constituição Federal de 1988.** 2016. Disponível em: < <https://jus.com.br/artigos/51897/os-principios-na-ordem-economica-da-constituicao-federal-de-1988> >. Acesso em: setembro 2021.

DEPINÉ, F.D.C. Concessões de rodovias: Modalidades e formas de remuneração de concessionárias. 2010. Disponível em: < <http://www.dominiopublico.gov.br/download/teste/arqs/cp136125.pdf> > Acesso em: setembro 2020.

FILHO, M.J. **As Diversas Configurações da Concessão de Serviço Público.** 2003. Disponível em: <http://justenfilho.com.br/wp-content/uploads/2008/12/mjf60.pdf> >. Acesso em: outubro 2021.

GIAMBIAGI, Fábio & ALÉM, Ana Cláudia de. **Finanças Públicas: teoria e prática no Brasil.** 4 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IPCA.** Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/explica/inflacao.php> > Acesso em: outubro 2021.

IORIO, U. J. **Falhas de mercado” versus falhas de governo.** 2008. Disponível em: < <https://www.ubirataniorio.org/antigo/falhas.pdf> >. Acesso em: outubro 2021.

LANA, B.C. **Análise do fluxo de veículos e do cronograma de investimentos em concessões rodoviárias.** 2014. Disponível em: < https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/BUOS-9RWJG9/1/geotecniatransportes_brunocarvalholana_dissertacao.pdf >. Acesso em: setembro 2021.

LOCKE, John. **Segundo tratado sobre o governo civil.** Trad. de Magda Lopes e Marisa Lobo da Costa. Petrópolis: Vozes, 1994

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica: ciência e conhecimento científico, métodos científicos, teoria, hipóteses e variáveis.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. 2021. Disponível em: < <https://www.gov.br/saude/pt-br/search?SearchableText=COVID> >. Acesso em: setembro 2021.

MOLINA, T. **Circulação de veículos pesados nas estradas aumenta e indica recuperação. 2020.** Disponível em: < <https://veja.abril.com.br/economia/circulacao-de-veiculos-pesados-nas-estradas-aumenta-e-indica-recuperacao/> >. Acesso em: outubro 2021.

MORGADO, L.F. **O orçamento público e a automação do processo orçamentário.** 2011. Disponível em: < <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td-85-o-orcamento-publico-e-a-automacao-do-processo-orcamentario> >. Acesso em: outubro 2021.

NABHAN, F.M. **Principais riscos envolvidos na decisão de investimentos em concessões rodoviárias no Brasil.** 2004. Disponível em: < <http://www.poliintegra.poli.usp.br/library/pdfs/3760791036e65df91846485eea87aa81.pdf> > Acesso em: outubro 2021.

NETO, C.A.S.C; SOARES, R.P. **Das concessões rodoviárias às parcerias público-privadas: preocupação com o valor do pedágio.** 2006 a. Disponível em: < http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1901/1/TD_1186.pdf > Acesso em: setembro 2021.

NETO, C.A.S.C; SOARES, R.P. **A eficiência do estado e as concessões rodoviárias no brasil: preocupação com o valor do pedágio e sugestões para operacionalizar a modicidade das tarifas.** 2007 b. Disponível em: < http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1791/1/TD_1286.pdf > Acesso em: setembro 2021.

STORCH, J. **Férias da pandemia: como 2020 influenciou as tendências de viagem para 2021.** 2021. Disponível em: < <https://exame.com/casual/ferias-da-pandemia-como-2020-influenciou-as-tendencias-de-viagem-para-2021/> >. Acesso em: outubro 2021.

WALD, A.; GAENSLY, M. **Concessões rodoviárias e a revisão de contratos.** 2008. Disponível em: < <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/488316/noticia.htm?sequence=1&isAllo wed=y> >. Acesso em: outubro 2021.