

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade**  
**Departamento de Economia**

**GABRIEL VOLKER BOLDRINI**

**INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO BRASILEIRA: O PAPEL  
DO INVESTIMENTO ESTRANGEIRO DIRETO**

**Brasília**  
**2023**

**GABRIEL VOLKER BOLDRINI**

**INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO BRASILEIRA: O PAPEL  
DO INVESTIMENTO ESTRANGEIRO DIRETO**

Monografia apresentada como requisito  
para obtenção do título de Bacharel em  
Ciências Econômicas pela Universidade  
de Brasília.

Orientadora: Geovana Lorena Bertussi

**Brasília**

**2023**

***Agradeço à minha família e a minha futura esposa pelo carinho, apoio e incentivo infindáveis durante esses anos de graduação. Estendo meus agradecimentos à Universidade pela formação como Economista, aos professores e à minha orientadora pela paciência, dedicação e guia nos meus estudos.***

## RESUMO

A Lei nº 8.987 de 1995 e Lei nº 11.079 de 2004 fundamentam e dão abertura para concessões privadas e permissão de parcerias público-privadas trazendo a participação do capital privado em investimentos em rodovias federais que eram guiadas pelo Estado. Este trabalho objetiva analisar o perfil do investimento estrangeiro direto no setor de infraestrutura de transporte rodoviário federal no Brasil, bem como identificar a origem dos investimentos estrangeiros diretos, mapear as características particulares desse tipo de investimento, e por último, apresentar tendências futuras do investimento estrangeiro direto na infraestrutura rodoviária federal brasileira. Buscou-se na bibliografia científica e documental base para desenvolver o presente estudo. A pesquisa compilou os 23 contratos ativos de concessões de rodovias federais brasileiras presentes no site da ANTT, decompondo a origem do capital privado, seja nacional ou estrangeira, em cada um dos contratos. Tal abordagem permitiu mapear que o perfil do investidor em infraestrutura rodoviária brasileira possui maior frequência de origem híbrida, isto é, capital nacional em conjunto com o estrangeiro, totalizando 10 contratos. Dos 13 contratos restantes, sete possuem capital 100% nacional, enquanto que seis têm investidores 100% estrangeiros. Conclui-se que o investidor nacional está mais suscetível ao risco de se investir em rodovias federais brasileiras que o investidor estrangeiro.

**Palavras chaves:** Concessões rodoviárias. Investimento externo direto. Capital Estrangeiro.

# **BRAZILIAN ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE: THE ROLE OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT**

## **ABSTRACT**

The Law No. 8987 of 1995 and the Law No. 11079 of 2004 provide the basis for and open up private concessions and permission for public-private partnerships, bringing private capital participation in investments in federal highways that were guided by the State. This work aims to analyze the profile of foreign direct investment in the federal road transport infrastructure sector in Brazil, as well as to identify the origin of foreign direct investment, map the particular characteristics of this type of investment, and finally, present future trends in foreign investment. directly on the Brazilian federal highway infrastructure. The base scientific and documental bibliography was searched to develop the present study. The research compiled the 23 active Brazilian federal highway concession contracts present on the ANTT website, breaking down the origin of private capital, whether national or foreign, in each of the contracts. This approach allowed mapping that the profile of the investor in Brazilian road infrastructure has a higher frequency of hybrid origin, that is, national capital together with foreign capital, totaling 10 contracts. Of the remaining 13 contracts, seven have 100% national capital, while six have 100% foreign investors. It is concluded that the national investor is more susceptible to the risk of investing in Brazilian federal highways than the foreign investor.

**Keywords:** Road concessions. Direct foreign investment. Foreign capital.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>7</b>
<b>2. VISÃO GERAL SOBRE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NO BRASIL .....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 O contexto dos investimentos em infraestrutura rodoviária no Brasil .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2 O histórico das concessões de rodovias federais brasileiras .....</b>	<b>15</b>
<b>3. ASPECTOS METODOLÓGICOS .....</b>	<b>23</b>
<b>3.1 Métodos de abordagem e procedimento .....</b>	<b>23</b>
<b>3.2 Área e objeto de estudo .....</b>	<b>23</b>
<b>3.3 Técnicas de pesquisa, origem e tratamento dos dados .....</b>	<b>23</b>
<b>4. ANÁLISE DOS RESULTADOS .....</b>	<b>25</b>
<b>5. CONCLUSÃO .....</b>	<b>36</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>38</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O Brasil faz uso intensivo da malha rodoviária para escoamento da produção nacional. Das rodovias brasileiras cerca de 61,8% ainda não são adequadas para suportar o volume de circulação de veículos, sendo classificadas como Regulares, Ruins ou Péssimas pela Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2021). Grande parte dessas rodovias estão sobrecarregadas, com pavimentação não ideal, sinalização faltante, geometria da via irregular e alto índice de acidentes, ocasionando em sérias perdas de produtividade neste processo.

Investimentos em infraestrutura no Brasil eram direcionados pelo Estado brasileiro até meados dos anos 90. De acordo com o TCU (2011), por conta da limitação de gastos dentro dos orçamentos da União, bem como dos Estados e Municípios, historicamente houve pouco espaço para investimentos públicos no setor de infraestrutura, o que abriu margem para os primeiros contratos de concessão a partir de 1994. Assim, visando amenizar a pressão do papel do setor público no investimento maciço em rodovias (RESENDE; SOUSA; SILVA, 2011), ocorre com a Lei nº 8.987 de 1995 e em 2004 com a Lei nº 11.079 a abertura para concessões privadas e permissão de parcerias público-privadas, alterando o caráter e o formato dos investimentos no setor.

O movimento de permitir investidores privados atuarem em infraestrutura foi importante para diversificar a proveniência do capital de investimento, uma vez que o investidor privado visa lucro, então a viabilidade econômica dos projetos é uma premissa sempre buscada por estes.

Investimentos em infraestrutura exigem um elevado volume de capital e possuem retorno financeiro de longo prazo, o que acaba por exigir uma boa gestão de riscos por parte das concessionárias, bem como capital social grande que permita injeção de capital ao longo do contrato. Ademais, as altas taxas de juros e câmbio favorável na última década tornaram-se elementos chave de atratividade para os investidores estrangeiros que enxergaram no Brasil ótimas oportunidades de investimento no setor.

A comumente chamada Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21) que revisita as leis nº 8.987/95 e nº 11.079/04 tem como ponto focal os papéis jurídicos dos

concessionários, tendo como consequência o fornecimento de mais segurança jurídica aos investidores, ponto crucial sempre avaliado na viabilidade do investimento, o que pode levar a um futuro cada vez mais diverso em projetos e em países de origem dos aportes financeiros.

Dessa forma, com o favorável arcabouço regulatório e jurídico desenvolvido no Brasil nas últimas décadas para investimentos privados externos em infraestrutura rodoviária, este trabalho busca entender: qual é o papel do investimento externo direto em infraestrutura de transporte rodoviário federal no Brasil via concessões?

Mesmo com a existência de muitas publicações sobre infraestrutura de transporte rodoviário no Brasil, este trabalho justifica-se ao contribuir para a discussão acadêmica, política e econômica do tema, além de disponibilizar um estudo atualizado que auxilie formuladores de políticas públicas e stakeholders a traçarem caminhos para novos avanços na infraestrutura rodoviária brasileira.

Este trabalho tem como objetivo analisar o perfil do investimento estrangeiro direto no setor de infraestrutura de transporte rodoviário federal no Brasil, bem como identificar a origem dos investimentos estrangeiros diretos, mapear as características particulares desse tipo de investimento, e por último, apresentar tendências futuras do investimento estrangeiro direto na infraestrutura rodoviária federal brasileira.

Este trabalho se divide em quatro capítulos contando com esta introdução. O capítulo seguinte aborda uma relação entre investimentos privados e infraestrutura rodoviária federal, passando por origem e motivações desta relação, bem como abordando o histórico que se deu a partir deste vínculo. No capítulo da metodologia é indicado que este trabalho se baseia no que foi proposto por TIMM (2016), trazendo atualizações e novas discussões. Para o quarto capítulo é discutida a análise dos resultados identificando características dos investidores em infraestruturas de transportes no Brasil. Por fim, o último capítulo trata das conclusões do autor.



## 2. VISÃO GERAL SOBRE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NO BRASIL

### 2.1 O contexto dos investimentos em infraestrutura rodoviária no Brasil

O modal rodoviário tem uma participação expressiva na infraestrutura de transportes do Brasil, sendo o tipo dominante e mais utilizado como meio logístico de entregas superando os demais modais em quase todas as regiões do Brasil, exceto a Amazônica (IBGE, 2014).

Martins, Lourenço e Oliver (2016, p. 4) salientam que “o modal rodoviário é responsável pela quase totalidade de viagens de passageiros e pela maioria da carga transportada”, especificamente, em porcentagens, significa que 65% da transferência de mercadorias e cerca de 96% na movimentação de passageiros é feito pelas rodovias do país (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT), 2021). A característica concentradora no modal rodoviário ocorre em sobreposição aos demais modais de transportes, acarretando em elevados custos de distribuição dos bens produzidos em território nacional (GOMES, 2014).

Silva *et al.* (2013) argumenta que infraestrutura de transportes com grandes lacunas de qualidade pode gerar entraves ao crescimento e desenvolvimento de um país. Tal fato está ligado a necessidade logística para escoamento de produtos em território nacional, mas também a uma melhor circulação de pessoas em viagens nacionais. Atualmente, há uma grande necessidade de investimentos em rodovias no Brasil, pois

do montante de investimento anual requerido estimado para o Brasil (4,25% do PIB), praticamente a metade (45%) dessa lacuna (1,91% do PIB) é atribuível ao setor de transportes, principalmente rodovias, refletindo o grande *déficit* no setor (ROCHA, 2020, p. 10).

Deste modo, investir em infraestruturas de transportes pode ser a alternativa para melhorar a qualidade e eficiência do modal. Bertussi e Ellery Junior (2012) mostram essa relação entre investimento em infraestrutura de transporte no Brasil e crescimento econômico, e verificaram um efeito positivo e estatisticamente

significante entre as variáveis. Isto é, investimento em infraestrutura não só traz benefícios de ganho de eficiência em transporte de bens e mercadorias, mas também contribui para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e o desenvolvimento econômico.

Dos ganhos e benefícios ao se investir em infraestrutura de transportes rodoviários, o retorno pode acontecer no “longo prazo, como os ganhos de produtividade e eficiência, a abertura de novos mercados e o desenvolvimento urbano e imobiliário” (MARTINS; LOURENÇO; OLIVER, 2016, p. 5).

Rodovias com má pavimentação e conservação aumentam consumo de combustíveis dos veículos que percorrem tais vias, elevando a emissão de carbono na atmosfera e degradando o meio ambiente. Desta forma, investimentos nas rodovias visando melhoria estrutural dos trajetos podem ser iniciativas de apelo à sustentabilidade (CNT, 2021).

Das opções existentes de investimentos em infraestrutura rodoviária notam-se o governo enquanto agente indutor, regulador e supervisor dos investimentos e a iniciativa privada na figura de capital privado nacional e investimento externo direto (IED) via parcerias público-privadas (PPPs) formalizadas em concessões administrativas e concessões patrocinadas (SILVA *et al.*, 2012).

As PPPs não se configuram em privatização de ativos públicos do Estado, é um modelo em que é “transferida a execução e gestão do serviço, mas a titularidade do mesmo, bem como a base na qual ele é prestado (o bem público ou a infraestrutura) continuam com o Estado” (NAKAMURA, 2019, p. 132).

No Brasil a possibilidade de investimentos privados nos setores de infraestrutura no país está presente desde a Constituição Federal de 1988, como indica em seu Artigo 175, e em 1995 a Lei nº 8.987 trata precisamente do tema de concessões. Em 2004 a Lei nº 11.079 instituiu normas para os processos de licitação e contratação de parceria público-privada em todas as esferas da administração pública.

Por conta da flexibilidade alinhada com processos menos burocráticos seguindo as tendências de mercado, o mecanismo de concessão de rodovias se tornou uma prática em todo mundo (RESENDE; SOUZA; SILVA, 2011). Devido às condições limitadas do poder público em financiar sozinho obras em infraestrutura

rodoviária no país, mostra-se necessário e importante que outras alternativas sejam viabilizadas, como parcerias público-privadas e concessões.

Monasterio, Neri e Soares (2014) argumentam que o limite atingido das contas públicas evidencia a necessidade de investimentos estrangeiros diretos como forma de suprir os financiamentos em infraestrutura, fazendo-se necessário um ambiente de maior liberalização da economia brasileira, aliado à estabilidade política e econômica como forma de atrair os investidores estrangeiros.

Sandim (2014) analisa as necessidades de investimento em infraestrutura rodoviária no país, destacando as concessões como parte da solução nas lacunas de financiamento público, além de apresentar quais são os pontos de melhorias que podem ser adotadas nos modelos de concessão utilizados nos últimos tempos no país.

O trabalho de Oliveira e Turolla (2013) apresenta o ambiente institucional na forma de fornecimento de segurança jurídica, como fator fundamental para atração e retenção de investidores estrangeiros em infraestrutura de transportes.

Uma questão que corrobora para incentivar os investimentos privados é vista nos autores Yamahaki e Breviglieri (2022) em que elucidam que a certificação ambiental é fundamental para atrair os investimentos de fontes privadas, sobretudo estrangeiras.

Desta forma, é indispensável que haja esforços financeiros para investir no setor visando crescimento do PIB brasileiro. Esse cenário evidencia que o Brasil não está direcionando recursos de maneira devida e estratégica no investimento de rodovias, pois elas são responsáveis não só pela mobilidade, como também contribuem para a competitividade do produto brasileiro (MARTINS; SOARES; CAMMARATA, 2013). Tal panorama denota a grande lacuna existente na malha rodoviária brasileira, justificando aportes de investimentos de larga escala no setor.

Atualmente o governo brasileiro vislumbra um contexto de falta de transparência e dificuldades orçamentárias em que este sofre pressão para diminuir gastos visando aliviar o déficit primário e os gastos correntes. Ademais, a dívida pública em relação ao PIB estava em uma crescente recente até o ano de 2020. Complementarmente a este cenário de restrição de gastos do governo, ultimamente os investimentos em relação ao PIB vinham em uma crescente, mas em um patamar

abaixo de 20% do PIB, valor inferior à média dos países da América Latina. No entanto, no primeiro trimestre de 2022, recuou novamente para 18,7% do PIB, menor que os 19,2% do quarto trimestre de 2021 (ZANATTA, 2022). Essas condições desenham um recuo do governo enquanto indutor de investimentos em infraestrutura no Brasil. Além disso, o cenário de grande elevação das taxas de juros desde março de 2021, bem como as incertezas com relação ao próximo governo (ano eleitoral) e as inconsistências fiscais promovidas pela equipe econômica dificultam sobremaneira a previsibilidade e a realização de investimentos também pelo setor privado, seja ele nacional ou estrangeiro.

A Emenda Constitucional (EC) n.º 95 aprovada em 15 de dezembro de 2016 (BRASIL; 2016), instituiu o chamado “Teto dos Gastos” que visava frear a participação crescente dos gastos públicos no PIB ano após ano até 2037, sendo estes reajustados todos os anos via Índice de Preço ao Consumidor Amplo - 15 (IPCA-15)<sup>1</sup> anual.

Um dos indícios da efetividade do Teto de Gastos em controlar o quanto de recursos financeiros é alocado pelo governo anualmente visando frear sua crescente, é o resultado da dívida pública em relação ao PIB estar diminuindo desde 2021, chegando a 78,3% em relação ao PIB em abril de 2022, com projeção de continuar decrescendo nos próximos três anos segundo analistas do Tesouro Nacional (BRASIL, 2022). Contudo, tal cenário de limitação de gastos indexados à inflação constitucionalmente mandatário ao Estado, sem aumento real anual, impõe a necessidade de viabilização de investimentos alternativos em infraestrutura, como é o caso das PPPs e concessões à iniciativa privada.

Friscktak (2008, p. 316) destaca que

Na Europa Continental, o Estado continua com papel de fronteira em transportes, principalmente ferroviário e portos; enquanto o componente rodoviário está crescentemente em mãos privadas, com a Espanha na vanguarda mundial da construção e operação de rodovias pedagiadas. Na Inglaterra, como visto, o setor privado tem papel preponderante, e nos Estados Unidos tem caráter secundário tanto em transportes rodoviários quanto saneamento.

---

1 O Índice de Preço ao Consumidor Amplo - 15 (IPCA) é o índice de inflação anual oficial utilizado pelo governo e publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Silva *et al* (2013) salientam que o governo deve ser prioridade enquanto investidor em infraestrutura, assim, havendo espaço para uma PPP ser complementar ao investimento público quando traz mais eficiência que o investimento público, bem como o perfil de risco de investimento se tornar atrativo para os investidores privados - que em alguns casos de países periféricos acaba por não ocorrer. A justificativa para esse cenário está na argumentação de que o governo tem um papel social ao realizar investimentos públicos, visando conseguir gerar crescimento econômico, emprego e renda. Enquanto que os investimentos privados têm cunho lucrativo, preocupados com o Retorno sobre o Investimento (ROI) para os acionistas perante qualquer outro parâmetro.

Atualmente há um horizonte de flexibilização ou exclusão da EC nº 95 do Teto de Gatos, pois o presidente recém-eleito na eleição de 2022, Luiz Inácio Lula da Silva, disse em entrevista que caso seja eleito “não terá teto de gastos em lei no nosso país” (CNN BRASIL, 2022).

A visão de flexibilizar o Teto de Gastos é compartilhada pelo presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Vander Costa, que disse na Bial das Rodovias que o “teto de gastos deve ser para gastos recorrentes. Para investimentos, isso prejudica a atração de investidores privados” (PORTELLA, 2022).

Mesmo no atual governo, que é tecnicamente contra a flexibilização do Teto de Gastos, houve uma série de propostas para “furar o teto” via Propostas de Emenda Constitucional (PEC) Emergencial e dos Precatórios apreciada na comissão especial da câmara dos deputados, com o objetivo de aumentar os gastos com o Auxílio Brasil, programa de assistência social do Governo Jair Bolsonaro (VARGAS, 2022). Contudo, não foi citada na PEC uma alteração dos gastos para aumentar o investimento público em infraestrutura. Outra PEC também trouxe furos e perda de credibilidade do Teto de Gastos, como a PEC Kamikaze que aumentou o valor do Auxílio Brasil até dezembro de 2022, além de ampliar o auxílio gás e criar benefícios para taxistas e caminhoneiros.

Diante do exposto, fica clara a oportunidade da iniciativa privada em alavancar investimento no setor de infraestrutura rodoviária. Como o Brasil vive um cenário de alta de juros, atualmente (setembro de 2022) a taxa SELIC está em 13,75% (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2022), acaba por levar os investidores nacionais a

desacreditarem em investimentos com retornos variáveis - devido ao perfil de alto risco neste cenário - redirecionando seus recursos financeiros em compras de títulos de dívida pública do Brasil, entre outros.

Contudo, em um cenário de alta do dólar no ano de 2022 em que este está ficando no patamar médio de 1 dólar cotado em torno 5 reais (IPEA, 2022) - até setembro de 2022 - tornando-se atrativo para o investidor estrangeiro injetar capital financeiro no Brasil.

Neste contexto, há o estímulo à atração de empresas estrangeiras focadas em investir em infraestrutura de transportes que viabilizem investimentos no setor, pois a valorização do câmbio permite um volume de capital social menor do que no cenário oposto, trazendo mais competitividade nos leilões de concessões privadas em relação às empresas brasileiras. Ademais, se tornar mais atrativo ao investidor externo é viável pois “o modal rodoviário é o mais utilizado e o que mais recebe investimentos no setor de transportes” (TIMM, 2016).

Cubero (2019, p. 2) salienta que a baixa liquidez interna dos investidores privados “representa um entrave estrutural primordial à realização do financiamento de longo prazo”, que aliado a um cenário de baixo investimento público em infraestrutura, viabiliza mais leilões de concessões privadas para pôr em prática novos contratos e alavancar aportes no setor de infraestrutura de transportes rodoviários.

Um fator importante que afeta a perspectiva de entrada de capital estrangeiro no Brasil para investir em infraestrutura está ligado ao risco cambial. A variação do câmbio afeta o fluxo financeiro do investimento externo direto, uma vez que pode tornar atrativo ou inviabilizar alocação de recursos em ativos de retorno de longo prazo afetando a rentabilidade esperada destes investimentos pois estes investimentos são remunerados em moeda local, como é o caso da infraestrutura de transportes rodoviários, sendo necessária a implementação de uma proteção cambial para aliviar o risco sobre as concessionárias (CASTRO; FRISCHTAK; RODRIGUES, 2022).

Assim, faz-se necessário por parte dos órgãos responsáveis pela implementação de novas regras e boas práticas nas concessões, implementar o risco cambial na matriz de risco nas licitações dos contratos, uma vez que trará maior segurança financeira e jurídica aos concessionários, bem como se tornará mais

atrativo para o investidor estrangeiro investir em infraestrutura rodoviária brasileira (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2022).

## **2.2 O histórico das concessões de rodovias federais brasileiras**

Nas décadas anteriores a de 1990 não havia um formato estruturado e regulado sobre investimentos privados ou PPPs em rodovias federais brasileiras. Tal cenário se altera com a criação do primeiro Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe), efetuado pela Portaria Ministerial nº 10/93 do Ministério dos Transportes em 1993. Em paralelo ao Procrofe, houve a implementação do Plano Nacional de Desestatização (PND) que possuía, entre outros objetivos, atrair capital privado na forma de investimentos e PPPs em diversos setores da economia brasileira, contemplando as rodovias federais.

Em 1994 ocorreu o primeiro grande marco no histórico de concessões de rodovias federais brasileiras com a implementação da 1ª Etapa de Concessões onde houve a concessão, via leilão, do trecho da Ponte Rio-Niterói no Estado do Rio de Janeiro para a concessionária Grupo CCR que obteve controle do trecho em 1995 em que o prazo de concessão acordado foi de 20 anos, e que viria a se encerrar em 2015.

Adicionalmente a concessão da Ponte Rio-Niterói na primeira etapa de concessões do Procrofe, outros quatro trechos de rodovias federais foram concedidos no ano de 1995: “da BR-116/RJ/SP (São Paulo – Rio de Janeiro), da BR-040/ MG/RJ (Rio de Janeiro – Juiz de Fora, da BR-116/RJ (Rio de Janeiro – Teresópolis) e da BR-290/RS (Porto Alegre – Osório)” (TCU, 2011, p. 1). Tal ano também contemplou a promulgação da Lei das Concessões (Lei 8.987), que como citado anteriormente, regulamenta as concessões de rodovias federais e que impulsionou as licitações nos anos que se seguiram.

No ano seguinte, 1996, através das Lei das Delegações, ocorreu de acordo com o TCU (2011) a delegação a Estados, Municípios e ao Distrito Federal de trechos de rodovias em que estes poderiam abrir licitações para concessão ou realizarem a administração, supervisão e manutenção das condições das rodovias. Porém, houve enorme dificuldade de pôr em prática os planos de concessão próprios dos estados e municípios, em que ocorreu somente a concessão de uma rodovia estadual pelo Estado do Rio Grande do Sul do trecho da BR-116/392, o que levou ao Ministério dos

Transportes a revisar tal política em 2000 e reassumir a condução das concessões sendo sub-rogada a concessão realizada em 1998. Com a reintegração do Trecho BR-116/392 ao rogo do Ministério dos Transportes, de acordo com Ferreira *et al.* (2021) em sua totalidade, foram concedidos 857 km de rodovias à iniciativa privada ao fim da primeira etapa de concessões.

Na primeira leva de concessões (1995-2000), a tarifa de pedágio cobrada à época possuía um alto valor que de acordo com Campos Neto, Moreira e Motta (2018) era devido ao contexto econômico de alta taxa de juros que justificava também altas taxas internas de retorno aos investidores privados, bem como o risco de se investir no Brasil em um período de ainda estabilização monetária pós implementação do Plano Real.

A criação da ANTT através da Lei Nº 10.233 em 2001 permitiu que houvesse um corpo técnico dedicado à implementação das políticas elaboradas pelos órgãos superiores nas figuras do Ministério dos Transportes e do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) – também criado pela mesma lei -, na celebração dos novos contratos de concessão que viessem a serem lançados. Atualmente, a transferência da execução do serviço público da exploração das rodovias federais a entes privados é realizada pela ANTT e aprovada pelo Ministério dos Transportes. Faz-se necessário elucidar que a importância da existência da ANTT versa no âmbito de regulação das rodovias brasileiras, segurança jurídico-contratual, transparência em processos de licitação de concessões e incentivo à concorrência. Na mesma Lei, também houve a criação do DNIT dando-lhe, assim como a ANTT, papel de autarquia, ou seja, tendo regramento de si mesma, onde os principais objetivos versam sobre colocar em prática as políticas de investimentos públicos nas infraestruturas de transportes terrestres e aquaviários do Ministério dos Transportes.

A 2ª Etapa de Concessões ocorre em um período de fortes investimentos públicos em infraestrutura motivados pela criação do PAC no segundo mandato do governo Lula. Contudo, houve abertura para investimentos privados nas rodovias federais por meio das concessões realizadas em 2007 em que a licitação continha 8 lotes de rodovias federais subdivididos em duas fases: Fase I e Fase II. Na Fase I foram leiloados 7 lotes nos Estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais totalizando 2624,4 km de



rodovias concedidas, em que todos os contratos de concessão se iniciaram em 2008. Na Fase II, em 2009, foram concedidos à concessionária Via Bahia diversos trechos inseridos no Estado da Bahia que totalizaram 680,6 km de rodovias concedidas (ANTT, 2023).

Em contraponto às concessões da década passada, a segunda etapa tinha o objetivo claro de possuir tarifas de pedágios mais baixas que as anteriores. Pelos leilões não terem sido abertos à ofertas públicas e as concessionárias interessadas nos lotes pudessem somente efetuar uma oferta por lote, tal contexto teve como efeito valores de ofertas volumosas (FRISCHTAK *et al*, 2018).

O Brasil passava por um contexto de crescimento econômico anual sequencial nos anos anteriores ao período da segunda etapa de concessões, bem como taxas de juros e risco-Brasil menores que a primeira etapa aumentando a atratividade da iniciativa privada nas concessões, impulsionando os leilões dos lotes a conseguirem cumprir com o objetivo de tarifas básicas de pedágios mais baixas do que a leva de concessões da década anterior (FRISCHTAK *et al*, 2018).

O PAC II, que viria a ser criado em 2011 durante o primeiro mandato do governo Dilma, foi uma tentativa de continuar os investimentos públicos em infraestrutura iniciados no governo anterior. Todavia, como elucida Lins (2017) o aumento do gasto público gerou efeitos negativos do ponto de vista macroeconômico, com a aceleração da inflação e crise fiscal, levando o governo a frear a concentração de seus esforços nos setores de infraestrutura tendo como alternativa a busca por capital privado para diversificar a fonte de investimentos.

Desta forma, de acordo com ANTT (2023) e BNDES (2023) na 3ª Etapa de Concessões iniciada no ano de 2011 e subdividida em Fase I (2011), Fase II (2012) e Fase II (2013/2014), o investimento privado em rodovias foi vislumbrado por meio de leilão que contemplou um trecho nos Estados de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal sendo tal a BR 040/MG-GO-DF da Fase I (ANTT, 2014). A terceira etapa foi em parte contemplada no Programa de Investimento em Logística (PIL)<sup>2</sup>, em que este teve como intuito liberar recursos públicos para financiar concessões por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no qual “o

---

<sup>2</sup> Da terceira etapa de concessões, somente uma ficou sob administração da ANTT: trecho BR -101/ES/BA da Fase II. No caso do PIL, contemplou a concessão da Fase I e todas as concessões da Fase III.

programa previa investimentos em ferrovias, rodovias, portos e aeroportos” (BNDES, 2023).

A continuidade das concessões da terceira etapa se sucedeu em 2014 por meio de mais cinco outras concessões de trechos outorgados às concessionárias, correspondendo à Fase III, contemplando seis Estados brasileiros, com um total de 4.872,8 km de trechos concedidos sob administração do PIL (ANTT, 2014).

Tomando como base o contexto econômico que o Brasil se situava nos dois mandatos da ex-presidente Dilma Rousseff, ter apostado em mais participação do capital privado nos investimentos de infraestrutura de transportes era a saída mais adequada ao momento. Como mencionado anteriormente, problemas fiscais e inflacionários eram a tônica daquela época, o que retratava uma maior pujança estatal não saudável nos gastos públicos, sinais de que mais uma vez na curta história de concessões brasileira a importância do capital privado, e sobretudo externo, foi relevante como motor de afluência de recursos financeiros.

A terceira etapa de concessões trouxe algumas mudanças em relação às duas primeiras etapas em que houve a “ampliação do prazo de concessão para trinta anos, visando elevar a atratividade financeira dos contratos; e possibilidade de prorrogação do contrato por até trinta anos” (Campos Neto; Moreira; Mota, p. 28). Como pontua Timm (2016) tal prática vai na contramão da ampliação da concorrência nos leilões de concessão, uma vez que arrematantes com maior capacidade econômica se tornam mais aptos a ofertarem lances mais agressivos e, por consequência, vencendo o processo licitatório e assumindo os contratos. Esta característica também foi implementada na maioria dos contratos da chamada 4ª etapa de concessões, em que somente os contratos concedidos a Ecovias do Araguaia em 2021 e Via Brasil em 2022 que fugiram a este padrão, com prazos de 35 anos e 10 anos respectivamente.

Em 2016 há uma mudança de postura no incentivo à participação privada nos investimentos em infraestrutura com o novo governo federal sob presidência do Michel Temer, que assume o mandato após o processo de impeachment da presidente Dilma Rousseff. No mandato, há a proposta e sanção, pelo governo, da Lei nº 13.334/16 que cria o Programa de Parcerias de Investimento (PPI) com o objetivo de aprofundar o estímulo ao investimento privado em infraestrutura, e na busca pela expansão e fortalecimento da relação entre Estado e investidores privados (ANTT, 2023).

O programa é criado em um contexto econômico de crise fiscal vivido no Brasil iniciado no governo Dilma, sendo uma época que impôs limites nos gastos públicos em infraestrutura, transformando-se em uma nova etapa econômica de substituição de uma agenda neodesenvolvimentista lançando luz a uma agenda neoliberal de menor participação do Estado e mais atração de investimento privado na economia brasileira (SOUZA, 2019). Como salienta Carvalho *et al.* (2017, p. 2) outras motivações para o estabelecimento do programa foram

“pela inexistência de um órgão central político e técnico com poderes para impulsionar a governança do investimento em infraestrutura e pela necessidade de elevar o tema na agenda de governo.”

Um ponto relevante a se citar é que a mesma Lei nº 13.334/16 na Resolução n. 1 atesta a criação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI) e da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI. O primeiro possuindo um papel mais consultivo ao governo no que tange a indicações de projetos a se apreciar e a discutir, enquanto o segundo incumbe-se da responsabilidade de colocar em curso a realização dos projetos (CARVALHO *et al.*, 2017).

O PPI é o responsável por abrir a quarta etapa de concessões de rodovias federais brasileiras, tendo participação em sua atuação no setor rodoviário, em parceria com a ANTT e a Empresa Brasileira de Logística S.A. (EPL), em um total de oito projetos concluídos, sendo: sete projetos de concessão comuns de rodovias federais e um projeto de licenciamento ambiental da rodovia BR-135/MA no trecho entre Bacabeira e Miranda do Norte no Estado do Maranhão<sup>3</sup>.

No que concerne ao juízo positivo da existência e atuação do PPI, Bastos (2019) afirma que baseando-se no grau de dificuldade de apreciação e implementação dos projetos de concessão de rodovias e das partes interessadas envolvidas, o PPI se denota como importante veículo regulatório e apoio à transparência, uma vez que possuía o objetivo de atração de investimentos privados em infraestrutura, o que por sua vez fomenta tal busca e ainda amplia a defesa pela concorrência. A mesma autora

---

3 Informações obtidas do site oficial do Programa de Parcerias de Investimento. Disponível em: <https://portal.ppi.gov.br/projetos1#/s/Conclu%C3%ADdos/u//e/Rodovias/m//r/>

ainda ressalta que pela quantidade de concessões postas em curso e os recursos financeiros angariados pela União, atesta o sucesso que se configurou o programa.

Na alavanca de avanços regulatórios iniciadas com o PPI, em 2017 é sancionada a Lei nº 13.448/17 cuja qual, de acordo com a ANTT (2023, s.p.), “estabeleceu diretrizes para a prorrogação e a relicitação de contratos de parceria especificamente qualificados para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).” Esta regulamentação visava permitir que concessionárias pudessem solicitar revisões dos contratos de concessões ativos com o objetivo de ajustar os percalços, desequilíbrios financeiros e incapacidade de atender as obrigações contratuais que por ventura viessem a ocorrer na vigência dos contratos, bem como ter a opção de extinguir os contratos com o poder concedente, o Estado, de forma “amigável”.

Algumas relicitações de contratos ocorreram durante a pandemia de covid-19, em que deteriorou a economia mundial e freou os investimentos em todas as esferas, inclusive em infraestrutura pública, abrindo margem para renegociação dos termos presentes nos contratos. Alguns exemplos foram, como pontua Vasconcelos (2021, s. p.) “uma concessão de rodovia com decreto de qualificação no PPI para relicitação; duas concessões de rodovias com pedidos de relicitação junto à ANTT”. Entretanto, atualmente não há nenhum pedido de relicitação das rodovias totalmente finalizado, tendo em vista que o prazo de dois anos que é concedido via Lei nº 13.448/17 para finalização do processo, não é suficiente para passar pelas normas e burocracia existente, trazendo a consequência lógica de agravamento das causas levantadas pelas concessionárias para realização da relicitação (AMORA, 2022).

Na nova leva de concessões, iniciada em 2019, há mudanças relevantes em comparação com as três etapas antecessoras, no implemento de novas configurações nos modelos de concessão que foram utilizados nos contratos. Nas três primeiras, os leilões eram arrematados pela concessionária que ofertasse a menor tarifa básica de pedágio, respeitando os limites de deságio definidos em cada licitação, sem que houvesse qualquer outro critério de seleção apreciado, como por exemplo, maior valor de outorga pago à União (FERREIRA *et al.*, 2021). Contudo, para os contratos mais recentes da quarta etapa, foi implantado um modelo de leilão diferente, híbrido, em que o critério de arremate se dá pela oferta composta pela menor tarifa básica de

pedágio e maior valor de outorga (BNDES, 2023). Este formato de critério do leilão é uma mescla do modelo de menor tarifa adotado nas três primeiras concessões, com o modelo adotado principalmente no Estado de São Paulo, onde o arrematante disputava o leilão ofertando o maior valor de outorga a partir de uma tarifa básica de pedágio pré-fixada no edital de licitação.

Desta forma, da junção dos dois modelos surge o novo modelo híbrido utilizado na quarta etapa: o deságio em relação à tarifa básica de pedágio é restringido até uma certa porcentagem na proposição do lance, definida no edital de licitação do contrato, em que a disputa pelo lote ocorre no lance do maior valor de outorga à União, cuja qual será retida no próprio plano de negócios da proposta de exploração da rodovia ou será destinada ao Estado, tendo como exemplo de caso neste formato a concessão da BR-153 da concessionária Ecovias do Araguaia, assinada em outubro de 2021.

Como mencionado anteriormente, não são todos os contratos da quarta etapa que seguem um mesmo modelo de leilão de concessão, como pode ser evidenciado pelo Quadro 1.

Quadro 1 – Modelo de leilão da quarta etapa de concessões

Início da Concessão	Concessionária	Empresa Controladora	Rodovia	Modelo
2019	Via Sul	Grupo CCR	BR-101/290/448/386/RS	Menor tarifa
2020	CCR Via Costeira	Grupo CCR	BR-101/SC	Menor tarifa
2020	Ecovias do Cerrado	Eco Rodovias Concessões e Serviços S.A.	BR-364/365/MG/GO	Menor tarifa
2021	Ecovias do Araguaia	Eco Rodovias Infraestrutura e Logística S.A.; GLP X Participações S.A.	BR-153/TO/GO; BR-080/GO; BR-414/GO	Híbrido
2022	CCR Rio/SP	Grupo CCR	BR-116/101/SP/RJ; BR-116/RJ; BR-116/SP; BR-101/RJ; e BR-101/SP	Menor tarifa
2022	Via Brasil	Via Brasil BR-163	BR-163/MT; BR-163/PA; BR-230/PA	Menor tarifa
2022	Eco Rio Minas	Eco Rodovias Concessões e Serviços S.A.	BR-116/465/493/RJ/MG	Híbrido

Fonte: ANTT; Elaboração própria.

Os três primeiros leilões da quarta etapa ainda seguiram o modelo das etapas antecessoras tendo como critério único de arremate a menor tarifa de pedágio. Tratou-se de uma fase de transição regulatória da ANTT e de discussão junto à sociedade sobre o novo modelo de leilão híbrido que seria implantado nos contratos seguintes.

A respeito do sucesso da quarta etapa de concessões, é meritoso ter concedido à iniciativa privada trechos com importância regional significativa e importantes também na integração nacional, como é o caso da concessão à Ecovias do Araguaia das rodovias BR-153/080/414/GO/TO, visando melhor escoamento da produção proveniente do agronegócio da região e geração de milhares de empregos (PEDUZZI, 2021).

A inclusão do *freeflow*<sup>4</sup> nos novos contratos de concessão, como é o caso da concessão à CCR Rio/SP, é o elemento tecnológico mais chamativo e inovador dos contratos atuais de concessão, que passou a ser testado a partir do dia 30 de janeiro de 2023 no Estado do Rio de Janeiro, no trecho da BR-101/Rio-Santos que passa pelos municípios de Paraty (km 538), Mangaratiba (km 447) e Itaguaí (km 414) em substituição à três praças de pedágios tradicionais pelo sistema eletrônico (ESTADÃO, 2023). Este modelo traz alguns benefícios aos usuários da rodovia, uma vez que não fará com que o motorista precise reduzir a velocidade do veículo ao passar pela cobrança do pedágio ou até mesmo parar o veículo totalmente trazendo maior segurança e agilidade no percurso (ANTT, 2023).

É um modelo que ainda está em “fase laboratorial” e que o teste pode auxiliar a concessionária e a ANTT a apurar se os resultados serão significativos em termos de redução de acidentes, maior fluidez de trânsito e menos evasão ao pedágio.

---

<sup>4</sup> O *freeflow* é um termo em inglês para “fluxo livre” que consiste em trafegar por uma rodovia sem ter a necessidade de parar para realizar pagamento da tarifa de pedágio, podendo fazê-lo através de TAG implantada no veículo ou leitura das placas veiculares.

### **3. ASPECTOS METODOLÓGICOS**

#### **3.1 Métodos de abordagem e procedimento**

A presente pesquisa utilizará o método indutivo uma vez que irá analisar a contribuição do investimento estrangeiro direto no panorama geral da infraestrutura de transporte rodoviário federal no Brasil. Essa afirmativa adequa-se com a descrição de Gil (2008, p. 10) sobre o método de indução, o qual “parte do particular e coloca a generalização como um produto posterior do trabalho de coleta de dados particulares”.

Pautando-se nos conceitos apresentados em Marconi e Lakatos (2003) este trabalho exprime natureza qualitativa ao fornecer uma análise mais detalhada sobre o perfil de investimento estrangeiro direto nos contratos de concessão das rodovias federais brasileiras.

#### **3.2 Área e objeto de estudo**

Este trabalho focou nos 23 contratos ativos de concessão de rodovias federais no Brasil disponíveis no site da ANTT<sup>5</sup>, totalizando 12.840,76 km de rodovias federais sob concessão privada referentes à primeira, segunda, terceira e quarta etapa de concessão de rodovias federais (até dezembro de 2022).

#### **3.3 Técnicas de pesquisa, origem e tratamento dos dados**

O levantamento bibliográfico sobre o tema resultou da pesquisa a partir das bases “Google Scholar”, “SciELO” e “ResearchGate”, com o uso dos seguintes termos: “economia da infraestrutura”, “investimento estrangeiro direto”, “infraestrutura rodoviária”, bem como seus correspondentes em inglês. Dada a atualidade do tema, também foram consultados portais online de notícias. O trabalho de Timm (2016)

---

<sup>5</sup> As consultas aos contratos foram todas realizadas pelo site da ANTT voltado às concessionárias. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias>.

forneceu o ponto de partida para esta pesquisa, que por sua vez, atualiza os casos contendo os contratos ativos da quarta etapa de concessões e fornece algumas tendências relativo à quinta etapa de concessões das rodovias federais brasileiras, bem como incorpora e discute os *insights* da autora referentes à participação do capital privado externo nos contratos de concessões até a data de publicação da autora, assim como nos contratos ativos mais recentes.

Utilizou-se dados primários obtidos por meio do acesso a arquivos públicos sendo eles: leis, normas, regulações, contratos, aditivos e editais das concessões. Conjuntamente, realizou-se uma ampla busca de informações em homepages das concessionárias e de órgãos públicos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Confederação Nacional de Transportes (CNT), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

As 23 atuais concessões foram compiladas em um quadro contendo: Etapa; Início da Concessão; Concessionária; Empresas Controladoras; Rodovia; Trecho; Extensão; Prazo da Concessão; Composição Acionária; Países de Origem da Controladora.

À respeito da investigação dos resultados, este presente trabalho se baseia em uma ótica exploratória, pois tem como pauta investigar as contribuições do investimento externo direto em infraestrutura rodoviária federal, considerando algumas variáveis que serão utilizadas para a análise dos resultados, tais como: a origem de nacionalidade dos investidores, quantidades de contratos de concessão assumidos pelo capital privado externo e a quantidade de quilômetros de rodovias concedidas aos investidores externos para se ter uma dimensão da participação do IED na infraestrutura rodoviária federal brasileira e seus possíveis efeitos.



#### 4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

A pesquisa compilou os 23 contratos de concessão de rodovias federais brasileiras à iniciativa privada (Quadro 2), que estão ativos, decompondo a origem do capital privado, seja nacional ou estrangeira, em cada um dos contratos. Tal abordagem permitiu mapear que o perfil do investidor em infraestrutura rodoviária brasileira possui maior frequência de origem híbrida, isto é, capital nacional em conjunto com o estrangeiro, totalizando 10 contratos. Dos 13 contratos restantes, sete possuem capital 100% nacional, enquanto que seis têm investidores 100% estrangeiros.

À respeito da geolocalização dos países investidores destaca-se a forte presença dos continentes Norte-Americano e Europeu. Para o primeiro, a representação dá-se por Canadá e Estados Unidos da América (EUA), ao passo que Itália, França e Espanha são os mais aparentes da Europa. Vale destacar a presença modesta da China se caracterizando como um outlier da amostra, tendo participação somente em um contrato via concessionária Ecovias do Araguaia.

Todas as regiões brasileiras atualmente estão representadas nos contratos de concessão rodoviários federais. Contudo, destacam-se as regiões Sudeste e Sul que sempre foram contempladas em todas as etapas de concessões, bem como são as regiões mais frequentes nos contratos: aproximadamente 78,3% (18) dos contratos ativos contém trechos que perpassam as regiões Sul e Sudeste do Brasil.

Vale ressaltar que a região Nordeste foi contemplada em um contrato de concessão de rodovia federal pela primeira vez no ano de 2009 no último lote do leilão da Fase II da segunda etapa de concessões, em que a concessionária vencedora foi a Via Bahia, de investimento híbrido e controlada por capital brasileiro e português. A região Centro-Oeste foi atendida também pela primeira vez em 2014 na Fase I da terceira etapa, com a concessão da BR-040 para a concessionária Via 040, de capital 100% nacional, integrando os Estados de Goiás, Distrito Federal e Minas Gerais. Por fim, a região Norte estreou somente em 2021, na quarta etapa, com a presença de Tocantins via concessionária Ecovias do Araguaia, em que o capital investidor é híbrido e representado por França, Itália, Brasil e China.

Quadro 2 – Contratos ativos de concessões de rodovias federais brasileiras (em dezembro de 2022)

(continua)

Etapa	Início	UF	Concessionária	Empresa(s) Controladora(s)	Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo	Composição Acionária	País(es) de Origem da(s) Controladora(s)
1ª Etapa	1998	RS	Ecosul	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.; Grant Concessões e Participações Ltda*	BR-116/RS; BR-392/RS	Pelotas - Camaquã; Pelotas - Jaguarão; Pelotas - Bagé; Pelotas - Rio Grande; Pelotas - Santana da Boa Vista	457,3	28 anos	Gruppo ASTM (51,9%); ECOR (48,1%)	Itália, França e Brasil
2ª Etapa - Fase I	2008	MG/SP	Autopista Fernão Dias	ARTERIS S/A	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte - São Paulo (Fernão Dias)	562	25 anos	Partícipes em Brasil (82,3%) - sendo Abertis Infraestruturas S.A. (51%) e Brookfield Motorways Holdings SRL (49%); Aylesbury (17,7%);	Espanha e Canadá
	2008	RJ	Autopista Fluminense	ARTERIS S/A	BR-101/RJ	Divisa RJ/ES – Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Nitéroí)	320,1	25 anos	Partícipes em Brasil (82,3%) - sendo Abertis Infraestruturas S.A. (51%) e Brookfield Motorways Holdings SRL (49%); Aylesbury (17,7%);	Espanha e Canadá
	2008	PR/SC	Autopista Litoral Sul	ARTERIS S/A	BR-116/376/PR e BR-101/SC	Curitiba – Palhoça	405,94	25 anos	Partícipes em Brasil (82,3%) - sendo Abertis Infraestruturas S.A. (51%) e Brookfield Motorways Holdings SRL (49%); Aylesbury (17,7%);	Espanha e Canadá
	2008	PR/SC	Autopista Planalto Sul	ARTERIS S/A	BR-116/PR/SC	Curitiba – Divisa SC/RS	413	25 anos	Partícipes em Brasil (82,3%) - sendo Abertis Infraestruturas S.A. (51%) e Brookfield Motorways Holdings SRL (49%); Aylesbury (17,7%);	Espanha e Canadá
	2008	PR	Autopista Régis Bittencourt	ARTERIS S/A	BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba	402	25 anos	Partícipes em Brasil (82,3%) - sendo Abertis Infraestruturas S.A. (51%) e Brookfield Motorways Holdings SRL (49%); Aylesbury (17,7%);	Espanha e Canadá
	2008	RJ	Rodovia do Aço	Grupo Acciona (2008-2018) Grupo KT2 (2018-até o momento)	BR-393/RJ	Divisa MG/RJ – Entr. BR-116 (Via Dutra)	200	25 anos	Grupo KT2 - sendo Group K2*; Group 2GK*	Espanha (Grupo Acciona) EUA (Grupo KT2)
	2008	SP	Rodovia Transbrasiliana	TPI – Triunfo Participações e Investimentos S. A.	BR-153/SP	Divisa MG/SP – Divisa SP/PR	321	25 anos	THP - Triunfo Holding de Participações S. A. (55,3%); Outros (25,3%); Explorador Capital Management, LLC (11,7%); BNDESPAR. (5,1%); Ações em Tesouraria (1,4%); Controladores e Administradores (1,2%)	Brasil e EUA

Notas: \*Não foi possível identificar a Composição Acionária da Grant Concessões e Participações Ltda e as participações acionárias do Group K2 e do Group 2GK.

Quadro 2 - Contratos ativos de concessões de rodovias federais brasileiras (em dezembro de 2022)

(continuação)

Etapa	Início	UF	Concessionária	Empresa(s) Controladora(s)	Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo	Composição Acionária	País(es) de Origem da(s) Controladora(s)
2ª Etapa - Fase II	2009	BA	Via Bahia	Roadis Participações na Viabahia Ltda.; Roadis Brasil Participações de Infraestrutura Ltda.	BR 116/324/BA; BA 526/528	Trecho Feira de Santana - Div. BA/MG; Trecho Salvador - Feira de Santana; Trecho Entr. BR 324 - Entr. BA 528; Trecho Entr. BA 526 - Acesso a Base Naval de Aratu	680	25 anos	ROADIS BRASIL PARTICIPACOES DE INFRAESTRUTURAS LTDA - Sócio; HEDERVERTON ANDRADE SANTOS - Administrador; JOSE PEDRO GUERREIRO BARTOLOMEU - Administrador; ROADIS CONCESSOES PORTUGAL, S.A. - Sócio Pessoa Jurídica Domiciliado no Exterior	Brasil e Portugal
3ª Etapa - Fase I	2014	GO/MG	VIA 040	INVEPAR – Investimentos e Participações em Infraestrutura S. A.	BR-040/DF/GO/MG	Trecho Brasília-DF - Juiz de Fora-MG	936,8	30 anos	Previ (Fundo de Pensão dos Funcionários do Banco do Brasil); Petros (dos funcionários da Petrobras); Funcef (da Caixa Econômica Federal) e o grupo OAS.	Brasil
3ª Etapa - Fase II	2013	ES/BA	ECO101	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.; SBS Engenharia e Construções LTDA**	BR-101/ES/BA	Entr. BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ	475,9	25 anos	Gruppo ASTM (51,9%); ECOR (48,1%);	Itália, França e Brasil
3ª Etapa - Fase III	2014	GO/MG	ECO050	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.	BR-050	GO/MG: Trecho entre o Entr. com a BR-040, em Goiás, até a divisa de Minas Gerais com São Paulo	436,6	30 anos	Gruppo ASTM (51,9%); ECOR (48,1%)	Itália, França e Brasil
	2014	DF/GO/MG	CONCEBRA	TPI – Triunfo Participações e Investimentos S. A.	BR-060/DF; BR-153/GO; e BR-262/MG	-	1.176,50	30 anos	THP - Triunfo Holding de Participações S. A. (55,3%); Outros (25,3%); Explorador Capital Management, LLC (11,7%); BNDESPAR. (5,1%); Ações em Tesouraria (1,4%); Controladores e Administradores (1,2%)	Brasil e EUA
	2014	MT	Rota do Oeste	OTP – Odebrecht Transport S. A.	BR-163/MT e MT-407	Trecho da BR-163/MT e da MT-407	850,9	30 anos	Novonor (59,39%); FGTS (30%); BNESPAR (10,61%)	Brasil
	2014	MS	CCR MSVia	Grupo CCR	BR-163/MS	Início na divisa do MT e término na divisa com o PR	847,2	30 anos	Novo Mercado (49,43%); Soares Penido (2) (15,05%); Grupo MOVER (1) (14,86%); Itaúsa (10,33%); Votorantim (10,33%)	Brasil
	2015	RJ	Ecoponte	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.	-	Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Nitéroi)	13,2	30 anos	Gruppo ASTM (51,9%); ECOR (48,1%)	Itália, França e Brasil

Notas: \*\*Não foi possível identificar a Composição Acionária da SBS Engenharia e Construções LTDA.

Quadro 2 - Contratos ativos de concessões de rodovias federais brasileiras (em dezembro de 2022)

(continuação)

Etapa	Início	UF	Concessionária	Empresa(s) Controladora(s)	Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo	Composição Acionária	País(es) de Origem da(s) Controladora(s)
4ª Etapa	2019	RS	ViaSul	Grupo CCR	BR-101/290/448/386/RS	-	472	30 anos	Novo Mercado (49,43%); Soares Penido (2) (15,05%); Grupo MOVER (1) (14,86%); Itaúsa (10,33%); Votorantim (10,33%)	Brasil
	2020	SC	CCR ViaCosteira	Grupo CCR	BR-101/SC	Entre Paulo Lopes(km 244+680) e a divisa SC/RS (km 465+100)	220,42	30 anos	Novo Mercado (49,43%); Soares Penido (2) (15,05%); Grupo MOVER (1) (14,86%); Itaúsa (10,33%); Votorantim (10,33%)	Brasil
	2020	MG/ GO	Ecovias do Cerrado	EcoRodovias Concessões e Serviços S.A.	BR-364/365/MG/GO	Entre o Entr. com a BR-060(A) (Jataí/GO) e o entroncamento com a LMG-479 (Contorno Oeste de Uberlândia/MG)	437	30 anos	Gruppo ASTM (51,9%); ECOR (48,1%)	Itália, França e Brasil
	2021	GO	Ecovias do Araguaia	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.; GLP X Participações S.A.***	BR-153/TO/GO; BR-080/GO; BR-414/GO	BR-153/TO/GO: entre o Entr. com a TO-/070 até o Entr. com a BR-060; BR-414/GO: no Entr. com a BR-080/GO-230(A)/324 até o Entr. com a BR-153/GO-222/330; BR-080/GO no Entr. com a BR-414/GO-230(B) até o Entr. com a BR-153(A)/GO-342(B)	850,7	35 anos	Gruppo ASTM (51,9%); ECOR (48,1%)	Itália, França e Brasil; China
	2022	RJ/ SP	CCR Rio/SP	Grupo CCR	BR-116/101/SP/RJ; BR-116/RJ; BR-116/SP; BR-101/RJ; e BR-101/SP	Rodovia Presidente Dutra; Entre o Entr. com a BR-465 e a divisa RJ/SP; Entre a divisa RJ/SP e o Entr. com a BR-381/SP-015; Entre o Entr. com a BR-465(A)/RJ-095 e a divisa RJ/SP; Entre a divisa RJ/SP e Ubatuba (SP)	625,8	30 anos	Novo Mercado (49,43%); Soares Penido (2) (15,05%); Grupo MOVER (1) (14,86%); Itaúsa (10,33%); Votorantim (10,33%)	Brasil
	2022	MT/ PA	Via Brasil	Via Brasil BR-163	BR-163/MT; BR-163/PA; BR-230/PA	Rodovia BR-163/MT, entre o Entr. com a MT-220 em Sinop (km 868,6) e a divisa MT/PA em Guarantã do Norte; Rodovia BR-163/PA, entre a divisa MT/PA e o Entr. com a BR-230/PA; e Rodovia BR-230/PA, entre o Entr. com a BR-163/PA em Itaituba (km 1.113,4) e Miritituba	1009,5	10 anos	Grupo Conasa	Brasil

Notas: Não Foi possível identificar a Composição Acionária da GLP X Participações S.A.

Quadro 2 - Contratos ativos de concessões de rodovias federais brasileiras (em dezembro de 2022)

(conclusão)

Etapa	Início	UF	Concessionária	Empresa(s) Controladora(s)	Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Prazo	Composição Acionária	País(es) de Origem da(s) Controladora(s)
4ª Etapa	2022/ 2023****	RJ/ MG	EcoRioMinas	EcoRodovias Concessões e Serviços S.A.	BR-116/465/493/RJ/MG	BR-116/RJ: entre o Entr. com a BR-101/RJ e o Entr. com a BR-465, em Seropédica (RJ); BR-116/RJ: entre o Entr. com a BR-393, em Jamapará (RJ), e o Entr. com a BR-040(A)/493(B)/RJ-109, em Duque de Caxias (RJ); BR-116/MG: entre o Entr. com a BR-381/451, em Gov. Valadares (MG), e as divisas de Minas Gerais e Rio de Janeiro; BR-493/RJ: entre o Entr. com a BR-101 (Manilha), em Itaboraí (RJ), e o Entr. com a BR-116 em Magé (RJ); BR-493/RJ: entre o Entr. com a BR-040/116(B); e BR-465/RJ: entre o Entr. com a BR-116 e o Entr. com a BR-101.	726,9	30 anos	Gruppo ASTM (51,9%); ECOR (48,1%)	Itália, França e Brasil

Notas: \*\*\*\*A concessão abrange trechos das rodovias BR-116 (RJ/MG), BR-465 (RJ) e BR-493 (RJ), assumidos em setembro de 2022, com exceção do trecho da BR-116, na Rodovia Presidente Dutra, do Trevo das Margaridas até Seropédica, que passará a ser administrado e operado pela concessionária em março de 2023

Fonte: ANTT; Elaboração própria.

A participação do capital estrangeiro em infraestrutura rodoviária federal se constitui em 69,56% atualmente, presente em 16 dos 23 contratos vigentes, de forma híbrida ou puramente estrangeira.

Atualmente, resta somente um contrato ativo da primeira etapa de concessões e que está sob responsabilidade da concessionária Ecosul composta por capital de origem brasileira, francesa e italiana, cujo prazo se expira em 2026 e que não será prorrogado pela concessionária. O contrato originalmente possuía prazo de 15 anos de concessão e se encerraria em 2013, porém foi prorrogado uma vez por meio de um aditivo do contrato aprovado pela ANTT em 2000 alterando o encerramento para o prazo atual. A Ecosul alega que não há “ambiente favorável à continuidade do projeto” e que, portanto, não interporá pedido a ANTT para nova licitação (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul, 2021).

A segunda etapa de concessões tem a característica peculiar de possuir cinco contratos de concessões sob uma mesma empresa controladora, a Arteris S.A, totalizando 2.113,04 quilômetros sob administração, representando 63,35% dos 3.304,04 quilômetros de trechos totais concedidos na segunda etapa. Os outros três contratos estão divididos entre as empresas: Triunfo, de capital brasileiro e americano com 321 quilômetros concedidos; Roadis, de capital brasileiro e português, com 680 quilômetros sob concessão; e o Grupo KT2, de capital americano e com 200 quilômetros concedidos.

A empresa Arteris, apesar de constituída por capital canadense e espanhol, possui sede fora dos seus países de origem uma vez que “algumas empresas do grupo são constituídas em paraísos fiscais provavelmente com o intuito de obter alguma vantagem econômica” (TIMM, 2016, P. 69). Paralelamente, há um segundo caso com características semelhantes, que é o do Grupo KT2. O Grupo Aciona de capital espanhol aproveita-se da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que trata da relicitação de contratos de concessão e devolve após 10 anos a concessão à ANTT, por não ter mais capacidade de arcar com os termos do contrato sob o ponto de vista de viabilidade financeira. A concessão da Rodovia do Aço foi passada em 2018 para

o Grupo KT2, com origem duvidosa uma vez que possui sede em um paraíso fiscal no Estado de Delaware nos EUA e com capital social ínfimo de R\$ 10.000,00<sup>6</sup>.

Ao analisar as concessões das empresas Arteris e Grupo KT2 na 2ª Etapa, pode-se concluir que ela foi marcada por empresas domiciliadas em paraísos fiscais. Essa etapa, portanto, apresenta falhas na condução regulatória por parte da ANTT, bem como pelo poder judiciário e demais órgãos reguladores. Enfatiza-se ainda que com o repasse do controle da concessão da Rodovia do Aço do Grupo Acciona para o Grupo KT2 em 2018, período que coincidiu com o início da 4ª Etapa de concessões, esperava-se maior rigor técnico-regulatório da agência, uma vez que a ANTT adquiriu uma maior experiência com as licitações de dezenas de contratos de concessão ao longo de duas décadas, assim pode-se considerar novamente como uma falha de regulação. No entanto, este ponto de vista diverge com o do Diretor da ANTT, Sérgio Lobo, à época da passagem de controle da rodovia ao Grupo KT2, em que o mesmo afirmou em entrevista que não é de responsabilidade da “ANTT avaliar a origem do dinheiro, caso haja aporte” (AGÊNCIA INFRA, 2018).

Desta forma, ao fim da segunda etapa, os países de maior representatividade foram: Espanha, seis concessões; Canadá, cinco concessões; Brasil, duas concessões; Portugal e Estados Unidos, uma concessão cada. Assim, denota-se investimento estrangeiro bastante participativo nesta etapa em termos de quantidade de contratos assumidos.

Em relação à 3ª Etapa, dos sete contratos de concessão ativos, metade (três) estão sob controle da empresa Ecorodovias, de origem híbrida do capital investidor composto por Itália, França e Brasil com as concessionárias ECO 101, ECO 050 e Eco Ponte. A Ecorodovias se destaca como empresa voltada à atuação no setor de infraestrutura federal e estadual brasileiro, possuindo participação em contratos estaduais em São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul<sup>7</sup>. Se configura na concessionária com maior quantidade de quilômetros de rodovias sob administração no Brasil, com total de 3.397,6 km.

Uma questão relevante é a presença diversa dos segmentos de origem das empresas controladoras nesta etapa, com presença de construtoras como a Odebrecht (via concessionária Rota do Oeste), de investidores nacionais; Grupo

---

<sup>6</sup> Disponível em: <https://www.agenciainfra.com/blog/empresa-com-socios-em-paraíso-fiscal-quer-administrar-rodovia-com-pedagio-no-rj/>

<sup>7</sup> Disponível em: <https://ri.ecorodovias.com.br/a-companhia/historico/>

CCR<sup>8</sup> (concessionária CCR MSVia), composto também por capital nacional e a Triunfo (concessionária Concebra), formada por investidores brasileiros e americanos.

Faz-se possível notar que este cenário de concessões se demonstra atrativo para as empresas construtoras participarem das concessões de rodovias, uma vez que as obras de manutenção, pavimentação e duplicação de vias são atuações especializadas das empresas destes segmentos, revelando o motivo de serem “usualmente interessadas em concessões rodoviárias por sinergia de linhas de negócio” (FERREIRA *et. al.*, 2021; p. 33). Será visto adiante que haverá um menor número, mas ainda relevante, de empresas de origem na construção civil nos contratos de concessão da quarta etapa, contudo, o Grupo CCR concentrará os investimentos deste segmento nas concessões.

Nota-se a participação de um fundo de pensão em um contrato de concessão: a concessão da BR 040 da concessionária Via 040, cuja empresa controladora é a Invepar, formada pelos fundos Previ (Fundo de Pensão dos Funcionários do Banco do Brasil); Petros (dos funcionários da Petrobras); Funcef (da Caixa Econômica Federal) e também um grupo de construção civil, o Grupo Metha<sup>9</sup>, composta por capital 100% nacional.

Desse modo, nos contratos da terceira etapa, os países de maior representatividade foram: o Brasil, que está presente como origem do capital investido em todos os sete contratos nesta etapa, seja de forma híbrida com outros países ou individualmente; Itália e França, com três concessões cada; e Estados Unidos, com somente uma concessão. Baseando-se no verificado na segunda etapa, constata-se que o investimento estrangeiro retraiu, em quantidade de contratos, de todos os oito da etapa anterior para somente quatro nesta etapa, enquanto que o nacional cresceu-se vertiginosamente comparativamente à segunda etapa.

Uma tendência verificada na quarta etapa, como uma herança da terceira, é a manutenção de prazos de concessão mais longos em 30 anos. Um caso à parte é a concessionária Ecovias do Araguaia, que por sua vez possui o contrato com a maior duração da história das concessões rodoviárias federais, com 35 anos. Nesta concessão que a China se configura no primeiro investidor asiático, através da

---

<sup>8</sup> O Grupo CCR é resultado da fusão de construtoras como a Mover Participações S.A. (ex-Grupo Camargo Corrêa), a AG Concessões (ex-Grupo Andrade Gutiérrez) e Grupo Soares Penido. Disponível em: <https://ri.ccr.com.br/informacoes-corporativas/composicao-acionaria/>

<sup>9</sup> Ex-Grupo OAS.



empresa controladora GLP Participações em conjunto com a Ecorodovias, uma tendência pontuada por Timm (2016) que se confirmou. Em 2022, um ano após a assinatura do contrato citado, a ANTT recebe investidores chineses no Brasil da empresa China Railway Group Limited (CREC). Relataram um ambiente favorável para novos investimentos em rodovias federais no Brasil, afirmando na ocasião que a CREC “trata o Brasil como mercado principal na América Latina” (ANTT, 2022).

Há uma alternância de arrematantes dos leilões nesta etapa, com o Grupo CCR e a Ecorodovias concentrando controle sobre seis do total de sete contratos de concessão e assumindo a mesma quantidade de contratos, três para cada uma. A concessionária Via Brasil é a “intrusa” nestes leilões, abarcando o maior trecho disponibilizado no lote de 1.009 km. A Via Brasil é controlada pelo Grupo Conasa que venceu o leilão por meio de um consórcio com as empresas de construção civil e engenharia Zeta, Rocha Cavalcante e M4, confirmando maioria dos contratos desta etapa com empresas ligada ao ramo de construção civil, quatro contratos ao todo somando-se este aos três do Grupo CCR.

Em uma análise comparativa, a segunda etapa se configura na de maior quantidade de contratos ativos, oito, por outro lado possui a menor média de quilômetros concedidos por concessionária, 413 km, bem como a que possui a menor média de prazo de concessão, onde todas as concessões possuem duração de 25 anos. Outro fator relevante é a maior quantidade de contratos sob administração do capital externo em que todos os contratos o investidor é puramente estrangeiro, com seis contratos, ou híbrido, totalizando dois contratos.

De outra forma, a terceira etapa vislumbrou retração no número de contratos em relação à segunda, de oito para sete, e com menor participação do capital estrangeiro que na etapa anterior, porém, detém média de quilômetros de rodovias concedidas por concessionária maior, 676,73 km, assim como maior média de prazo de concessão de 29,3 anos, corroborando para uma análise de que contratos longos e trechos maiores exigem maior disposição à incorrer riscos, uma vez que os retornos são mais factíveis à longo prazo e exigem maior capital para viabilizar obras de pavimentação e manutenção de vias, por exemplo, como é o caso de participação relevante das empresas de engenharia e construção civil.

Este cenário também se confirmou na quarta etapa, uma vez que a participação do capital nacional se fez fortemente presente mais uma vez em todos os contratos. Verifica-se novamente que a quantidade média de quilômetros concedidos de

rodovias por contrato é superior ao da segunda etapa, que possuía forte participação estrangeira, estando na faixa de 620,33 km. O prazo médio de duração dos contratos, de 27,8 anos, também foi superior ao da segunda etapa, mas inferior ao da terceira.

Apesar da queda constatada da quantidade de contratos de concessão rodoviárias assumidos nas últimas duas etapas por investidores estrangeiros, foi possível identificar, através de consulta aos leilões executados pela B3<sup>10</sup>, que em todos os leilões de concessão de rodovias federais brasileiras analisados neste trabalho tiveram lances de consórcios formados com participação de capital estrangeiro. Este contexto denota que apesar de estarem assumindo menos contratos quantitativamente na terceira e na quarta etapas comparativamente à segunda, o interesse do investidor estrangeiro em assumir contratos de concessão rodoviária federal sempre esteve ativo.

Sob a perspectiva de análise dos países oriundos do capital estrangeiro no investimentos nos contratos ativos de concessões de rodovias federais, faz-se necessário comentar que países como Espanha, Portugal, França e Itália por exemplo, possuem malha rodoviária bastante desenvolvida sob um contexto de PPP em seus países, o que traz experiência e interesse em investir neste mesmo segmentos em países com grande potencial como o Brasil (VILLALBA-ROMERO; LIYANAGE, 2015; ROSSI; CIVITILLO, 2014; BOUGRAIN, 2014).

Este contexto pode explicar a ausência de grandes potências nos contratos de concessão que não possuem vasta experiência em PPPs de rodovias, como o caso da Alemanha. Este país possui necessidades internas de investimentos públicos e privados em sua malha rodoviária que está deteriorada e necessitando de renovação, sendo um dos segmentos que mais necessita de investimentos no país, o que corrobora no desinteresse em investir no Brasil (EL PAÍS, 2017).

Desta forma, faz-se importante que haja maiores esforços por parte do poder público em incentivar a participação capital privado neste setor. Baseando-se em dados divulgados pela pesquisa anual da CNT Rodovias, de 2016 a 2021 o investimento total do Estado brasileiro em rodovias foi, em média, de R\$ 163.070,00 por quilômetro sob sua administração, enquanto que o observado no investimento privado foi de R\$ 405.150,00. Este cenário evidencia que os esforços privados são

---

<sup>10</sup> Disponível em: [https://www.b3.com.br/pt\\_br/produtos-e-servicos/negociacao/leiloes/licitacoes-publicas/historico/](https://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/negociacao/leiloes/licitacoes-publicas/historico/)

fundamentais para dar prosseguimento ao desenvolvimento social necessário através de expansão da malha rodoviária federal (CNT, 2022).

Por outro lado, os esforços do novo governo recém eleito, de Luís Inácio Lula da Silva, em trazer mais investimento público no Ministério dos Transportes em rodovias sob responsabilidade do DNIT foi traçado com a divulgação do plano dos 100 dias que relata investimentos na casa dos R\$ 1,7 bilhão em rodovias e ferrovias com o intuito de revitalizá-las e recuperar obras paralisadas do governo anterior (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2023).

Este contexto, no entanto, não será utilizado para desacelerar investimentos privados em mais uma nova leva de concessões, a chamada 5ª Etapa de concessões. A expectativa é que os contratos possuam maior rigor regulatório, dada a experiência da ANTT de quatro etapas concluídas, bem como novas discussões regulatórias que estão previstas para serem colocadas em prática, como é o caso de maior “compartilhamento de risco por parte do governo, menor variação tarifária aos usuários e regras mais claras e rígidas para aplicação de penalidades por descumprimentos” (AGÊNCIA INFRA, 2023)

## 5. CONCLUSÃO

A contribuição principal que este trabalho trouxe foi perceber que o investidor nacional está, em princípio, mais suscetível ao risco de se investir em rodovias federais brasileiras que o investidor estrangeiro, tendo em vista que, com as variáveis analisadas, contratos com maiores quilômetros de rodovias e maiores prazos de concessão na terceira e na quarta etapa foram arrematados em menor quantidade que na segunda etapa por players estrangeiros, sugerindo que a tendência é de maior participação do capital privado nacional nos projetos em carteira da ANTT.

O perfil do investidor externo é composto majoritariamente por investidores franceses e italianos, presentes em sete dos 23 contratos ativos, denotando que estes países possuem interesse de longa data na infraestrutura rodoviária brasileira, administrando a última concessão da primeira etapa ainda pendente, bem como assumindo contratos recentes da última etapa.

Em menor grau possuem também participação nos contratos ativos os espanhóis e canadenses, com participações em cinco contratos cada, os americanos com dois contratos, enquanto que os portugueses e chineses possuem participação em somente um contrato. Este cenário relata que ser ex-colônia portuguesa e possuir laços culturais e comerciais com Portugal não foi elemento influenciador para que o Brasil atraísse maior volume de investimentos deste país.

A observação efetuada por Timm (2016) que as empresas do ramo de engenharia e construção civil eram proeminentes à época da terceira etapa de concessões também se verificou presença marcante na quarta etapa, se confirmando como possível tendência para os próximos anos.

Recomendações futuras para outros trabalhos seriam de continuar a verificar o nível de participação do capital estrangeiro em investimentos de infraestrutura em todos os modais de transporte, bem como quais podem ser os artifícios que tornariam os contratos mais atrativos ao capital externo.

Por fim, a análise dos resultados deste trabalho evidencia que a participação privada nos investimentos em rodovias é crucial enquanto motor para o desenvolvimento social, uma vez que dificuldades orçamentárias do Estado podem vir

a acontecer em contextos de crises. Neste sentido, a ampliação da quantidade de leilões a serem realizados, melhora regulatória e incentivo à concorrência são fatores que necessitam de serem considerados para etapas de concessões futuras.

## REFERÊNCIAS

AMORA, Dimmi. Relicitações de rodovias devem ter prorrogação: procedimento pode ser revisto no próximo governo. **Portal da Infra**, 2022. Disponível em: [agenciainfra.com/blog/relicitacoes-de-rodovias-devem-ter-prorrogaao-procedimento-pode-ser-revisto-no-proximo-governo/](https://agenciainfra.com/blog/relicitacoes-de-rodovias-devem-ter-prorrogaao-procedimento-pode-ser-revisto-no-proximo-governo/). Acesso em: 10 jan. 2023.

AMORA, Dimmi; RIBEIRO, Jennifer. Quinta etapa de rodovias: mais compartilhamento de risco e menos variação tarifária. **Portal da Infra**, 2022. Disponível em: <https://www.agenciainfra.com/blog/quinta-etapa-de-rodovias-mais-compartilhamento-de-risco-e-menos-variacao-tarifaria/>. Acesso em: 01 fev. 2023.

ANTT recebe representantes da China Railway Group Limited. **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)**, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/grupo-enxerga-oportunidades-de-investimento-no-brasil-e-aponta-pais-como-lider-na-america-latina>. Acesso em: 01 fev. 2023.

BASTOS, Dora Botelho. **Governança - aprendizados e desafios à coordenação do programa de parcerias de investimentos (PPI)**: uma abordagem do setor de logística. 2019. 46 p. Artigo (Especialização em Governança e Controle da Regulação) - Escola Nacional de Administração Pública, Instituto Serzedello Corrêa, Brasília, 2019. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/4115/1/Dora%20Botelho%20Bastos.pdf>. Acesso em: 9 jan. 2023.

BERTUSSI, Geovana Lorena; ELLERY JUNIOR, Roberto. **Infraestrutura de transporte e crescimento econômico no Brasil**. Journal of Transport Literature, vol. 6, n. 4, p. 101-132, 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/jtl/a/GjQrGwXpLMKzdgDFn6HxQwn/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 26 jul. 2022.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 25 jul. 2022.

BRASIL. **Emenda constitucional nº 95, de 15 de dezembro de 2015**. Altera o Ato das Disposições Constitucionais, para instituir um novo Regime Fiscal, e dá outras providências. Brasília, DF: 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc95.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc95.htm). Acesso em: 14 de set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 8.987, de 13 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. Brasília, DF: 1995. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8987cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm). Acesso em: 25 jul. 2022.

BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional 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. Diário Oficial da União, Brasília, DF, ano. CXXXVIII, n. 109, 6 jun. 2001. Seção I, p. 1-8.

BRASIL. **Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília, DF: 2004. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm). Acesso em 25 jul. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016**. Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências. Brasília, DF: 2016. Disponível em: [planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/lei/l13334.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13334.htm). Acesso em: 28 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017**. Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Brasília, DF: 2017. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/l13448.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13448.htm). Acesso em: 28 set. 2022.

BRASIL. Secretaria Federal de Controle Interno. **Relatório de avaliação da execução de programas de governo nº 43 fiscalização da concessão dos serviços e da exploração da infraestrutura rodoviária**. Brasília: 2015.

BRASIL. Ministério da Economia. **Relatório de projeções fiscais**. Brasília: 2022. Disponível em: [https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9:::9:P9\\_ID\\_PUBLICACAO\\_ANEXO:16625](https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9:::9:P9_ID_PUBLICACAO_ANEXO:16625). Acesso em: 18 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Economia. **Nota técnica SEI nº 37277/2022**. Melhores práticas em concessões rodoviárias. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1GMvWDtawvMVYYLaNveRX7SkasHDL6o79/view>. Acesso em: 23 fev. 2023.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Ações prioritárias - plano de 100 dias**. Disponível em: [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2023/01/Plano\\_100\\_DiasMinisterio\\_Transportes.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2023/01/Plano_100_DiasMinisterio_Transportes.pdf). Acesso em 02 fev. 2023.

BRASIL. Banco Central do Brasil. **Taxas de juros básicas – Histórico**. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/controleinflacao/historicotaxasjuros>. Acesso em 7 set. 2022.

BOUGRAIN, Frédéric. **Public private partnerships in France**: a significant and decreasing role in the delivery of public infrastructure and services. CSTB: mai. 2014.

CAMPO NETO, Carlos Alvares da Silva; MOREIRA, Sérvulo Vicente; MOTTA, Lucas Varjão. **Modelos de concessão de rodovias no Brasil, no México, no Chile, na Colômbia e nos Estados Unidos**: evolução histórica e avanços regulatórios. Texto para discussão. Brasília: Ipea, 2018.

CARBAJOSA, Ana. Nem tudo funciona na Alemanha. **EL PAÍS**: 2017. Disponível em: [https://brasil.elpais.com/brasil/2017/09/15/internacional/1505467815\\_387466.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2017/09/15/internacional/1505467815_387466.html). Acesso em: 24 fev. 2022.

CARVALHO, Bruno Eustáquio Ferreira Castro de *et al.* **As contribuições do programa de parcerias de investimentos (PPI) para o ambiente de governança: méritos e desafios**. In: Congresso Brasileiro de Regulação, X., 2017, Florianópolis. *Anais...* Brasília: Associação Brasileira de Agências Reguladoras, 2017. 1597 p.

CASTRO, Luciano Irineu de; FRISCHTAK, Cláudio R.; RODRIGUES, Arthur. Como lidar com risco cambial em projetos de infraestrutura. **Valor Econômico**, 2022. Disponível em: <https://valor.globo.com/opiniaao/coluna/como-lidar-com-risco-cambial-em-projetos-de-infraestrutura.ghtml>. Acesso em: 26 fev. 2022.

Concessionárias. **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)**, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias>. Acesso em: 23 jun. 2022.

Concessões rodoviárias federais. **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)**, 2022. Disponível em: [https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset\\_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/1758076](https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/1758076). Acesso em: 13 dez. 2022.

Concessões rodoviárias 1ª etapa. **TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)**, 201-. Disponível em: [https://portal.tcu.gov.br/data/files/C2/75/07/33/DFC1E4104E3AC1E41A2818A8/TRANSPORTE\\_Concess%C3%B5es%20%20Rodovi%C3%A1rias%201%C2%AA%20Etapapa\\_web.pdf](https://portal.tcu.gov.br/data/files/C2/75/07/33/DFC1E4104E3AC1E41A2818A8/TRANSPORTE_Concess%C3%B5es%20%20Rodovi%C3%A1rias%201%C2%AA%20Etapapa_web.pdf). Acesso em: 10 jan. 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES (CNT). **Pesquisa CNT de rodovias 2021**. Brasília: CNT; SEST SENAT, 2021. 231 p.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES (CNT). **Pesquisa CNT de rodovias 2022**. Brasília: CNT, SEST SENAT, 2022. 229 p.



CUBERO, Marília Ceci. **A baixa liquidez monetária e os entraves do financiamento de longo prazo**. 2019. Disponível em: <http://corecon-sc.org.br/anais-cbe2019/arquivos/anais-cbe2019-4731.pdf>. Acesso em: 21 set. 2022.

FERREIRA, Arian Bechara et al. **Modelagem e regulação de projetos de concessão rodoviária sob a ótica do financiador**. Rio de Janeiro: BNDES, v. 27, n. 54, p. 7-82, set. 2021.

FRISCHTAK, Cláudio Roberto. **O investimento em infra-estrutura no Brasil: histórico recente e perspectivas**. Pesquisa e Planejamento Econômico - IPEA, v. 38, n. 2, p. 307 - 348, ago. 2008. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5192/1/PPE\\_v38\\_n02\\_Investimento.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5192/1/PPE_v38_n02_Investimento.pdf). Acesso em: 17 set.2022.

FRISCHTAK, Cláudio Roberto et al. **Concessões rodoviárias: experiência internacional e recomendações para o Brasil**. Brasília: CNI, 2018.

GOMES, Carlos Filipe Ramalho. **Investimento em infraestrutura de transportes e crescimento econômico: o caso da soja brasileira**. 2012. 62 p. Monografia (Bacharelado em Economia) - Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Ciência da Informação e Documentação (FACE), Universidade de Brasília, Brasília, 2012. Disponível em: [https://bdm.unb.br/bitstream/10483/7997/1/2014\\_CarlosFilipeRamalhoGomes.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/7997/1/2014_CarlosFilipeRamalhoGomes.pdf). Acesso em: 7 set 2022.

Histórico. **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)**, 2022. Disponível em: <http://anuario.antt.gov.br/index.php/content/view/4978/Historico.html>. Acesso em: 10 nov. 2022.

Histórico. **B3**, 2023. Disponível em: [https://www.b3.com.br/pt\\_br/produtos-e-servicos/negociacao/leiloes/licitacoes-publicas/historico/](https://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/negociacao/leiloes/licitacoes-publicas/historico/). Acesso em: 25 fev. 2022.

IBGE mapeia a infraestrutura de transportes no Brasil. **AGÊNCIA DE NOTÍCIAS IBGE**, 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/14707-asi-ibge-mapeia-a-infraestrutura-dos-transportes-no-brasil>. Acesso em: 5 set 2022.

Leilão da BR-163/MT-PA teria uma proposta, afirmam agentes. **Agência Infa**, 2021. Disponível em: <https://www.agenciainfra.com/blog/leilao-da-br-163-230-mt-pa-teria-uma-proposta-afirmam-agentes-do-setor/>. Acesso em: 12 jan. 2023.

LINS, Paulo. O PAC valeu a pena?. **FGV IBRE**, 2017. Disponível em: <https://blogdoibre.fgv.br/posts/o-pac-valeu-pena>. Acesso em: 09 dez. 2022.

VILLALBA-ROMERO, Felix; LIYANAGE, Champika; **Measuring success in PPP road projects in Europe: a performance measurement system (PMS)**. Elsevier: p. 373 – 381, abr. 2016.

Lula volta a dizer que vai acabar com o teto de gastos. **CNN BRASIL**, 2022. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/lula-volta-a-dizer-que-vai-acabar-com-o-teto-de-gastos/>. Acesso em: 21 set. 2022.

MARTINS, Fernando; LOURENÇO, Ricardo; OLIVER, Ignacia. **Infraestrutura Rodoviária no Brasil: para onde vamos?**. São Paulo: BAIN & COMPANY, 2016. Disponível em: [https://www.bain.com/contentassets/7e48e0824a0e4f2ba4542d36c130cef1/infraestrutura-rodoviaria-no-brasil-para-onde-vamos\\_pt.pdf](https://www.bain.com/contentassets/7e48e0824a0e4f2ba4542d36c130cef1/infraestrutura-rodoviaria-no-brasil-para-onde-vamos_pt.pdf). Acesso em: 10 set 2022.

MARTINS, Fernando; SOARES, Vanessa; COMMARATA, F. **Infraestrutura rodoviária no Brasil: uma proposta para desenvolvê-la**. São Paulo: BAIN & COMPANY, 2013. Disponível em: [https://www.bain.com/contentassets/67954472c69d45ea9076de87e3304dec/infrastructure\\_brief\\_por2.pdf](https://www.bain.com/contentassets/67954472c69d45ea9076de87e3304dec/infrastructure_brief_por2.pdf). Acesso em: 26 jun 2022.

MONASTERIO, Leonardo Monteiro; NERI, Marcelo Côrtes; SOARES, Sergei Suarez Dillon. **Brasil em desenvolvimento 2014: Estado, planejamento e políticas públicas**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). vol.1, 348 p, 2014. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3582/1/Livro\\_Brasil%20em%20desenvolvimento\\_2014\\_Estado%20planejamento%20e%20pol%C3%ADticas%20p%C3%BAblicas\\_v.%201.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3582/1/Livro_Brasil%20em%20desenvolvimento_2014_Estado%20planejamento%20e%20pol%C3%ADticas%20p%C3%BAblicas_v.%201.pdf). Acesso em 29 jul. 2022.

NAKAMURA, Andre Luiz dos Santos. **As parcerias público-privadas e a infraestrutura no Brasil**. Revista de Direito Administrativo, v. 278, n. 2, p. 131-147. FGV: Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/download/80052/76586/169340>. Acesso em: 15 set 2022.

OLIVEIRA, Alessandro V. M; TUROLLA, Frederico Araujo. **Financiamento da infraestrutura de transportes**. Journal of Transport Literature, vol. 7, n. 1, p. 103-126, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/jtl/a/k4p8GnyJqDnDBnppcLcvMXj/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 28 jul. 2022.

OLIVEIRA, João José. PIB: investimento cai 3,5% e segue abaixo da média da América Latina. **UOL**, 2022. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/06/02/pib-investimento-cresce-no-brasil-mas-segue-abaixo-de-media-na-al.htm>. Acesso em: 22 set. 2022.

Pedágio Eletrônico (Free Flow). **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)**, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/ambiente-regulatorio-experimental-sandbox-regulatorio-1/pedagio-eletronico-free-flow>. Acesso em: 30 jan. 2023.

PEDUZZI, Pedro. Governo assina contrato de concessão de trechos de BRs em GO e TO. **Agência Brasil**, 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-10/governo-assina-contrato-de->

concessao-de-trechos-de-br-em-go-e. Acesso em: 30 jan. 2023.

PORTELLA, Michelle. Presidente da CNT defende "manobra" para teto de gastos. **CORREIO BRASILIENSE**, 2022. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2022/08/5033399-presidente-da-cnt-defende-manobra-para-teto-de-gastos.html>. Acesso em: 10 set. 2022.

Primeiro pedágio 'Free Flow' sem cancela do Brasil entra em operação. **ESTADÃO**, 2023. Disponível em: <https://estradao.estadao.com.br/caminhoes/primeiro-pedagio-free-flow-sem-cancela-do-brasil-entra-em-operacao/>. Acesso em: 31 jan. 2023.

Programa de Investimento em Logística (PIL). **BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO (BNDES)**, 2022. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/onde-atuamos/infraestrutura/programa-investimentos-logistica/pil%20programa%20investimentos%20logistica>. Acesso em 10 dez. 2022.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela de; SOUSA, Paulo Renato de; SILVA, João Victor Rodrigues. Análise do modelo de concessão rodoviária no Brasil na percepção dos usuários. **Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais**. São Paulo, 16 p., 2011.

ROSSI, Matteo; CIVITILLO, Renato. **Public Private Partnerships: a general overview in Italy**. Elsevier: Benevento, p. 140 – 149, 2014.

SANDIM, Leandro César Martins. Infraestrutura rodoviária: concessões brasileiras. 2014. 54 p. **Monografia** (Bacharelado em Economia) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de Brasília, Brasília, 2014. Disponível em: [https://bdm.unb.br/bitstream/10483/8417/1/2014\\_LeandroCesarMartinsSandim.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/8417/1/2014_LeandroCesarMartinsSandim.pdf). Acesso em: 27 jun 2022.

SILVA, F. G. F.; MARTINS, F. G. D.; ROCHA, C. H.; ARAÚJO, C. E. F. **Investimentos em transportes terrestres causam crescimento econômico? Um estudo quantitativo**. Journal of Transport Literature, vol. 7, n. 2, p. 124-145, 2013.

SOUZA, Mariana Barbosa de; HOFF, Tuize Silva Rovere. **O governo Temer e a volta do neoliberalismo no Brasil: possíveis consequências na habitação popular**. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 11, 2019.

Taxa de câmbio comercial para compra: real (R\$) e dólar americano (US\$) - média. **INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA)**, 2022. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/ExibeSerie.aspx?serid=38590&module=M>. Acesso em: 20 set. 2022.

TIMM, Luciana Lauser. Regulação, concentração de mercado e participação externa: o caso das concessões rodoviárias brasileiras. 2016. 83 p. **Monografia** (Bacharelado em Economia) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em:

[https://bdm.unb.br/bitstream/10483/15398/1/2016\\_LucianaLauserTimm\\_tcc.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/15398/1/2016_LucianaLauserTimm_tcc.pdf). Acesso em: 27 jun. 2022.

VARGAS, Ivan Martinez. 'Sim, nós violamos o teto de gastos', diz Guedes sobre gasto extra com aumento do auxílio Brasil para R\$ 600. **O GLOBO**, 2022. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2022/08/auxilio-brasil-de-r-600-esta-dentro-dos-canones-de-responsabilidade-fiscal-diz-guedes.ghtml>. Acesso em 16 set. 2022.

VASCONCELOS, Adalberto Santos de. Relicitação: comentários sobre a Lei 13.448 de 2017. **Portal da Infra**, 2021. Disponível em: <https://www.agenciainfra.com/blog/relicitacao-comentarios-sobre-a-lei-13-448-de-2017/>. Acesso em: 11 jan. 2023.

YAMAHAKI, Camila; BREVIGLIERI, Gustavo Velloso. **Atração de investimentos privados para a infraestrutura no Brasil**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas (FGV), p. 413-425, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/k4XK9LGYwGZqtCCTqRkfqhr/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 28 jul. 2022.

ZANATTA, Pedro. Dívida pública tem trajetória de queda, mesmo com pandemia, e representa 78,3% do PIB. **CNN BRASIL**, 2022. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/divida-publica-tem-trajetoria-de-queda-mesmo-com-pandemia-e-representa-783-do-pib/>. Acesso em: 11 set. 2022.