

Investimentos da União e das Concessionárias em infraestrutura de transporte

1. Introdução

O objetivo desta edição da série *Conjuntura do Transporte* é realizar um levantamento dos investimentos realizados pela União e concessionárias privadas na infraestrutura de transporte no Brasil no período recente e fazer um resumo dos projetos de concessão previstos para os próximos anos. O texto está dividido em seis partes: além desta introdução, há uma seção com detalhamento dos investimentos para cada tipo de infraestrutura - rodoviária, ferroviária, aeroviária e aquaviária - e por fim as considerações finais.

2. Infraestrutura Rodoviária

A malha brasileira é composta por 1.720.700 km de rodovias, dentre os quais apenas 213.453 km são pavimentados¹. Deste total, 20.745²km são concessionados (9,7% das rodovias pavimentadas no Brasil), sendo 9.708 km de concessões de rodovias federais e o restante de trechos estaduais e municipais - 7.105 km no estado de São Paulo, 2.502 km no Paraná e 1.430 km nos estados de Pernambuco, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro³.

Quando comparada internacionalmente, a infraestrutura rodoviária nacional possui reduzido nível de pavimentação (12,4%), baixa densidade da malha pavimentada (25,1 km para cada 1.000 km² de área territorial⁴) e qualidade indesejável (na avaliação do Fórum Econômico Mundial, o Brasil é o 116º colocado em um conjunto de 141 países na percepção da qualidade das rodovias⁵).

As Pesquisas CNT de Rodovias revelam que a extensão sob gestão pública é inadequada na maioria de sua extensão. Em 2019, 67,5% das rodovias sob gestão pública foram classificadas com base em seu Estado Geral como Regular, Ruim ou Péssima. Já os trechos sob gestão privada são os melhores do país, dado que, em 2018, apenas 25,3% da extensão sob gestão concedida foi considerada Regular, Ruim ou Péssima.

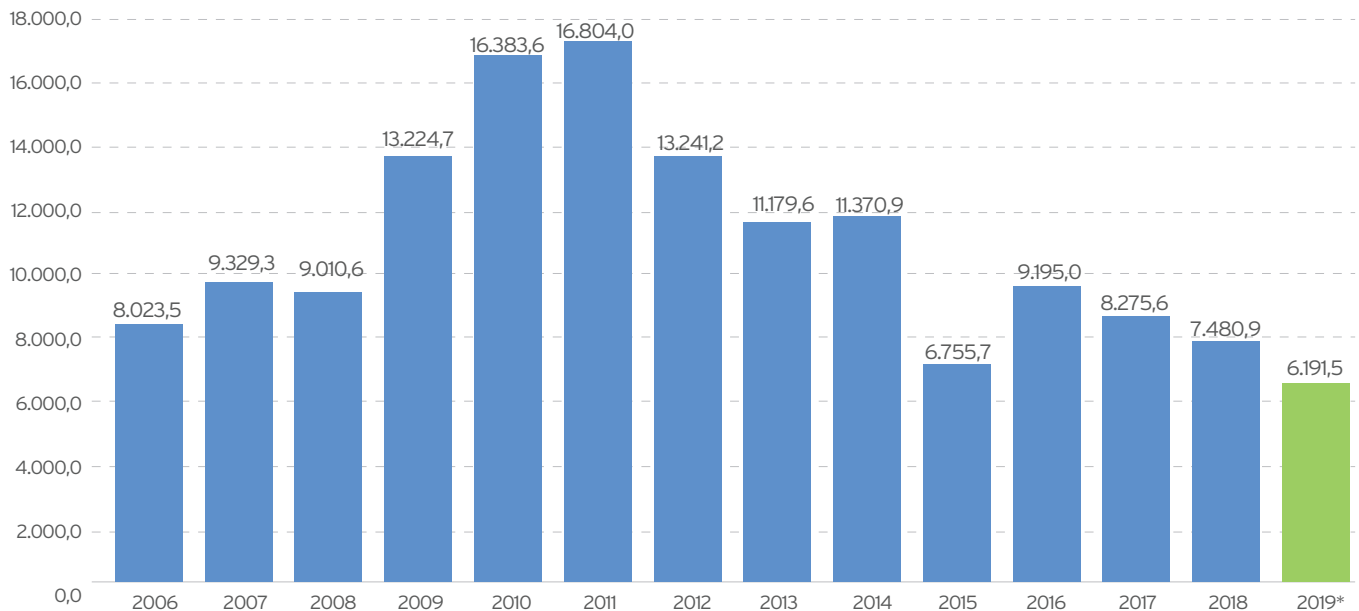
O modal rodoviário é predominante na matriz de transportes brasileira, pois é responsável pelo deslocamento de mais de 60,0% das cargas e 90,0% dos passageiros que transitam pelo país. Por isso, dada a importância desse modal para a integração de todo o sistema de transporte no Brasil, os gargalos da infraestrutura rodoviária impactam todo o sistema logístico do país, elevando os custos dos transportadores, aumentando a emissão de gases poluentes e reduzindo a segurança nas rodovias. Ampliar e melhorar a qualidade das rodovias brasileiras é, portanto, tarefa fundamental para o desenvolvimento econômico do Brasil.

2.1. Rodovias públicas federais

A malha rodoviária federal pavimentada soma 67.106 mil km⁶, dos quais 9.708 km (14,8%) são concessionados. Ou seja, sob gestão da União estão 85,5% da malha rodoviária federal pavimentada.

Em 2018, os investimentos da União na malha rodoviária pública federal, que são realizados basicamente pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), alcançaram R\$ 7,48 bilhões, valor que, descontada a inflação, é 9,6% inferior ao realizado em 2017⁷ (Gráfico 1). A perspectiva para 2019 é de nova queda nesses aportes, uma vez que o valor autorizado para o ano está em R\$ 6,19 bilhões. Assim, mesmo que seja executado integralmente, será a menor monta dos últimos 13 anos. Vale destacar que, no primeiro semestre deste ano, os desembolsos da União na malha foram de apenas R\$ 2,50 bilhões, valor que, descontada a inflação, é 21,9% menor que o aportado no mesmo período de 2018.

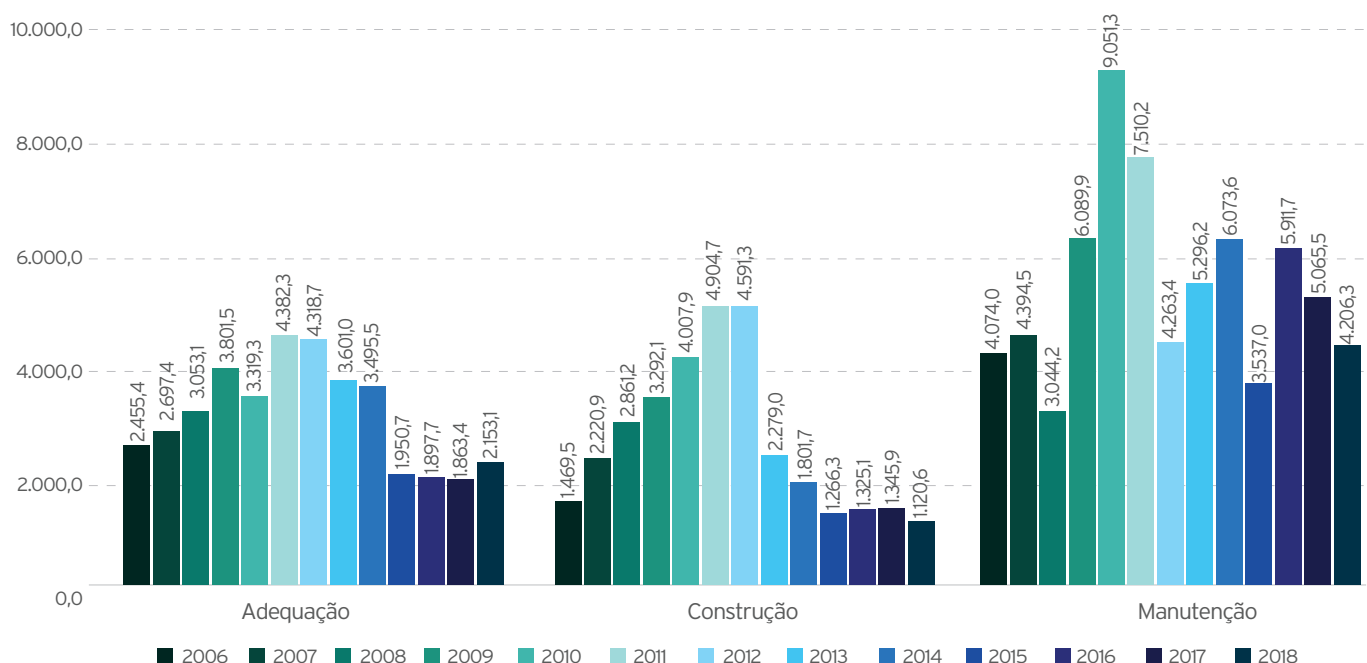
Gráfico 1 - Evolução dos investimentos da União na malha rodoviária federal. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados do do Siga Brasil. * Valor Autorizado para o ano.

A análise dos investimentos por tipo de intervenção mostra que, em 2018, os aportes em manutenção de rodovias federais foram de R\$ 4,20 bilhões (56,2% do total pago), valor 17,0% inferior ao aportado em 2017 (R\$ 5,06 bilhões), descontada a inflação do período (Gráfico 2). As obras de adequação, que consumiram 28,8% dos recursos do DNIT em 2018, foram de R\$ 2,15 bilhões, 15,5% superior ao desembolsado no ano anterior. Já os gastos com construção de novos trechos foram de R\$ 1,12 bilhão, 16,7% menor que o gasto em 2017 e o menor valor da série desde 2006.

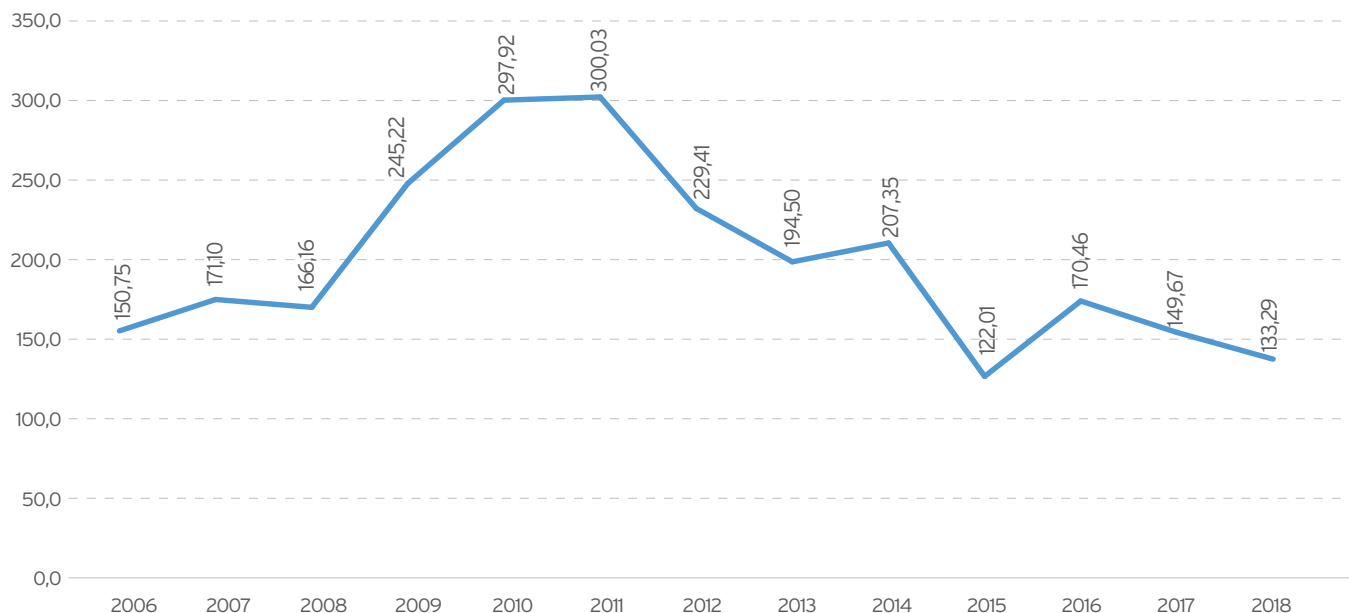
Gráfico 2 - Evolução dos investimentos da União em Rodovias, por Tipo de Intervenção. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

Em razão da diminuição dos aportes, o investimento público federal médio por quilômetro em 2018 foi de R\$ 133,29 mil, valor que, nos últimos treze anos, só é superior ao registrado em 2015, ano de recessão econômica - R\$ 122,01 mil (Gráfico 3). Por exemplo, se comparado ao investimento médio registrado no período 2009-2014 (R\$ 245,74 mil), o valor de 2018 foi 45,8% menor.

Gráfico 3 - Evolução dos investimentos da União na malha rodoviária federal. Em R\$ mil por km, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil e das Pesquisas CNT de Rodovias⁹.

Portanto, embora o Ministério da Infraestrutura, por intermédio do DNIT, esteja divulgando e demonstrando em suas publicações comprometimento com a finalização e entrega de obras importantes em todo o país, como duplicações, acessos, terceiras faixas, restauração do pavimento e recuperação de pontes e obras de arte, o montante global aplicado na malha rodoviária federal nos últimos anos tem sido significativamente baixo, insuficiente para financiar intervenções que promovam a construção de novos trechos, adequação e a modernização dos trechos sob responsabilidade do DNIT.

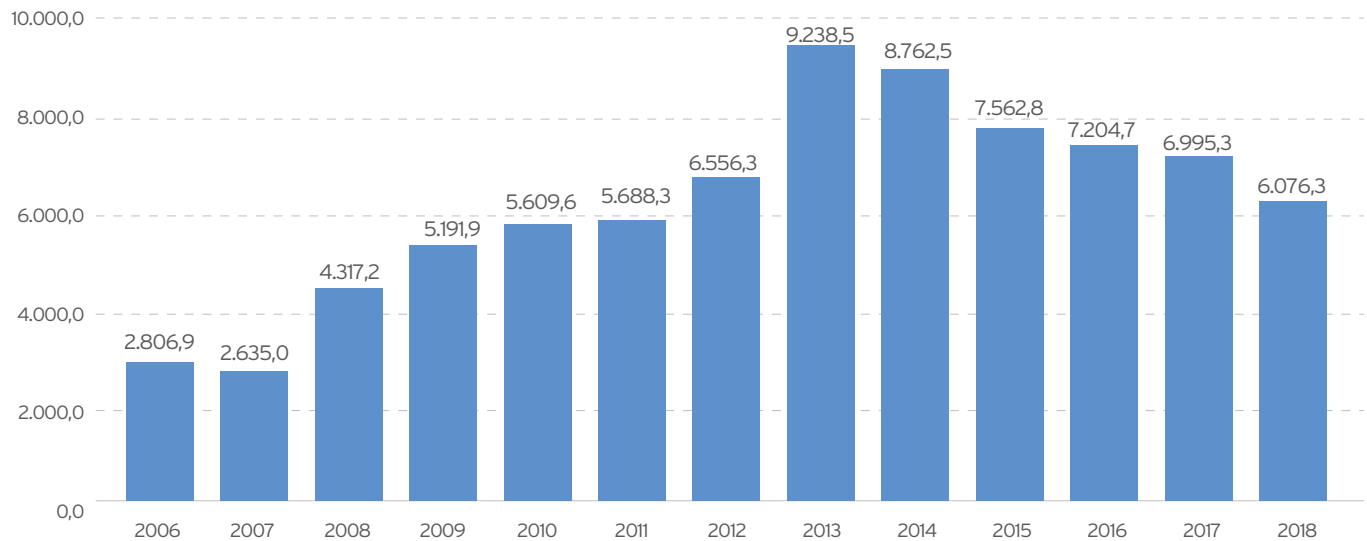
Assim, embora esteja em curso um programa amplo de concessões de rodovias federais - que será detalhado na próxima seção -, a carência de recursos para construção, manutenção e adequação de trechos sob gestão da União, que em geral possuem fluxo intenso de veículos, compromete a qualidade da infraestrutura rodoviária nacional. Diante do contexto atual, a retomada dos investimentos públicos federais na infraestrutura rodoviária, será possível somente com o enfrentamento da crise fiscal - cuja condição necessária, mas não suficiente, é a aprovação da reforma da previdência -, o aumento e a melhor alocação dos recursos orçamentários e a retomada do crescimento econômico.

2.2 Rodovias Concessionadas

Desde o início das concessões rodoviárias, ocorridas na segunda metade da década de 1990, foram investidos nas rodovias sob gestão privada, até 2018, R\$ 106,87 bilhões em valores atuais. Os mais de 20 anos dessa experiência no Brasil demonstram os êxitos do modelo de concessões, que combina eficiência da gestão, altos investimentos do setor privado e regulação com foco na melhoria da qualidade dos serviços para os usuários.

Em 2018, os investimentos realizados nas rodovias concessionadas (14,8% da malha pavimentada nacional), que incluem obras de duplicação, adequação, manutenção dos pavimentos, obras de arte, acessos rodoviários etc., somaram R\$ 6,07 bilhões, valor que, descontada a inflação, é 13,1% menor que o observado em 2017⁹. Com a queda do ano passado, são cinco anos consecutivos de redução dos investimentos privados em infraestrutura rodoviária de transporte no Brasil (Gráfico 4)¹⁰.

Gráfico 4 - Evolução dos investimentos das concessionárias de rodovias. 2006-2018. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.

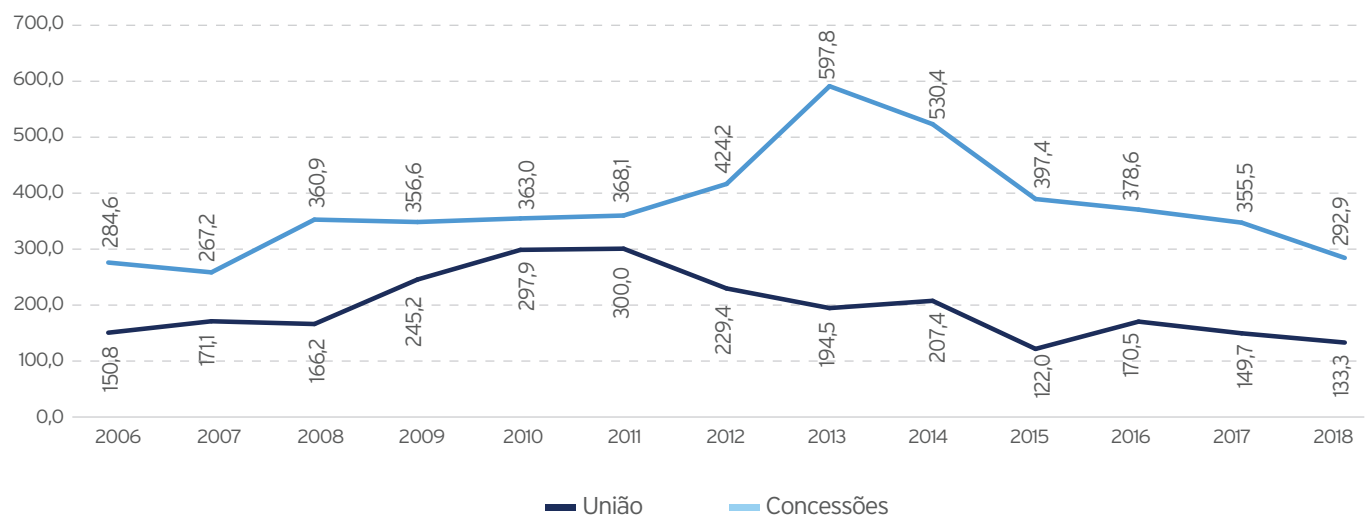


Fonte: Elaboração CNT com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

No período recente, embora os programas de concessão tenham avançado em alguns Estados, algumas concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais, em razão de problemas na modelagem dos contratos e de dificuldades financeiras, em um contexto de recessão econômica, tiveram dificuldade para cumprimento de suas obrigações, o que explica a queda nos investimentos privados em rodovias no Brasil nos últimos anos. Por exemplo, cinco concessões da 3ª etapa deveriam ter duplicado 2.796 km de rodovias até abril de 2019, quando foram contados cinco anos após assinatura dos contratos (Tabela 1). Contudo, até maio deste ano, apenas 591 km haviam sido duplicados (21,1% do previsto).

O investimento médio por quilômetro em 2018 foi de R\$ 292,90 mil, queda de 17,6% em relação à 2017. Nota-se, pelo Gráfico 5, que o investimento médio por km realizado pelas concessionárias, embora tenha caído cerca de 50,0% entre 2013 e 2018, tem sido significativamente superior ao aportado pelo DNIT nas rodovias federais, o que garante uma qualidade superior da infraestrutura, conforme observado pelas Pesquisas CNT de Rodovias.

Gráfico 5 - Evolução do investimento médio por km nas rodovias concessionadas, em comparação com o investimento médio realizado pela União. 2006-2018. Em R\$ mil por km, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Em 2017, o Governo Federal tentou endereçar o problema com a edição da Medida Provisória nº 800, que estabelecia as diretrizes para a reprogramação de investimentos (ampliava o prazo de duplicação das vias de cinco para quatorze anos), tendo como contrapartida redução dos prazos ou das tarifas contratuais. Contudo, a medida não foi aprovada no Congresso Nacional e perdeu validade em fevereiro de 2018. A expectativa das concessionárias de rodovias era que a MP fosse retomada em formato de Projeto de Lei em 2019.

Em 7 de agosto deste ano foi publicado o Decreto nº 9.957, que regulamenta dispositivos da Lei nº 13.448/2017, que estabelece diretrizes gerais para a reliberação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário que fazem parte do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Foi um avanço, mas ainda há impasses a serem resolvidos, principalmente em relação às indenizações a serem pagas por investimentos já realizados pelas concessionárias. Ademais, a lentidão para aprovação destas regras foi prejudicial para o setor. Por exemplo, as empresas responsáveis pela Rodovia do Aço (BR-393/RJ) e pela Via O40 (BR-040/DF/GO/MG) manifestaram no passado interesse em devolver as licitações. Segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), os impasses legais estão travando cerca de R\$ 30,00 bilhões em investimentos nas rodovias privadas.

Tabela 1 - Concessões Federais. Execução das obras de duplicação.

| Etapa | Rodovias | Extensão (km) | Data Assinatura Contrato | Prazo da concessão | Execução das Obras de Duplicação | | | | Prazo Contratual |
|--------------|----------------------------|---------------|--------------------------|--------------------|----------------------------------|----------------|-----------------------|--------------|------------------|
| | | | | | Meta Total (km) | Executado (km) | Resta a Executar (km) | Executado % | |
| 1º Etapa | BR-040/MG/RJ | 180 | 31/10/1995 | 25 | - | - | - | - | - |
| | BR-116/RJ/SP | 402 | 01/08/1996 | 25 | - | - | - | - | - |
| | BR-116/RJ | 143 | 02/09/1996 | 25 | - | - | - | - | - |
| | BR-116/293/392/RS | 457 | 15/07/1998 | 28 | - | - | - | - | - |
| | BR-116/PR/SC | 413 | 18/02/2008 | 25 | 25 | 25 | 0 | 100,0% | 17/02/2017 |
| 2º Etapa | BR-116/376/PR - BR 101/SC | 406 | 18/02/2008 | 25 | - | - | - | - | - |
| | BR-116/SP/PR | 402 | 18/02/2008 | 25 | 31 | 31 | 0 | 100,0% | 17/02/2018 |
| | BR-381/MG/SP | 562 | 18/02/2008 | 25 | - | - | - | - | - |
| | BR-101/RJ | 322 | 18/02/2008 | 25 | 177 | 127 | 50 | 71,6% | 17/02/2019 |
| | BR-153/SP | 322 | 18/02/2008 | 25 | 37 | 29 | 8 | 78,0% | 17/02/2019 |
| | BR-393/RJ | 200 | 28/03/2008 | 25 | 27 | 0 | 27 | 0,0% | 27/03/2019 |
| | BR-116/324/BA e BA-526/528 | 681 | 20/10/2009 | 25 | 525 | 74 | 452 | 14,1% | 19/10/2019 |
| | BR-101/ES/BA | 476 | 10/05/2013 | 25 | 418 | 5 | 413 | 1,3% | 09/05/2036 |
| | BR-040/DF/GO/MG * | 937 | 22/04/2014 | 30 | 672 | 70 | 603 | 10,3% | 21/04/2019 |
| | BR-050/GO/MG | 437 | 08/01/2014 | 30 | 219 | 176 | 43 | 80,5% | 07/01/2019 |
| 3º Etapa | BR-060/153/262/DF/GO/MG | 1.177 | 05/03/2014 | 30 | 648 | 79 | 569 | 12,2% | 04/03/2019 |
| | BR-163/MS | 845 | 11/04/2014 | 30 | 805 | 150 | 655 | 18,6% | 10/04/2019 |
| | BR-163/MT | 851 | 21/03/2014 | 30 | 454 | 117 | 337 | 25,7% | 20/03/2019 |
| 4ª Etapa | BR-101/RJ | 23 | 18/05/2015 | 30 | - | - | - | - | - |
| | BR-101/290/386/448/RS | 473 | 11/01/2019 | 30 | 225 | 0 | 225 | 0,0% | 14/02/2037 |
| Total | - | 9.708 | - | - | 4262 | 882 | 3381 | 20,7% | - |

Fonte: Elaboração CNT com dados da ANTTT referentes à abril de 2019.

* 557,2 km de duplicação e 144,8 km trata-se de conversão multi faixa para duplicação.

2.3. Novas concessões rodoviárias

2.3.1. Governo Federal

Em novembro de 2018, com o leilão da Rodovia de Integração do Sul (BR-101/290/386/448/RS), inaugurou-se a 4ª Etapa de Concessões Rodoviárias do Programa Federal. Embora tenha representado uma evolução importante no marco regulatório, foi a única concessão de trechos federais que ocorreu nos últimos quatro anos¹¹. Dando prosseguimento ao Programa, o Ministério da Infraestrutura prevê a concessão, até 2022, de mais de 17.359 mil km de rodovias, das quais 5.657 mil km referem-se a trechos atualmente concessionados (Tabela 2). Portanto, caso os planos do Governo Federal se concretizem, 11.702 mil km de novos trechos passarão para a gestão da iniciativa privada que, somados aos 4.100 km de rodovias no Paraná em estudo¹², farão com que as concessões federais alcancem uma extensão de 25.110 mil km ao final de 2022 (37,2% da extensão de rodovias públicas federais pavimentadas atualmente). Os investimentos estimados nesses trechos ao longo da execução dos contratos são de ao menos R\$ 163,92 bilhões¹³.

Em relação aos projetos federais com previsão de leilão ainda em 2019, cumpre registrar que, em 5 de junho, foi publicado o edital da BR-364/365 (Jataí/GO - Uberlândia/MG), cujo leilão está previsto para 27 de setembro. Trata-se de trecho com extensão de 437 km e que possui investimentos previstos de R\$ 4,70 bilhões durante os 30 anos de contrato. Além disso, em julho, teve início audiência pública da BR-381/262/MG/ES, trecho de 674 km com investimentos previstos de R\$ 9,10 bilhões. Ademais, há previsão de lançamento do edital da BR-101/SC (Paulo Lopes - Div. SC/RS) no terceiro trimestre do ano - trecho de 220 km que possui investimentos previstos de R\$ 6,50 bilhões ao longo dos 30 anos de contrato - e de início das audiências públicas, ainda este ano, de 2 novos trechos que somam 1.821 km (BR-163/230/MT/PA e BR-153/080/414/GO/TO). Nestes trechos, os investimentos previstos são de R\$ 10,20 bilhões. Portanto, somente os projetos com previsão de leilão em 2019 somam R\$ 30,37 bilhões em compromissos de investimentos.

O programa de concessões de rodovias federais do governo federal é ambicioso. Dado que toda a extensão federal concessionada atualmente soma 9,7 mil km, caso todos os projetos previstos se concretizem, as concessões federais devem chegar aos 21,4 mil km ao final de 2022.

Além da garantia de que, por meio da cobrança de pedágios módicos, as concessionárias continuem mantendo os trechos sob sua responsabilidade em boas condições para os usuários, a transferência desses ativos para a iniciativa privada irá liberar espaço no orçamento público para adequação e conservação da malha sob gestão federal, que continuarão representando mais de 80% das rodovias federais pavimentadas do país.

Tabela 2 – Carteira de Projetos do Ministério da Infraestrutura até 2022.

| Trecho | Extensão (km) | Investimentos (R\$ Milhões) | Prazo | Situação | Informações | Principais obras |
|---------------------------------------|---------------|-----------------------------|----------|---|-------------|--|
| BR-364/365 (Jataí/GO - Uberlândia/MG) | 437 | 4.570 | 30 | Publicação do edital em 05/06/2019. Leilão em 27/09/2019. | (1) | Duplicação de 44 km, implantação de 19, km de vias marginais, 160 Km de terceira faixa em pistas simples, 80 Km de acostamento e 2 viadutos. |
| BR-101/SC (Paulo Lopes - Div. SC/RS) | 220 | 6.500 | 30 | Edital previsto para o 4º trimestre de 2019. | (2) | Aumento da capacidade e a melhoria do nível de serviços nas vias, redução de acidentes e dos congestionamentos |
| BR-381/262/MG/ES | 674 | 9.100 | 30 | Consulta pública em andamento | (3) | Duplicação de 595,4 km e construção de 54 passarelas. |
| BR-163/230/MT/PA | 970 | 2.700 | 10 | Consulta pública em andamento | (4) | N.D. |
| BR-153/080/414/GO/TO | 851 | 7.500 | 30 | Consulta pública em andamento | (5) | Estima-se que o Programa de Exploração de Rodovia (PER) incluirá a duplicação obrigatória de 314 km até o 16º ano da concessão |
| BR-364/RO/MT | 806 | 11.200 | 30 | Em estudos | (6) | Obras de ampliação de capacidade e melhorias |
| BR-153/282/470/SC e SC-412 | 544 | 13.000 | 30 | Em estudos | (7) | Conservação, operação e monitoramento |
| BR-116/493/RJ (CRT) | 711 | 12.871 | - | Em estudos | (8) | N.D. |
| BR-040/495/RJ/MG (Concer) | 211 | 4.400 | - | Em estudos | (9) | N.D. |
| BR-116/465/101/RJ/SP (Dutra) | 635 | 16.780 | - | Em estudos | (10) | N.D. |
| Rodovias Integradas do Paraná | 4.100 | 27.400 | - | Em estudos | (11) | N.D. |
| 15 trechos/13 Estados | 7.200 | 47.900 | - | Em estudos | (12) | N.D. |
| 5 trechos/6 Estados | - | - | - | Em estudos | (13) | N.D. |
| Total | 17.359 | 163.921 | - | - | - | - |

Fonte: Elaboração CNT com dados do Ministério da Infraestrutura e do PPI.

Notas (tabela 2)

(1) Trata-se de um importante corredor para o escoamento da produção agroindustrial do sudeste goiano e do Triângulo Mineiro. O sistema rodoviário faz a conexão com as rodovias BR-050 e BR-153, que hoje já estão concedidas e que irrigam importantes rodovias do Estado de São Paulo. Esse conjunto de vias constitui importante rota entre as regiões produtoras do Centro Oeste brasileiro, os centros consumidores do Sudeste e o Porto de Santos.

(2) A rodovia BR-101/SC é uma importante via litorânea de ligação entre as regiões Sul e Sudeste do Brasil. Por essa rodovia, tem-se o acesso ao Porto de Imbituba, localizado no município de Imbituba/SC.

(3) A BR-262 liga o Espírito Santo ao Mato Grosso do Sul passando por Belo Horizonte e São Paulo. Conecta áreas destinadas a pecuária, agricultura, mineração e a polos industriais e comerciais. Já a BR-381, liga São Mateus/ES a São Paulo, capital, atravessando Minas Gerais e o Vale do Aço.

(4) O trecho rodoviário em questão integra o Sul ao Centro-Oeste e Norte do Brasil. Constitui eixo fundamental para escoamento da produção da parte paraense da Região Norte e norte da Região Centro-Oeste, além da ligação ao Porto de Miritituba/PA ou ao terminal ferroviário de Rondonópolis/MT.

(5) O sistema rodoviário da presente Concessão é a principal ligação dos estados do Tocantins, Maranhão, Pará e Amapá com a Região Centro-Sul do país.

(6) A rodovia acessa o porto de Porto Velho (RO), por onde é feito principalmente o escoamento de grãos da região produtora do noroeste do Estado do Mato Grosso para a hidrovía do rio Madeira.

(7) Posicionado na região Centro-Leste de Santa Catarina, a BR-470, principal trecho do sistema viário em estudo, é importante para a logística da distribuição de carga no Estado de Santa Catarina, pois atravessa 20 Municípios.

(8) Trecho da 1ª Etapa de Concessões Rodoviárias Federais que vence em 2021.

(9) Trecho da 1ª Etapa de Concessões Rodoviárias Federais que vence em 2021. O trecho atual da Concer compreende uma extensão de 180 km. Contudo, segundo o PPI, no estudo de pré-viabilidade o escopo do empreendimento foi aumentado para 211 km pela incorporação de 31km da BR-495/RJ.

(10) Trecho da 1ª Etapa de Concessões Rodoviárias Federais que vence em 2021. O trecho atual da Dutra contempla 402 km de extensão e faz a ligação entre as duas maiores regiões metropolitanas do País (São Paulo e Rio de Janeiro). Segundo o PPI, no estudo de pré-viabilidade, o escopo do empreendimento foi aumentado para 635 km, sendo 346 km na BR-116/RJ/SP, 266 km na BR 101/RJ/SP e 23 km na BR- 465/RJ.

(11) Os eixos selecionados para estudos somam mais de 4.100 km e interligam o porto de Paranaguá, a Região Metropolitana de Curitiba (29 municípios), as regiões oeste e norte do Estado e a Ponte da Amizade, na fronteira com o Paraguai. O convênio de delegação do Governo Federal ao Estadual, a vencer em 2021, não será renovado.

(12) BR-101/NE, BR-116/304/CE/RN, BR-230/PB, BR-232/PE, BR-116/BA/PE, BR-235/SE, BR-020/DF/GO/BA, BR-116/MG, BR-251/MG, BR-364/MT/RO, BR-364/060/MT/GO, BR-452/GO, BR-282/SC, BR-158/392/RS, BR-116/290/RS

(13) BR-319/AM/RO, BR-135/MA, BR-242/MT, BR-080/MT e BR-135/BA/MG.

2.3.2. Minas Gerais

(Em fevereiro de 2018 ocorreu, em Minas Gerais, a concessão por 30 anos de lote rodoviário de 364 km, na região de Montes Claros, que inclui trechos da BR-135, MG-231 e LMG-754. A oferta de outorga vencedora, do grupo Ecorodovias, foi de R\$ 2,06 bilhões e os investimentos previstos ao longo do contrato somam R\$ 3,10 bilhões, com destaque para duplicação de 136,35 km da BR-135, do entroncamento com BR-040 até Corinto, e de Bocaiúva a Montes Claros.

Em maio de 2019, o Governo do Estado de Minas Gerais deu continuidade ao programa de concessões com o anúncio do leilão de mais sete lotes de rodovias, que abrangem uma extensão de 2.469 km, que passa por diversas cidades históricas e com grande fluxo de turistas. A expectativa é que os contratos, que terão duração de 25 a 30 anos, gerem investimentos da ordem de R\$ 7,03 bilhões e 9,5 mil empregos, entre diretos e indiretos, contribuindo para o desenvolvimento regional no estado (Tabela 3).

Para o ano de 2019, está prevista a retomada da licitação do lote composto pela MG-424 entre a MG-010 e a entrada de Sete Lagoas, com 51 km de extensão (terceiro trimestre) e o lançamento de edital do lote Triângulo Mineiro (quarto trimestre¹⁴), que compreenderá rodovias das cidades de Araxá, Uberlândia e Uberaba, que somam 488 km de extensão.

Tabela 3 – Resumo do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo de Minas Gerais

| Lote | Trechos | Extensão | Investimentos Previstos (R\$ milhões) |
|----------------------------|--|----------------|---------------------------------------|
| Triângulo Mineiro | BR-452, BR-462, MG-190, LMG-798. | 488,5 | 1.500,00 |
| Pouso Alegre-Itajubá | BR-459, BR-146, MG-290, MG-455, MG-459, MG-347, MG-173 | 379,5 | 1.200,00 |
| Varginha-Furnas | BR-491, BR-265, BR-369, MG-167 | 434,5 | 1.200,00 |
| São João del-Rei | BR-265, BR-383, MG-332, MG-155 | 376,7 | 909,00 |
| Itapecerica-Lagoa da Prata | BR-494, BR-354, MG-164, MG-260, MG-170, MG-429, MG-439 | 496,9 | 838,00 |
| Ouro Preto | BR-356, MG-262, MG-329, BR-120 | 242,4 | 936,00 |
| MG-424 | MG-010, MG-424 | 51,0 | 450,00 |
| Total | | 2.469,5 | 7.033,00 |

Fonte: Elaboração CNT com dados do Governo do Estado de Minas Gerais¹⁵.

2.3.3. São Paulo

O Programa Concessões Rodoviária do Governo do Estado de São Paulo iniciou sua 4ª Etapa em 2017. Deste então, foram licitados três trechos. Em março de 2017, ocorreu o leilão do lote Rodovias do Centro Oeste Paulista, com 570 km de rodovias no Estado de São Paulo conectando-o a Minas Gerais e ao Paraná. O certame foi vencido pelo grupo Entrevias, e os investimentos previstos ao longo do contrato somam R\$ 3,90 bilhões, dos quais 2,1 bilhões nos oito primeiros anos de concessão. Em abril de 2017, ocorreu o leilão do lote Rodovias dos Calçados, trecho de 730 km entre os municípios de Itaporanga e Franca. O certame foi vencido pelo grupo Arteris, e, ao longo do contrato, estão previstos investimentos totais da ordem de R\$ 5,00 bilhões para obras de melhoria e duplicação de cerca de 200 km de trechos. Por fim, em janeiro de 2018 foi realizada o leilão do Trecho Norte do Rodoanel, vencido pelo grupo Ecorodovias. A concessão do trecho de 47 km ao longo de 30 anos prevê investimentos que somam R\$ 581,50 milhões.

Em julho de 2019, o Governo de São Paulo lançou o edital de concorrência internacional para concessão de 1.273 km do Lote Piracicaba - Panorama, maior concessão rodoviária do país com previsão de investimentos de R\$ 14,00 bilhões em obras a serem realizadas ao longo de 30 anos de contrato, com destaque para 600 km de duplicações e novas pistas¹⁶. Em agosto de 2019, foi aprovado o lote de concessão Mogi-Bertioga e Litoral Sul, trecho de 230 km com investimento previsto de R\$ 3,20 bilhões. As audiências públicas devem ocorrer em outubro e o lançamento do edital no primeiro trimestre de 2020.

Além disso, o governo paulista também já anunciou a concessão das marginais Tietê e Pinheiros, embora modelagem ainda não tenha sido definida.

3. Infraestrutura Ferroviária

O transporte ferroviário brasileiro registrou significativo crescimento desde o início das concessões à iniciativa na década de 1990, com considerável aumento do volume de produtos transportados e da produção ferroviária, além de melhorias na segurança e na qualidade do serviço. As ferrovias respondem por cerca de 20,0% do escoamento da carga movimentada no país.

Contudo, a infraestrutura brasileira para transporte de cargas sobre trilhos, que é de atualmente 29.930 km, quando comparada internacionalmente, possui baixa densidade, de 3,5 km de ferrovias para cada 1.000 km² de extensão territorial. Segundo dados do Fórum Econômico Mundial, o Brasil ocupa a posição 79 em uma lista de 140 países nesse quesito. Em termos de eficiência nos serviços ferroviários, o Brasil ocupa a posição 97 entre 140 países.

A falta de investimentos em infraestrutura ferroviária é um dos principais gargalos do transporte de cargas no Brasil. Diante das restrições fiscais da União, os investimentos na expansão da malha e na resolução dos gargalos nos próximos anos deverão vir majoritariamente da iniciativa privada, principalmente por meio de investimentos cruzados como parte da prorrogação antecipada das concessões atualmente existentes¹⁷.

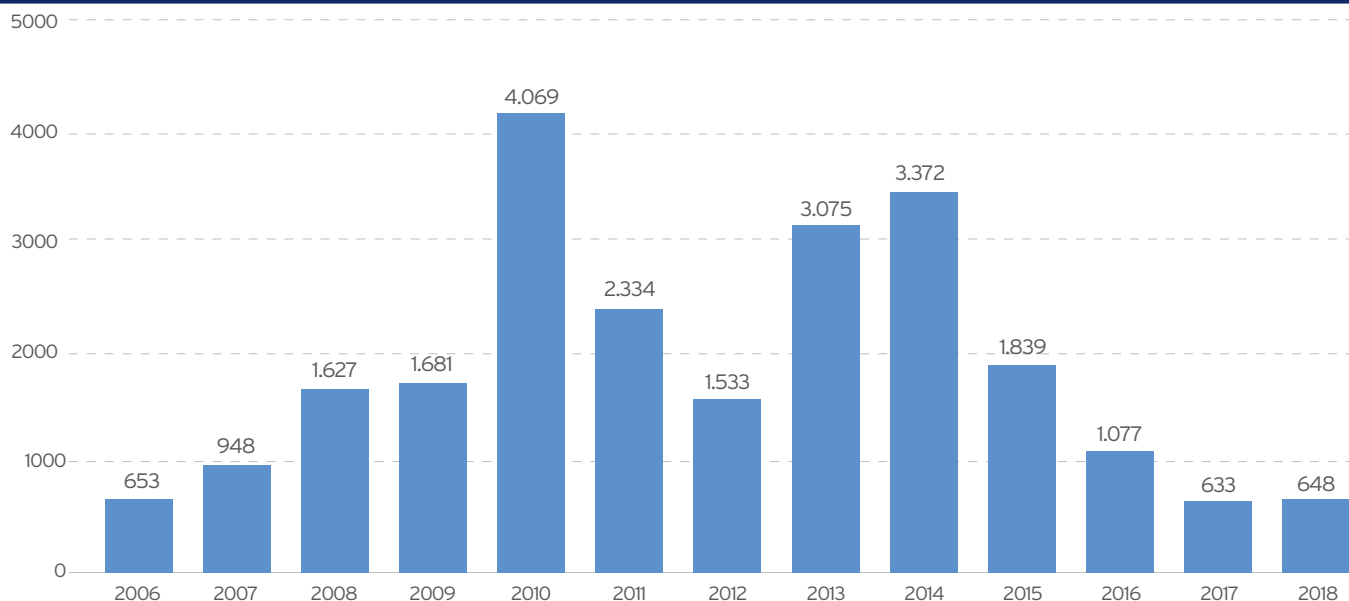
Antes de apresentar o histórico de investimentos das concessionárias de ferrovias e a carteira de projetos do PPI, a próxima seção trata dos investimentos realizados pelo Governo Federal entre 2006 e 2018.

3.1. Ferrovias públicas federais

Na malha ferroviária nacional ainda sob gestão pública, os gastos nos últimos dezesseis anos foram efetuados majoritariamente pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (VALEC¹⁸) e principalmente para construção de trechos da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)¹⁹.

Nos últimos anos, os desembolsos do Governo Federal em infraestrutura ferroviária caíram consideravelmente. Após registrar R\$ 3,32 bilhões em 2014, em 2018, os aportes somaram apenas R\$ 620,44 milhões, valor que, descontada a inflação, foi ligeiramente superior (+2,5%) ao aplicado em 2017 (R\$ 605,48 milhões)²⁰, mas representa menos de um quarto do investido por ano, em média, entre 2011 e 2014 (R\$ 2,57 bilhões) (Gráfico 6). O valor autorizado para 2019 é de apenas R\$ 375,71 bilhões, o menor dos últimos quatorze anos.

Gráfico 6 - Evolução dos investimentos públicos federais na infraestrutura ferroviária. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

3.2. Ferrovias Concessionadas

Desde o início das concessões, ocorridas entre 1996 e 1997, já foram investidos na infraestrutura ferroviária nacional, em valores atuais, R\$ 99,63 bilhões, que permitiram geração de empregos, redução do índice de acidentes e aumento da frota de material rodante.

Em 2018, os investimentos nas ferrovias concessionadas foram de R\$ 4,22 bilhões, valor que, descontada a inflação, é 22,4% menor que o realizado em 2017 (R\$ 5,44 bilhões). Nesse modal, foi o terceiro ano consecutivo de queda dos investimentos. A principal explicação da queda está na execução do cronograma de investimentos das concessões ferroviárias, que envolvem ciclos de desembolsos pré-determinados, conforme evidenciado no Gráfico 7.

As previsões de investimentos das concessões atuais para o triênio 2019-2021 - sem considerar as prorrogações antecipadas e investimentos cruzados - são da ordem de R\$ 16,67 bilhões entre 2019 e 2021²¹: R\$ 5,37 bilhões em 2019, R\$ 4,17 bilhões em 2020 e R\$ 7,15 bilhões em 2021.

Gráfico 7 - Evolução dos investimentos privados nas ferrovias concessionadas. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

3.3. Novas concessões ferroviárias

Em março de 2018 foi realizado o leilão de 1.537 km da Ferrovia Norte-Sul - Trecho Central entre Estrela D'Oeste (SP) a Porto Nacional (TO), passando por Minas Gerais e Goiás²². Assim como no caso das rodovias, o programa de concessões ferroviárias do Governo Federal ficou estagnado nos últimos anos. O último leilão havia ocorrido em 2007, o Trecho Norte (760 km) da Ferrovia Norte Sul, entre Porto Nacional (TO) e Açailândia (MA).

A meta do Governo Federal é concessionar mais 2.430 km de ferrovias nos próximos anos. Estão em análise pelo TCU, como investimentos cruzados da Estrada de Ferro Vitória-Minas, a construção de 383 km da Ferrovia de Integração do Centro Oeste - FICO (Água Boa (MT) - Mara Rosa (GO)) e 577 km da Ferrovia Rio-Vitória. Ademais, estão em estudo a concessão da Ferrogrão - 933 km entre Sinop (MT) e o porto de Miritituba (PA) - e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOI, trecho de 537 km que liga Caetité (BA) ao porto de Ilhéus (BA). Estima-se que essas três novas concessões apórtem ao menos R\$ 18,73 bilhões em investimentos ao longo de seus contratos (Tabela 4).

Em relação às prorrogações antecipadas, encontram-se em audiência pública 1.686 km da MRS e estão em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU) 1.989 km da Rumo Malha Paulista (RMP), 892 km da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e 895 km da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). A prorrogação antecipada de 7.215 km da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) está na fase de estudos.

Tabela 4 - Novas concessões ferroviárias e das prorrogações das concessões existentes.

| Descrição | Ferrovia | Extensão (km) | Situação |
|-------------------------|---------------------------------|---------------|----------------------|
| Novas Concessões | Ferrogrão | 933 | Em estudos |
| | FioI (Ilhéus - Caetité) | 537 | Em análise pelo TCU |
| | Fico (Água Boa - Mara Rosa) (1) | 383 | Em análise pelo TCU |
| | Ferrovia Rio - Vitória (1) | 577 | Em análise pelo TCU |
| | Total | 2.430 | - |
| Prorrogações | Rumo Malha Paulista | 1.989 | Em análise pelo TCU |
| | EFC | 892 | Em análise pelo TCU |
| | EFVM | 895 | Em análise pelo TCU |
| | MRS | 1.686 | Em audiência pública |
| | FCA | 7.215 | Em estudos |
| | Total | 12.677 | - |

Fonte: Elaboração CNT com dados do Ministério da Infraestrutura.

(1) Investimento cruzado da EFVM.

4. Infraestrutura Aeroaviária

Em razão do crescimento significativo da demanda pelo uso dos serviços dos aeroportos brasileiros, que mais que dobrou entre 2003 e 2010, surgiu a necessidade de investimentos para melhorar a qualidade da infraestrutura aeroportuária nacional, em especial nos aeroportos federais.

Por isso, em 2011, foram iniciadas as concessões destes aeroportos, e, até então, 22 deles já foram transferidos para a gestão da iniciativa privada em cinco rodadas de leilões²³. Esses aeroportos, em conjunto, são responsáveis por mais de 60,0% dos embarques e desembarques dos passageiros no Brasil²⁴. O plano do Governo Federal, segundo as manifestações públicas, é dar continuidade ao programa de concessões aeroportuárias e transferir todos os ativos atualmente administrados pela Infraero para a iniciativa privada até 2022. Essa ação permitirá o levantamento de recursos para ampliação e modernização da infraestrutura aeroaviária nacional.

Vale destacar que, em comparações internacionais, a conectividade dos aeroportos brasileiros às redes de transporte aéreo global é bem avaliada de acordo com o Fórum Econômico Mundial (17ª lugar entre 140 países). Ademais, a eficiência dos serviços de transporte aéreo tem espaço para melhorar, dado que o Brasil ocupa a posição 73 no ranking.

Em razão da concessão dos aeroportos em blocos, as operadoras dos terminais devem garantir excelência mesmo em aeroportos menores, o que permitirá a expansão de rotas regionais, ampliação do número de voos e redução dos preços em alguns casos.

Além disso, em maio, foi aprovada no Congresso Nacional a Medida Provisória 863 de 2018, convertida na Lei nº 13.842/2019, que autoriza até 100% de capital estrangeiro em companhias aéreas com sede no Brasil. Essa medida irá estimular a concorrência e contribuir para a melhora da qualidade dos serviços prestados. Resultado desses avanços é o interesse que algumas empresas *low cost* tem demonstrado em atuar no mercado brasileiro.

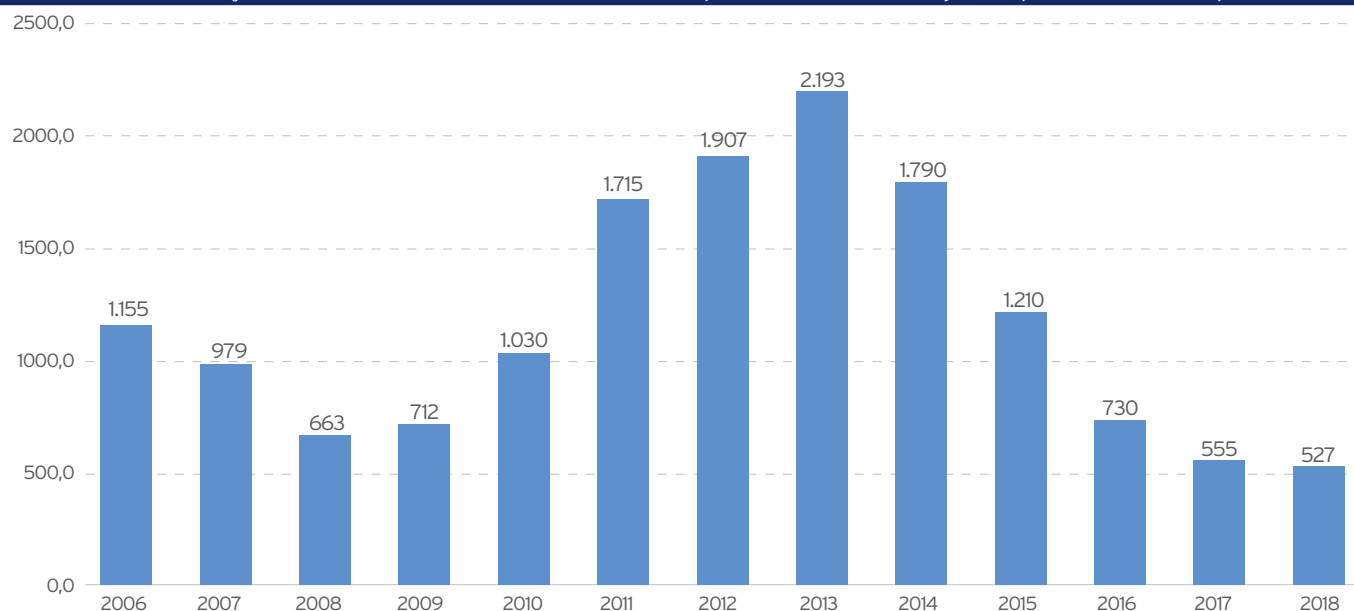
Antes de apresentar o detalhamento dos investimentos realizados e programados nas concessões aeroportuárias, a próxima seção trata dos investimentos realizados pela Infraero e pela União na infraestrutura aeroviária.

4.1. Aeroportos Públicos Federais

Os investimentos na infraestrutura aeroviária pública federal são realizados majoritariamente com recursos provenientes da Infraero, do Fundo Aeronáutico e do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

A Infraero, ao optar pela transferência para a gestão privada dos ativos mais rentáveis de maneira individual, vem operando com prejuízo desde 2013 e isso tem comprometido seus investimentos, pois necessita de aportes constantes do Tesouro Nacional para honrar com suas obrigações e realizar intervenções nos aeroportos que ainda estão sob sua gestão. Em 2018, os investimentos realizados pela Infraero alcançaram R\$ 527,08 milhões, montante 5% menor que o realizado em 2017, já descontada a inflação do período. Para 2019, os investimentos autorizados somam R\$ 540,30 milhões (Gráfico 8).

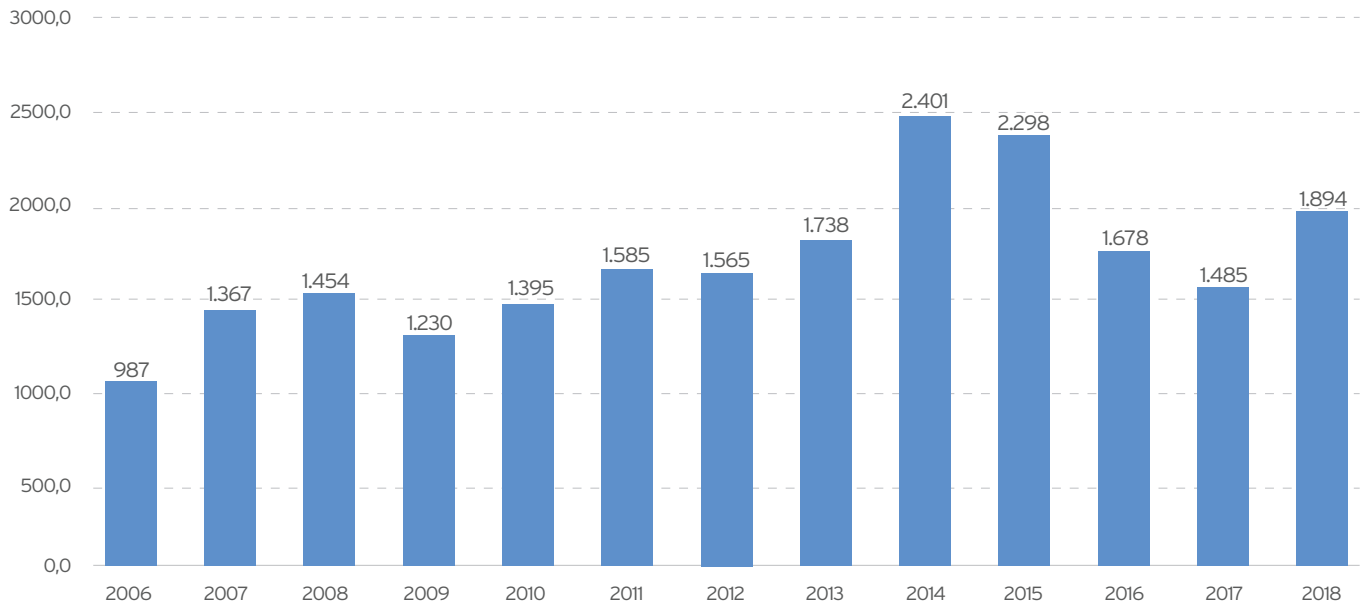
Gráfico 8 - Evolução dos investimentos da Infraero em infraestrutura aeroportuária²⁵. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados das Portarias Bimestrais de Investimentos das Estatais.

Os aportes dos recursos do Fundo Aeronáutico são realizados em sua maioria pelo Ministério da Defesa para manutenção e operação do sistema de controle de tráfego aéreo e, nos últimos dois quadriênios, foram de pouco mais de R\$ 1,50 bilhão ao ano, em média. Os recursos do FNAC que são utilizados para desenvolvimento da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária são reduzidos, uma vez que atingiram apenas R\$ 111,37 milhões, em média, entre 2015 e 2018²⁶ (Gráfico 9).

Gráfico 9 - Evolução dos investimentos da União em infraestrutura aeronáutica²⁷. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.

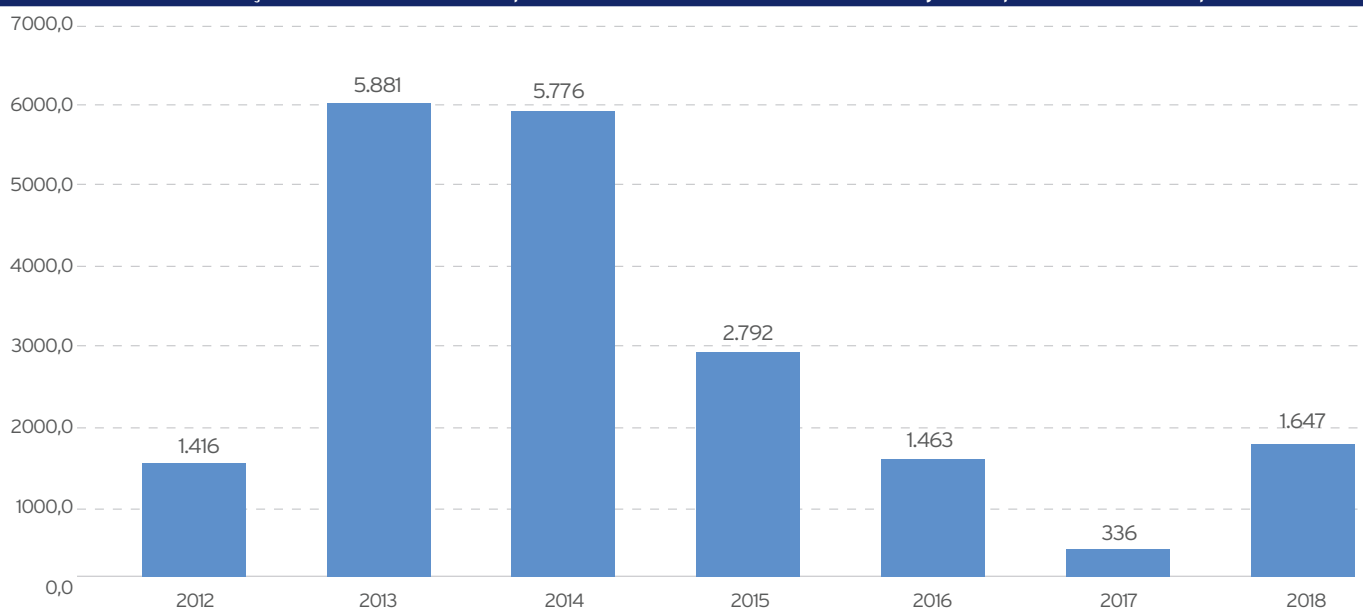


Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

4.2. Aeroportos Concessionados

Entre 2012 e 2018, o Governo Federal realizou a concessão de 22 aeroportos, em cinco rodadas. Nesse período, os investimentos já realizados nesses ativos alcançaram R\$ 19,31 bilhões, em valores atuais. Em 2018, os aportes alcançaram R\$ 1,64 bilhão em 2018, valor que, descontada a inflação, é cerca de quatro vezes maior que o registrado em 2017 (R\$ 336,34 milhões) (Gráfico 10).

Gráfico 10 - Evolução dos investimentos nos aeroportos federais concessionados. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC.

A sexta rodada de concessão dos aeroportos da Infraero, que deverá ocorrer no final de 2020, prevê a transferência de mais 22 ativos para a iniciativa privada em 3 blocos. A sétima rodada, com 19 aeroportos, tem previsão de ocorrer até 2022. Os investimentos previstos nessas duas rodadas somam R\$ 10,28 bilhões (R\$ 5,0 bilhões e 5,28 bilhões, respectivamente). Nas cinco primeiras rodadas, investimentos contratados são da ordem R\$ 36,02 bilhões. Com isso, após a conclusão da sétima rodada e a concessão de todos os aeroportos da Infraero, os investimentos contratados ao longo dos contratos alcançarão ao menos R\$ 46,3 bilhões. Além disso, somente os 22 aeroportos atualmente concessionados arrecadarão de outorga para a União ao menos R\$ 50,00 bilhões (Tabela 5).

Vale destacar que o Governo Federal também pretende dar seguimento à alienação da participação acionária da Infraero nas concessões aeroportuárias de Brasília, Guarulhos, Viracopos, Confins e Galeão, nas quais detém 49% de participação do capital social²⁸. A estatal está realizando estudos de avaliação e modelagem de venda da participação nesses aeroportos²⁹.

Pelas regras contratuais, a estatal participa dos investimentos e da governança dos aeroportos na proporção de sua participação acionária. Essa experiência se mostrou equivocada, conforme será detalhado na seção seguinte, e consumiu bilhões de reais do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) nos últimos anos.

Tabela 5 – Resumo do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo de Minas Gerais

| Rodada | Ano do Leilão (Realizado ou Previsto) | Bloco | Aeroporto | Investimentos Previstos | Contribuição Inicial (Outorga) | |
|--------------|---------------------------------------|-------|--|--|--------------------------------|------------|
| 1ª Rodada | 2011 | - | Natal (RN) | R\$ 650 | R\$ 170 | |
| 2ª Rodada | 2012 | - | Brasília (DF) | R\$ 2.850 | R\$ 4.510 | |
| | | | Guarulhos (SP) | R\$ 4.600 | R\$ 16.213 | |
| | | | Viracopos (SP) | R\$ 8.700 | R\$ 3.821 | |
| 3ª Rodada | 2013 | - | Confins (SP) | R\$ 3.500 | R\$ 1.820 | |
| | | | Galeão (RJ) | R\$ 5.600 | R\$ 19.018 | |
| 4ª Rodada | 2017 | - | Fortaleza (CE) | R\$ 1.400 | R\$ 1.505 | |
| | | | Salvador (BA) | R\$ 2.350 | R\$ 1.591 | |
| | | | Florianópolis (SC) | R\$ 961 | R\$ 241 | |
| 5ª Rodada | 2018 | - | Porto Alegre | R\$ 1.902 | R\$ 383 | |
| | | | Sudeste | Vitória (ES) e Macaé (RJ) | R\$ 592 | R\$ 437 |
| | | | Nordeste | Campina Grande (PB); Juazeiro do Norte (CE); Aracaju (SE); João Pessoa (PB); Recife (PE) e Maceió (AL) | R\$ 2.150 | R\$ 1.900 |
| 6ª Rodada | 2020 | - | Centro-Oeste | Várzea Grande (MT); Rondonópolis (MT); Sinop (MT) e Alta Floresta (MT) | R\$ 771 | R\$ 40 |
| | | | Sul | Curitiba (PR); Bacacheri (PR); Foz do Iguaçu (PR); Londrina (PR); Joinville (SC); Navegantes (SC); Pelotas (RS); Bagé (RS) e Uruguaiana (RS) | R\$ 5.000 | Em estudos |
| | | | Norte 1 | Manaus (AM); Boa Vista (RR); Porto Velho (RO); Tefé (AM); Tabatinga (AM); Rio Branco (AC) e Cruzeiro do Sul (AC) | | |
| 7ª Rodada | 2021 ou 2022 | - | Central | Goiânia (GO); Palmas (T); São Luís (MA); Teresina (PI); Imperatriz (MA) e Petrolina (PE) | R\$ 5.280 | Em estudos |
| | | | RJ-MG | Santos-Dumont (RJ); Jacarepaguá (RJ); Uberlândia (MG); Montes Claros (MG); Pampulha (MG); Carlos Prates (MG) e Uberaba (MG) | | |
| | | | Norte 2 | Belém (PA); Júlio César (PA); Santarém (PA); Marabá (PA); Carajás (PA); Altamira (PA) e Macapá (AP) | | |
| | | SP-MS | Congonhas (SP); Campo de Marte (SP); Campo Grande (MS); Corumbá (MS) e Ponta Porã (MS) | | | |
| Total | | | | R\$ 46.306 | R\$ 51.649 | |

Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC, Ministério da Infraestrutura e PPI.

4.2.1. Execução Orçamentária do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)

O Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC³⁰) foi criado em 2011 e é vinculado à Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC)³¹. O Fundo possui como fonte de recursos os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária cobradas das concessionárias, além de tributos incidentes sobre taxas de embarque internacional³² e nacional (este, embora extinto a partir de 1º de janeiro de 2017, ainda possui débitos pendentes³³).

De acordo com a legislação vigente, os recursos do FNAC devem ser aplicados exclusivamente: i) no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil³⁴; e ii) no desenvolvimento, na ampliação e na reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário, conforme estabelecido no contrato de concessão³⁵.

A arrecadação destinada ao FNAC é uma espécie de garantia de investimentos no setor, uma vez que seus recursos só podem ser aplicados na aviação brasileira. Entre 2012 e 2018, o FNAC arrecadou R\$ 31,22 bilhões em valores atuais, sendo R\$ 18,94 bilhões em outorgas, 4,67 milhões de Ataero, R\$ 3,53 bilhões referentes à parcela da Tarifa de Embarque Internacional (TEI) e R\$ 4,06 bilhões com remuneração dos depósitos bancários. No mesmo período, foram gastos R\$ 13,81 bilhões, apenas 44,2% do total de recursos disponíveis (Tabela 6).

Importante ressaltar que, dos R\$ 13,81 bilhões desembolsados até 2018, R\$ 6,17 bilhões (44,7%) o FNAC aportou nos aeroportos das segunda e terceira rodadas, dos quais a Infraero é sócia com 49,0% de participação. Os outros R\$ 6,18 bilhões foram para a capitalização da própria Infraero, que opera com prejuízo desde 2013 e necessita de aportes anuais do Tesouro para cumprir com suas obrigações.

A alienação da participação acionária da Infraero nas concessionárias dos referidos aeroportos, além de providenciar a arrecadação adicional de recursos para o FNAC, irá extinguir a necessidade de aportes adicionais de capital para fazer frente às obrigações contratuais. Contudo, é fundamental que a totalidade dos recursos do FNAC sejam aplicados no desenvolvimento da aviação civil brasileira, dos acessos rodoviários aos aeroportos e aeródromos, inclusive em parcerias com Estados e Municípios, para prover o desenvolvimento da aviação nas regiões hoje pouco atendidas e interligadas com o restante do país. O Plano CNT de Transporte e Logística 2018, por exemplo, identifica 219 projetos de integração nacional no setor aeroportuário que demandam no mínimo R\$ 30,3 bilhões em investimentos para se concretizarem.

Tabela 6 – Evolução do Orçamento (Receitas e Despesas) do FNAC. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2012-2018 (Acumulado) |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|--------------------------|
| Receita Arrecadada Líquida Total (A) | 1.437,1 | 3.616,2 | 3.250,2 | 4.481,7 | 3.859,9 | 10.086,1 | 4.497,0 | 31.228,2 |
| Receita Patrimonial | 48,1 | 1.910,4 | 2.150,9 | 3.322,7 | 2.404,1 | 9.391,0 | 3.779,0 | 23.006,3 |
| Remuneração de depósitos bancários | 48,1 | 271,4 | 316,6 | 513,1 | 671,8 | 844,5 | 1.395,0 | 4.060,5 |
| Outorgas (fixas e variáveis) | 0,0 | 1.639,0 | 1.834,3 | 2.809,6 | 1.731,3 | 8.546,6 | 2.384,0 | 18.944,7 |
| Receita de Serviços | 1.384,7 | 1.700,5 | 1.099,3 | 1.159,0 | 1.455,7 | 693,0 | 718,0 | 8.210,3 |
| Adicional sobre Tarifa Aeroportuária (Ataero) | 1.056,2 | 1.259,3 | 733,7 | 770,8 | 733,7 | 106,9 | 13,0 | 4.673,7 |
| Parcela da Tarifa de Embarque Internacional (TEI) | 328,5 | 441,2 | 365,6 | 388,2 | 722,0 | 586,2 | 705,0 | 3.536,6 |
| Outras Receitas Correntes | 4,2 | 4,0 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 2,1 | 1,0 | 12,6 |
| Outros (1) | 4,2 | 4,0 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 2,1 | 1,0 | 12,6 |
| Despesa Total (B) | 85,0 | 2.077,5 | 2.671,0 | 2.461,1 | 2.119,0 | 3.206,8 | 1.193,0 | 13.813,3 |
| Participação da União no Capital da Infraero | 0,0 | 1.874,3 | 2.199,9 | 2.161,4 | 1.950,2 | 3.112,4 | 1.062,0 | 12.360,1 |
| Aporte de capital nas Sociedades de Propósito Específico (SPE) | 0,0 | 401,1 | 1.167,2 | 1.143,1 | 757,2 | 2.225,3 | 482,0 | 6.175,9 |
| Adequação da Infraestrutura Aeroportuária | 0,0 | 1.473,2 | 1.032,7 | 1.018,3 | 1.193,0 | 887,0 | 580,0 | 6.184,2 |
| Construção, reforma, e reaparelhamento de aeroportos (2) | 82,1 | 192,5 | 414,6 | 231,6 | 103,6 | 42,5 | 108,0 | 1.174,9 |
| Outros (3) | 2,8 | 9,4 | 56,5 | 68,1 | 65,1 | 51,9 | 23,0 | 276,9 |
| Receita Não Aplicada (A) - (B) | 1.352,2 | 1.538,7 | 579,2 | 2.020,6 | 1.740,9 | 6.879,4 | 3.304,0 | 17.415,0 |

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

(1) Exemplos: Multas e juros de mora.

(2) Para o ano de 2012, foi incluída despesa de R\$ 8,0 milhões paga em 2011 na rubrica "Construção, reforma e reaparelhamento de aeroportos e aeródromos".

(3) Exemplos: Elaboração de estudos, pesquisas e diagnósticos sobre aviação civil; Gestão para o desenvolvimento da aviação civil; Gestão e coordenação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), entre outros.

5. Infraestrutura Aquaviária

A infraestrutura aquaviária compreende basicamente as hidrovias e os portos públicos e privados. O Brasil possui, atualmente, 21 mil km de vias economicamente navegáveis, 37 portos organizados³⁶ e 144 Terminais de Uso Privado (TUPs³⁷) em operação.

O modal aquaviário, que depende dessa infraestrutura para operar, apresenta a maior capacidade de carregamento entre os modais, menor custo operacional por unidade de carga transportada a longa distância, menor ocorrência de acidentes e índices inferiores de emissão de poluentes e de impacto ambiental³⁸. As características geográficas do Brasil - grande dimensão territorial, extensa faixa litorânea e rios favoráveis à navegação - são propícias à exploração do transporte aquaviário, e, dado que essas vantagens não são exploradas em sua máxima potencialidade, a eficiência logística como um todo resta prejudicada³⁹.

Um marco importante para o setor aquaviário ocorreu em 1993, com a promulgação da Lei nº 8.630 (conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que foi substituída recentemente pela Lei nº 12.815 - Nova Lei dos Portos, de 5 de junho de 2013), que permitiu ingressos significativos de capital privado em investimentos ligados à movimentação de cargas no sistema portuário nacional. Tanto que, há muitos anos, a maioria das movimentações portuárias no Brasil é realizada em portos privados. Em 2018, das 435,54 milhões de toneladas movimentadas, 66,5% foram realizadas em terminais privados, contra 33,5% em portos públicos⁴⁰.

Embora a conectividade dos portos nacionais às redes globais de transporte marítimo seja, em comparações internacionais, regular (47º posição entre 140 países, segundo levantamento do Fórum Econômico Mundial), a ineficiência dos serviços portuários brasileiros (105º lugar) prejudica a competitividade das exportações nacionais e representa um entrave ao desenvolvimento econômico.

Os investimentos anuais realizados nos TUPs não são divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), de modo que sua exposição neste trabalho resta prejudicada. Contudo, vale destacar que os TUPs que receberam autorização para instalação em 2017 e 2018 possuem investimentos previstos de ao menos R\$ 6,60 bilhões.

No âmbito da União, os aportes são realizados pelo Ministério da Infraestrutura tanto na manutenção e adequação das hidrovias quanto na infraestrutura portuária, e também pelas Companhias Docas.

5.1. Cia Docas

As oito Companhias Docas brasileiras administram 19 portos públicos que foram responsáveis, em 2018, por cerca de 20,0% da movimentação portuária nacional (Tabela 7).

Tabela 7 – Portos Públicos Administrados pelas Companhias Docas

| Companhia Doca | Porto Público |
|---|-------------------------------|
| Companhias Docas do Pará (CDP) (1) | Porto de Belém (PA) |
| | Porto de Vila do Conde (PA) |
| | Porto de Santarém (PA) |
| Companhia Docas do Ceará (CDC) | Porto de Fortaleza (CE) |
| Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) | Porto de Natal (RN) |
| | Porto de Areia Branca (RN) |
| | Porto de Maceió (AL) |
| Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) | Porto de Salvador (BA) |
| | Porto de Aratu-Candeias (BA) |
| | Porto de Ilhéus (BA) |
| Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) (2) | Porto de Vitória (ES) |
| | Porto de Barra do Riacho (ES) |
| Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) | Porto do Rio de Janeiro (RJ) |
| | Porto de Niterói (RJ) |
| | Porto de Itaguaí (RJ) |
| | Porto de Angra dos Reis (RJ) |
| Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) (3) | Porto de Santos (SP) |
| | Porto de Laguna (SC) |
| Companhia Docas do Maranhão (CODEMAR) (4) | Porto de Manaus (AM) |

Fonte: Elaboração CNT com dados das Companhias Docas e da ANTAQ.

(1) A CDP também tem sob sua responsabilidade os portos de Altamira, Itaituba, Óbidos, São Francisco e Marabá, além do Terminal Petroquímico de Miramar e do Terminal Portuário de Outeiro.

(2) A CODESA também é responsável pela administração do Porto Organizado de Barra do Riacho, onde está localizado Terminal Privativo Especializado de Barra do Riacho (Portocel), que é administrado pela Aracruz Celulose S/A e Celulose Nipo-Brasileira (Cenibra).

(3) A CODESP administra atualmente o Terminal Pesqueiro do Porto de Laguna (SC), que está passando por processo de estadualização.

(4) A CODOMAR está em processo de extinção. Em julho de 2019, a administração dos Portos de Manaus foi remanejada para o governo do Amazonas, após a assinatura de um termo em Brasília com o Ministério da Infraestrutura.

Em 2018, os investimentos realizados pelas Companhias Docas foram de apenas R\$ 100,55 milhões, os menores dos últimos quinze anos (Gráfico 11). Esse montante é 58,4% menor que o investimento médio anual realizado entre 2015 e 2018 (R\$ 242,02 milhões), que, por sua vez, foi 56,6% menor que o registrado no quadriênio 2011-2014 (R\$ 557,62 milhões).

Com o objetivo de levantar recursos privados para investimentos no setor, o Governo Federal possui a intenção de desestatizar as Companhias Docas. A primeira candidata, segundo o Ministério da Infraestrutura, é a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA). Trata-se de um processo ainda em elaboração, tanto que a modelagem das privatizações está em estudo pelos técnicos do governo, mas fundamental para permitir a retomada dos investimentos no setor.

Gráfico 11 - Evolução dos investimentos realizados pelas Companhias Docas. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo IPCA.



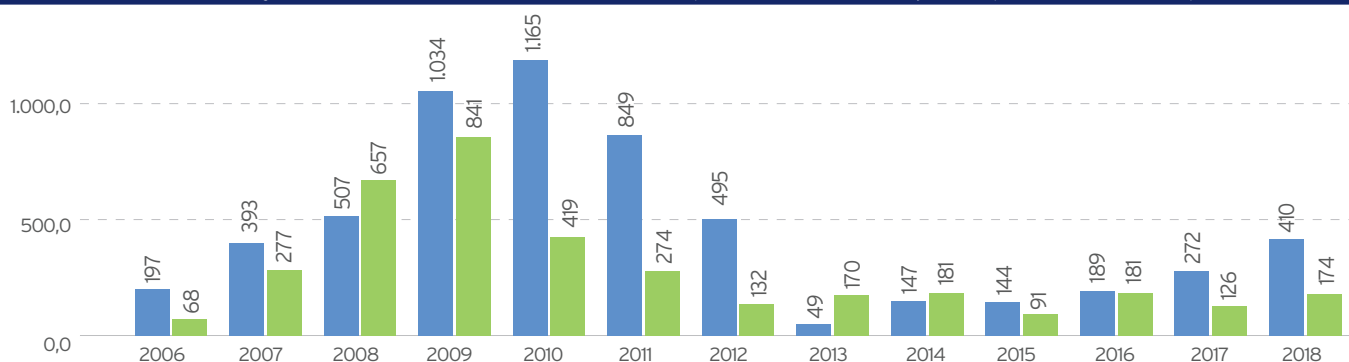
Fonte: Elaboração CNT com dados das Portarias Bimestrais de Investimentos das Estatais⁴¹.

5.2. Hidrovias

Em 2018, os investimentos do Governo Federal em infraestrutura hidroviária por meio do DNIT, Administração Direta e da antiga Secretaria dos Portos foi de R\$ 583,6 milhões, valor que, descontada a inflação, é 47,3% superior ao registrado em 2017 (Gráfico 12). Desse total, R\$ 173,7 milhões foram aplicados para adequação e manutenção de hidrovias e R\$ 409,8 em infraestrutura portuária. Nota-se que os investimentos nesse setor caíram consideravelmente no período recente - por exemplo, o investimento médio entre 2009 e 2011 nesse setor foi de R\$ 1,52 bilhão.

Em razão das dificuldades fiscais, para 2019, embora a autorização seja de R\$ 711,5 milhões, no primeiro semestre foram pagos apenas R\$ 87,59 milhões, valor 53,8% menor que registrado no mesmo período de 2018⁴².

Gráfico 12 - Evolução dos investimentos da União em infraestrutura aquaviária. Em R\$ milhões, ajustados para dezembro de 2018 pelo-IPCA.



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil..

5.3. Arrendamento de terminais

Em 2018, foram realizados, com sucesso, leilões de terminais nos portos de Miramar, Itaquí e Santos⁴³. Houve também três leilões em que não apareceram interessados - Terminais de Celulose e Veículos do Porto de Paranaguá (PR); Terminal de Cavaco de Madeira do Porto de Santana (AP) e Terminal de GLP BLO6 no Porto de Miramar (PA).

Em março de 2019 foram realizadas as concessões de três terminais portuários localizados no Porto de Cabedelo (PB)⁴⁴, cujos investimentos previstos são de cerca de R\$ 100,0 milhões, pelo prazo estimado dos contratos, que varia de 25 a 35 anos. Ademais, na mesma data, ocorreu o arrendamento do Terminal Portuário de Granéis Líquidos do Porto de Vitória (ES), uma área de aproximadamente 74 mil m² dedicada à movimentação de combustíveis. O investimento estimado é de R\$ 128,2 milhões.

No dia 13 de agosto de 2019 foram realizados os leilões de dois Terminais em Santos (STS 13 A e STS 20), cujos investimentos previstos são de R\$ 330,24 milhões, e um em Paranaguá (PAR 1), cujos investimentos ao longo dos 35 anos de contrato somam R\$ 87,00 milhões.

Além disso, a previsão do Ministério da Infraestrutura é de conceder mais oito terminais portuários e realizar a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) e do Porto Organizado de São Sebastião (SP), cujos

Tabela 8 – Novos projetos do Governo Federal para a infraestrutura aquaviária e previsão de investimentos

| Descrição | Terminal | Investimentos Previstos (R\$ milhões) |
|--|-----------------------|---------------------------------------|
| Desestatizações | | |
| Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) | - | 1.000,00 |
| Porto Organizado de São Sebastião (SP) | - | 574,37 |
| Arrendamentos | | |
| Porto de Itaquí | IQI 03 (Combustíveis) | 58,67 |
| | IQI 11 (Combustíveis) | 63,71 |
| | IQI 12 (Combustíveis) | 177,28 |
| | IQI 13 (Combustíveis) | 178,50 |
| Porto de Santos | STS 14 (Contêiner) | 237,36 |
| Porto de Paranaguá | PAR 12 (Veículos) | 80,10 |
| | SUA 05 (Contêineres) | 1.205,17 |
| Porto de Suape | SUA 01 (Veículos) | 7,59 |
| Total | | 3.582,75 |

Fonte: Elaboração CNT com dados do Ministério da Infraestrutura e do PPI.

6. Considerações finais

A crise fiscal enfrentada pelo Brasil nos últimos anos diminuiu de maneira significativa a disponibilidade de recursos orçamentários da União para investimentos em manutenção, adequação, interligação e ampliação da infraestrutura de transportes no país.

Destaca-se que, mesmo com a aprovação da Reforma da Previdência, no curto prazo, as projeções mais otimistas mostram que as quantias não serão suficientes para a adequação, manutenção e expansão da infraestrutura de transporte. Por isso, a atração da iniciativa privada para financiamento e gestão dos ativos é hoje um dos motores para desenvolvimento das rodovias, ferrovias, portos e aeroportos do país. Assim, a aceleração dos programas de concessões da infraestrutura de transporte é fundamental para o desenvolvimento econômico brasileiro.

O levantamento realizado neste estudo mostra que, em 2018, os investimentos em infraestrutura de transporte realizados com recursos orçamentários da União, da Infraero e das Companhias Docas⁴⁵ foram de R\$ 11,23 bilhões, valor que, descontada a inflação do período, é 2,52% inferior ao executado em 2017 e o menor dos últimos doze anos⁴⁶. A queda dos investimentos foi generalizada: ocorreu em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos públicos federais. Para 2019, o montante autorizado para investimentos da União e das referidas estatais é de R\$ 10,01 bilhões (ver resumo na Tabela 9, no Apêndice). Assim, mesmo que todo esse orçamento venha a ser executado, em 2019, os investimentos serão os menores dos últimos treze anos.

Nas rodovias públicas federais, os investimentos em 2018 alcançaram R\$ 7,48 bilhões e a expectativa para 2019 é que sejam aportados pelo DNIT apenas R\$ 6,19 bilhões, a menor monta dos últimos treze anos. No âmbito das rodovias concessionadas, 2018 registrou o quinto ano seguido de queda dos investimentos no setor, principalmente em razão dos problemas enfrentados pelas concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais. As cinco concessões que deveriam ter duplicado seus trechos até abril deste ano cumpriram apenas 21,1% do previsto. O novo programa de concessões federais deverá atrair R\$ 163,92 bilhões em investimentos. Contudo, a restrição de recursos públicos para manter a malha federal prejudica sobremaneira sua qualidade e o desenvolvimento econômico brasileiro.

Nas ferrovias concessionadas, os investimentos alcançaram R\$ 4,22 bilhões em 2018, o terceiro ano consecutivo de queda em razão dos cronogramas contratuais. Para o período 2019-2021, os investimentos previstos na malha atual são da ordem de R\$ 16,67 bilhões. Há expectativa de crescimento da movimentação ferroviária nos próximos anos, dado que a meta do Governo Federal é concessionar mais 2.430 km de ferrovias que deverão gerar R\$ 18,73 em investimentos.

Nos aeroportos federais, destaca-se que os investimentos nos 22 aeroportos concessionados até o momento alcançaram R\$ 19,31 bilhões entre 2012 e 2018 e significaram melhorias significativas nos ativos transferidos para iniciativa privada. A concessão de todos os aeroportos da Infraero até 2022, somada com as atuais concessões, deverá atrair R\$ 43,60 bilhões em investimentos ao longo dos contratos (sendo R\$ 10,28 bilhões nos novos contratos) e gerar mais de R\$ 50,00 bilhões em outorgas.

Por fim, na infraestrutura aquaviária, os investimentos federais nos últimos anos foram extremamente baixos. No âmbito das Companhias Docas, registrou-se no ano passado o menor montante dos últimos quinze anos. Os novos arrendamentos portuários deverão atrair R\$ 3,58 bilhões em investimentos no setor.

Nesse cenário, espera-se que a ampliação e modernização da infraestrutura de transportes brasileira nos próximos anos contará com o protagonismo da iniciativa privada. Os esforços do Ministério da Infraestrutura, em parceria com o PPI, para acelerar e aperfeiçoar os programas de concessão para promover a integração e diversificação da malha de transportes nacional e resolver alguns gargalos no sistema de transportes no Brasil são notáveis.

As 26 concessões que foram realizadas nos primeiros quatro meses deste ano - 12 aeroportos, 13 áreas portuárias e 1.537 km da Ferrovia Norte-Sul - garantiram R\$ 7,24 bilhões em investimentos futuros e arrecadação de ao menos R\$ 5,95 bilhões em outorgas. Os resultados dos leilões foram exitosos e demonstraram a confiança dos investimentos nacionais e estrangeiros no país.

Caso se concretizem, os demais projetos prometidos pelo governo federal certamente irão diversificar a matriz de transportes e logística brasileira, diminuir os custos de transporte e darão sustentabilidade ao crescimento econômico. Apesar das boas ações, é preciso intensificá-las para que a infraestrutura de transporte se torne mais densa, interligada e tenha a qualidade que impulse a produtividade e garanta a competitividade das empresas brasileiras no cenário internacional. Vale destacar que é fundamental que o governo busque resolver os entraves das concessões rodoviárias com problemas e avançar na negociação para prorrogação antecipada das concessões ferroviárias.

Contudo, sem a complementação dos investimentos públicos, que são e continuarão sendo imprescindíveis, principalmente na infraestrutura rodoviária, por onde transita a maior parte da produção nacional, o desenvolvimento que o Brasil precisa não será alcançado.

Além da infraestrutura, para o desenvolvimento do setor de transportes é preciso avançar em muitas outras áreas. Em setembro de 2018, a CNT publicou o documento "O transporte move o Brasil - Propostas da CNT aos Candidatos"⁴⁷, que trata de temas prioritários e sensíveis que merecem destacada atenção durante a gestão 2019-2022. Abaixo, estão as propostas emergenciais que, do ponto de vista da CNT, devem ser iniciadas pelo governo já em 2019:

- Promoção de PPPs (Parcerias Público-Privadas) para a manutenção rodoviária;
- Aprovação da Reforma do Sistema Tributário Nacional, visando à diminuição da burocracia e da carga tributária;
- Simplificação da legislação de debêntures de infraestrutura como forma de viabilizar novos investimentos para o setor de transporte;
- Descontingenciamento dos recursos do Funset (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito) e do FNAC (Fundo Nacional de Aviação Civil) para que sejam executados em suas destinações legais;
- Ampliação da abrangência do programa BR-Legal de modo a renovar a sinalização das rodovias federais;
- Apoio técnico e financeiro para o desenvolvimento dos Planos Municipais de Mobilidade;
- Criação de um programa nacional de renovação da frota de veículos rodoviários pesados;
- Aprimoramento do sistema Porto sem Papel;
- Desburocratização e facilitação dos processos de regularização ambiental.

Apêndice

Tabela 9 – Investimentos da União, Infraero e Companhias Docas na infraestrutura de transporte. Em R\$ milhões, atualizados pelo IPCA para dezembro de 2018

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019* |
|---|--------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Transporte Aéreo | 2.142 | 2.346 | 2.117 | 1.942 | 2.425 | 3.300 | 3.471 | 3.930 | 4.191 | 3.507 | 2.408 | 2.040 | 2.421 | 2.297 |
| Fundos e Outros | 987 | 1.367 | 1.454 | 1.230 | 1.395 | 1.585 | 1.565 | 1.738 | 2.401 | 2.298 | 1.678 | 1.485 | 1.894 | 1.757 |
| Fundos (1) | 985 | 1.347 | 1.452 | 1.165 | 1.229 | 1.543 | 1.548 | 1.736 | 2.401 | 2.298 | 1.678 | 1.485 | 1.894 | 1.757 |
| Outros | 3 | 20 | 2 | 65 | 165 | 42 | 17 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Infraero | 1.155 | 979 | 663 | 712 | 1.030 | 1.715 | 1.907 | 2.193 | 1.790 | 1.210 | 730 | 555 | 527 | 540 |
| Transporte Aquaviário | 459 | 867 | 1.476 | 2.189 | 2.051 | 1.553 | 1.186 | 848 | 941 | 663 | 630 | 576 | 684 | 1.152 |
| Ministério da Infraestrutura (2) | 264,9 | 670,2 | 1.163,9 | 1.874,7 | 1.584,5 | 1.123,1 | 627,5 | 219,0 | 328,1 | 234,3 | 370,7 | 396,2 | 583,6 | 711,5 |
| Companhia Docas | 194 | 197 | 312 | 315 | 467 | 430,34 | 558,19 | 629,31 | 612,69 | 428 | 259 | 180 | 101 | 440 |
| Companhia Docas do Ceará - CDC | 37 | 8 | 3 | 10 | 23 | 29 | 115 | 139 | 89 | 35 | 9 | 5 | 4 | 17 |
| Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA | 21 | 14 | 5 | 0 | 14 | 27 | 135 | 99 | 61 | 77 | 53 | 42 | 42 | 37 |
| Companhia Docas do Estado da Bahia - CODEBA | 27 | 48 | 26 | 21 | 11 | 3 | 26 | 52 | 31 | 17 | 9 | 9 | 4 | 44 |
| Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP | 23 | 38 | 108 | 93 | 210 | 53 | 164 | 253 | 343 | 245 | 128 | 92 | 19 | 178 |
| Companhia Docas do Pará - CDP | 2 | 3 | 17 | 51 | 46 | 128 | 61 | 11 | 29 | 16 | 5 | 3 | 2 | 29 |
| Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ | 64 | 39 | 124 | 73 | 19 | 9 | 7 | 26 | 17 | 32 | 35 | 28 | 26 | 70 |
| Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN | 20 | 47 | 30 | 66 | 143 | 181 | 50 | 49 | 44 | 5 | 20 | 0 | 2 | 64 |
| Transporte Ferroviário | 653 | 948 | 1.627 | 1.681 | 4.069 | 2.334 | 1.533 | 3.075 | 3.372 | 1.839 | 1.077 | 633 | 648 | 376 |
| VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. | 593 | 830 | 1.456 | 1.536 | 3.930 | 2.162 | 1.418 | 2.991 | 3.329 | 1.816 | 1.063 | 605 | 620 | 278 |
| Outros (3) | 60 | 118 | 171 | 145 | 139 | 172 | 115 | 84 | 43 | 23 | 14 | 27 | 28 | 98 |
| Transporte Rodoviário | 8.023 | 9.329 | 9.011 | 13.225 | 16.383 | 16.804 | 13.241 | 11.179 | 11.371 | 6.756 | 9.195 | 8.275 | 7.481 | 6.191 |
| Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) | 8.023 | 8.896 | 8.456 | 12.626 | 15.873 | 16.245 | 12.368 | 11.173 | 11.166 | 6.749 | 9.013 | 8.107 | 7.474 | 6.186 |
| Outros (4) | 0 | 433 | 554 | 599 | 510 | 559 | 873 | 6 | 204 | 7 | 182 | 168 | 6 | 6 |
| Total Geral | 11.278 | 13.490 | 14.231 | 19.037 | 24.929 | 23.992 | 19.431 | 19.033 | 19.874 | 12.765 | 13.310 | 11.525 | 11.235 | 10.016 |

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil..

* Valor autorizado para o ano.

(1) Fundo Aeronáutico e Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

(2) Inclui aportes realizados pelo próprio Ministério (administração direta), pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Secretaria dos Portos. Há também, entre 2006 e 2011, aporte de cerca de R\$ 800 mil realizado pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF) e pela Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE).

(3) Inclui aportes realizados pelo DNIT e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

(4) Inclui aportes realizados pela ANTT, Ministério da Infraestrutura (administração direta) e pela Secretaria dos Portos.

¹A extensão da malha rodoviária pavimentada federal, de 67.106 km, foi obtida na Pesquisa CNT de Rodovias 2019.

²Consideramos, para os propósitos deste trabalho, apenas as concessionárias associadas à Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), para as quais há dados de investimentos disponíveis.

³Dados extraídos do Atlas CNT do Transporte - 2ª Edição e do Relatório Anual 2018 da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

⁴Para mais informações, ver Atlas CNT do Transporte, 2ª Edição. Disponível em: <<https://www.atlas.cnt.org.br/>>

⁵Em uma escala de 1 a 7, a nota do Brasil nesse quesito é 3. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf.

⁶Segundo a Pesquisa CNT de Rodovias 2019.

⁷Em 2011, melhor ano da série, os investimentos realizados pelo governo federal na infraestrutura rodoviária alcançaram, em valores atuais, R\$ 16,80 bilhões. Os aportes em rodovias, pontes, viadutos e demais elementos que compõem a malha rodoviária federal representam, historicamente, cerca de dois terços dos investimentos da União na infraestrutura de transporte - 64,9% na média dos anos de 2015 e 2018.

⁸Os dados sobre a extensão da malha rodoviária federal sob gestão pública foram extraídos das Pesquisas CNT de Rodovias. Em 2008, como não houve edição da referida Pesquisa, foi utilizado a média entre 2007 e 2009.

⁹A ABCR possui 58 concessionárias associadas, das quais 20 são de concessões federais, 36 estaduais e 2 municipais. Em 2018, as concessionárias de rodovias geraram 49 mil empregos diretos e indiretos, segundo a ABCR. A cobrança de pedágios, desde que não excessiva e com tarifas módicas, sustenta os investimentos e a manutenção nos trechos rodoviários, que são elementos essenciais para o bom desempenho da infraestrutura do país.

¹⁰Em 2013, que foi o melhor ano da série, os aportes somaram R\$ 9,23 bilhões em valores atuais.

¹¹Em março de 2015 ocorreu a relicitação da Ponte Rio-Niterói (RJ).

¹²O convênio de delegação do Governo Federal ao Estadual, a vencer em 2021, não será renovado.

¹³Os investimentos estimados pela CNT diferem ligeiramente dos divulgados pelo Ministério uma vez que foram atualizados com dados recentes do PPI.

¹⁴A licitação do trecho chegou a ser lançada em 2018, mas foi suspensa no mesmo ano..

¹⁵Disponível em <http://agenciaminas.mg.gov.br/noticia/governo-de-minas-gerais-lanca-novo-programa-de-concessoes-de-rodovias>.

¹⁶Contempla 218 km atualmente operados pela Centrovias, do Grupo Arteris, cujo contrato vence no início de 2020, além de 1.055 quilômetros operados pelo DER-SP.

¹⁷Conforme a publicação Conjuntura Investimentos de junho de 2018, na visão da CNT, a prorrogação antecipada das concessões ferroviárias seria a melhor saída para o governo estimular investimentos no setor.

¹⁸A VALEC é uma empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, nos termos previstos na Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, cuja função social da VALEC é a construção e exploração de infraestrutura ferroviária.

¹⁹Os investimentos do Governo Federal em ferrovias consumiram 8,6% dos gastos entre 2015 e 2018. Para mais informações, ver a publicação Conjuntura do Transporte de 24/07/2018, "Investimentos públicos e privados em rodovias e ferrovias no Brasil". Disponível em <http://www.cnt.org.br/publicacao/?artigo=conjuntura-transporte>.

²⁰No primeiro semestre de 2019 a Valec já aportou R\$ 289,7 milhões nos trechos sob sua responsabilidade.

²¹Informações retiradas dos Planos Trienais de Investimentos 2019-2021.

²²A outorga vencedora, da empresa Rumo S.A., foi de R\$ 2,7 bilhões e representou ágio de 100,29% sobre o lance mínimo de R\$ 1,35 bilhão. Os investimentos previstos ao longo dos 30 anos de contrato somam R\$ 2,79 bilhões. A estimativa é que, ao final da concessão, o trecho ferroviário em questão possa capturar uma demanda equivalente a 22,73 milhões de toneladas.

²³A reformulação do modelo de concessões a partir da quinta rodada, em blocos, com livre participação, extinção da outorga anual fixa, estabelecimento de pagamento de outorga variável sobre as receitas obtidas pelas concessionárias e flexibilidade para realização dos investimentos foi positiva. Para mais informações, veja o Economia em Foco "Quinta Rodada de Concessões de Aeroportos". Disponível em: <https://www.cnt.org.br/analises-transporte>.

²⁴Todos os contratos de concessão, que são geridos e fiscalizados pela ANAC, preveem níveis de qualidade dos serviços baseados em padrões internacionais.

²⁵Não estão incluídos os aportes realizados pela Infraero nos aeroportos concessionados.

²⁶A maior parte dos recursos que ingressam no FNAC é contingenciada pelo governo federal e uma outra parte serve para fazer aporte nos aeroportos em que a Infraero é sócia.

²⁷Os investimentos em manutenção e ampliação de aeroportos consumiram 21,2% dos investimentos do Governo Federal em Infraestrutura de Transporte União entre 2015 e 2018. Inclui majoritariamente os investimentos (GND 4) do Fundo Aeronáutico e Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e não inclui a Infraero.

²⁸A alienação da participação acionária da Infraero nessas concessões, que já havia sido anunciada pelo Governo Federal no final de 2017, ainda não se concretizou.

²⁹Segundo a Infraero, será contratada consultoria do mercado para realizar este trabalho e, após definir o valor da participação de 49% em cada um dos referidos aeroportos, a consultoria indicará o melhor formato para a venda desses ativos. Informação disponível em: <https://www4.infraero.gov.br/imprensa/noticias/infraero-estuda-formas-para-vender-participacoes-em-aeroportos-concedidos/>.

³⁰O funcionamento do FNAC é regulamentado pelo Decreto nº 8.024/2013, que afirma que o Fundo tem por finalidade destinar recursos para o desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil em consonância com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

³¹A infraestrutura da aviação civil brasileira é administrada pela SAC, que foi criada em 2011 sob o status de Ministério (MP 527/2011, convertida na Lei nº 14.462), posteriormente incorporada ao extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e atualmente integra o Ministério da Infraestrutura.

³²Cuja sigla é "TEI". Art. 1º, Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

³³Cuja sigla é "Ataero: Adicional de tarifa aeroportuária". O Ataero foi extinto por meio da Lei nº 13.319/2016. Atualmente, os valores cobrados ficam integralmente para os operadores aeroportuários. Contudo, ressalta-se que, no âmbito das concessões, a diferença entre os valores das tarifas revistas e os daquelas decorrentes dos contratos para exploração de infraestrutura aeroportuária ainda estiveram vigentes até a conclusão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Esse tributo foi criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989.

³⁴Conforme o § 2 do Art. 63 da Lei 12.462/2011.

³⁵Conforme o § 5 do Art. 63 da Lei 12.462/2011.

³⁶Porto organizado é um bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

³⁷Um TUP é uma instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado. Informação disponível em: <<http://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article/63-bit/5110-bitpublic.html#infrahidro>>.

³⁸Para mais detalhes sobre o desempenho do transporte aquaviário no Brasil no período recente, ver a publicação Conjuntura do Transporte - Desempenho do Setor, de junho de 2019. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/analises-transporte>.

³⁹Embora a movimentação de mercadorias no modal aquaviário pelo transporte de cabotagem e navegação interior estejam crescendo, o transporte marítimo de longo curso predomina. Entre 2010 e 2018, este respondeu, na média, por 75,6% do volume total transportado pelo modal aquaviário no Brasil, enquanto a cabotagem respondeu, em média, por 15,3%, e a navegação interior, por 9,0% do volume total transportado. Em relação ao perfil das cargas, há concentração em commodities minerais e combustíveis, que responderam por 54,0% da movimentação portuária brasileira entre 2010 e 2018.

⁴⁰A principal instalação portuária privada é o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, que movimentou 16,0% da carga total em 2018. Em segundo lugar ficou o Porto de Santos (10,0%).

⁴¹Inclui as seguintes empresas: Companhia Docas do Ceará (CDC); Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA); Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP); Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA); Companhia Docas do Pará (CDP); Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ); Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). A Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR), que está em processo de liquidação pelo governo federal, não foi incluída na análise.

⁴²Entre 2015 e 2018, o investimento médio anual em infraestrutura hidroviária realizado pela União por meio do DNIT, Administração Direta e da antiga Secretaria dos Portos foi de R\$ 396,20 milhões, valor 30,9% inferior que o observado no período 2011-2014. A infraestrutura hidroviária recebeu 5,2% do montante, que foi aplicado na conservação e ampliação de portos, dragagem e melhoramento dos canais.

⁴³Terminais de GLP (BL05 e MI01) do Porto de Miramar (06/04/2018); Terminal de Carga Geral do Porto de Itaquí (27/07/2018); Terminal ST3 do Porto de Santos.

⁴⁴Os terminais são: AE-10, AE-11 e AI-01.

⁴⁵A Infraero e as Companhias Docas são estatais independentes, que são aquelas que dispõem de receitas próprias, geradas por suas atividades, para pagamento de suas despesas de pessoal, custeio e investimento. Já as estatais dependentes, como é o caso da Valec, não possuem receitas próprias e necessitam de recursos do orçamento fiscal para seu funcionamento.

⁴⁶Os aportes realizados em 2006, em valores atuais, somam R\$ 11,27 bilhões.

⁴⁷<http://www.cnt.org.br/imprensa/Noticia/cnt-apresenta-propostas-presidenciais-novo-governo>.