

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 diretamente pela União, pelas suas estatais e pelas concessionárias privadas da área de transporte no Brasil no período recente e fazer um resumo dos valores de investimentos no setor previstos na carteira de projetos do programa de concessões do Governo Federal.

O texto está dividido em seis partes: além desta introdução, há uma seção com detalhamento dos investimentos para cada tipo de infraestrutura - ferroviária, rodoviária, aeroviária e aquaviária - e, por fim, as considerações finais.

2. Infraestrutura Rodoviária

Segundo dados do Fórum Econômico Mundial¹, a qualidade da malha rodoviária brasileira possui nota 3 em uma escala de 1 (pior) a 7 (melhor), o que faz com que o país figure na posição 116 entre os 141 países analisados. A conectividade dessa malha, por sua vez, possui nota 76,1 em uma escala de zero (pior) a 100 (melhor), deixando o Brasil na posição de número 69 entre 141 países.

Embora existam diversas concessionárias privadas de rodovias no Brasil, a maior parte da infraestrutura é - e deverá continuar sendo - construída e mantida pelo setor público - federal, estaduais e municipais. A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), entidade que representa o setor de concessões de rodovias no Brasil, é formada por 16 concessionárias federais, 30 estaduais e 1 municipal, que operam 15.616 quilômetros de rodovias².

Os investimentos nessas malhas, tanto os privados quanto os públicos federais, estão caindo ano após ano. No caso dos investimentos públicos, o motivo é conhecido: escassez de recursos e falta de espaço orçamentário. Ilustrativo dessa carência é o fato de que, em 2020, aplicou-se em toda a malha rodoviária federal menos do que se aplicava somente em manutenção dez anos atrás.

No caso dos investimentos privados, a queda é explicada principalmente pela dificuldade de investimentos das concessionárias da 3ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais. Os contratos firmados nesta Etapa do Programa, em razão de problemas na modelagem e de dificuldades financeiras de algumas concessionárias, estão com sérias dificuldades para serem cumpridos, o que explica a queda nos investimentos privados em rodovias no Brasil nos últimos anos. Em 2020, destaca-se também que a pandemia reduziu o fluxo de caixa das concessionárias e aparentemente está dificultando os aportes para todas, não apenas da 3ª etapa.

Em 2019, os investimentos em rodovias (concessionadas e sob gestão do Governo Federal), atingiram R\$ 12,38 bilhões, valor que, descontada a inflação, é 16,3% menor que o registrado em 2018 e também o menor valor na década, conforme resume a **Tabela 1**. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA³.

Entre 2010 e 2019, foram investidos R\$ 191,58 bilhões nas rodovias federais e nas rodovias concessionadas. Desse montante, 39,1% (R\$ 74,91 bilhões) foram aportados pelas concessionárias e 60,9% (R\$ 116,67 bilhões) pelo Governo Federal⁴. Destaca-se a importância dos investimentos das concessionárias para a infraestrutura rodoviária brasileira: mesmo com uma malha cerca de 3,4 vezes menor⁵, o aporte delas é bem próximo ao da União.

Tabela 1 - Investimentos em rodovias (R\$ milhões)

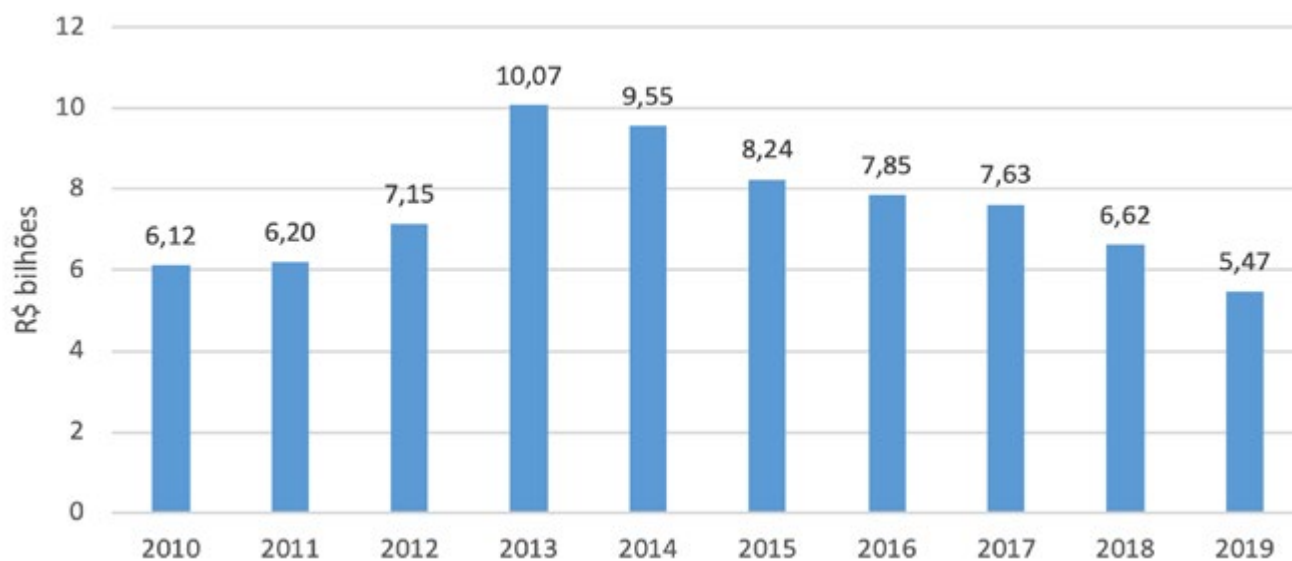
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Concessões ABCR	6.115,51	6.201,26	7.147,50	10.071,61	9.552,71	8.244,84	7.854,46	7.626,19	6.624,25	5.472,80	n.d.
Governo Federal	17.862,17	18.320,37	14.435,53	12.187,61	12.396,19	7.364,84	10.024,19	9.021,60	8.155,58	6.904,36	6.742,73
Total	23.977,68	24.521,63	21.583,02	22.259,22	21.948,91	15.609,68	17.878,65	16.647,79	14.779,83	12.377,16	n.d.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil e da ABCR. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

A seguir serão detalhados os investimentos realizados pelas atuais concessionárias de rodovias no Brasil no período recente e também os aportes realizados pelo Governo Federal. Ao fim da seção, informações sobre a carteira de projetos rodoviários do Governo Federal são apresentadas.

a. Concessões rodoviárias

Os investimentos em concessões rodoviárias no Brasil caem há seis anos seguidos e, em 2019, registraram o menor montante da última década: R\$ 5,47 bilhões. Os dados são da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e são mostrados no Gráfico 1 e detalhados na Tabela 2. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Gráfico 1 - Investimentos das concessionárias em rodovias (R\$ bilhões)


Fonte: Elaboração CNT com dados da ABCR. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Tabela 2 - Investimentos das Concessionárias em Rodovias, por tipo de programa (R\$ milhões)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total	6.115,51	6.201,26	7.147,50	10.071,61	9.552,71	8.244,84	7.854,46	7.626,19	6.624,25	5.472,80	n.d.
Federais	1.677,38	2.458,69	2.854,52	3.182,76	4.075,10	4.563,62	3.887,83	3.443,48	2.462,77	n.d.	n.d.
São Paulo	3.454,33	2.647,80	3.262,48	5.653,02	3.968,20	2.369,03	2.136,02	2.698,46	2.965,77	n.d.	n.d.
Paraná	518,52	411,67	472,79	652,55	818,29	766,81	1.248,93	1.112,27	998,96	n.d.	n.d.
Rio Grande do Sul	99,33	238,11	234,68	200,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	n.d.	n.d.
Demais programas	365,95	444,99	323,04	382,38	691,12	545,38	581,68	371,98	196,76	n.d.	n.d.

Fonte: Elaboração CNT com dados da ABCR. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

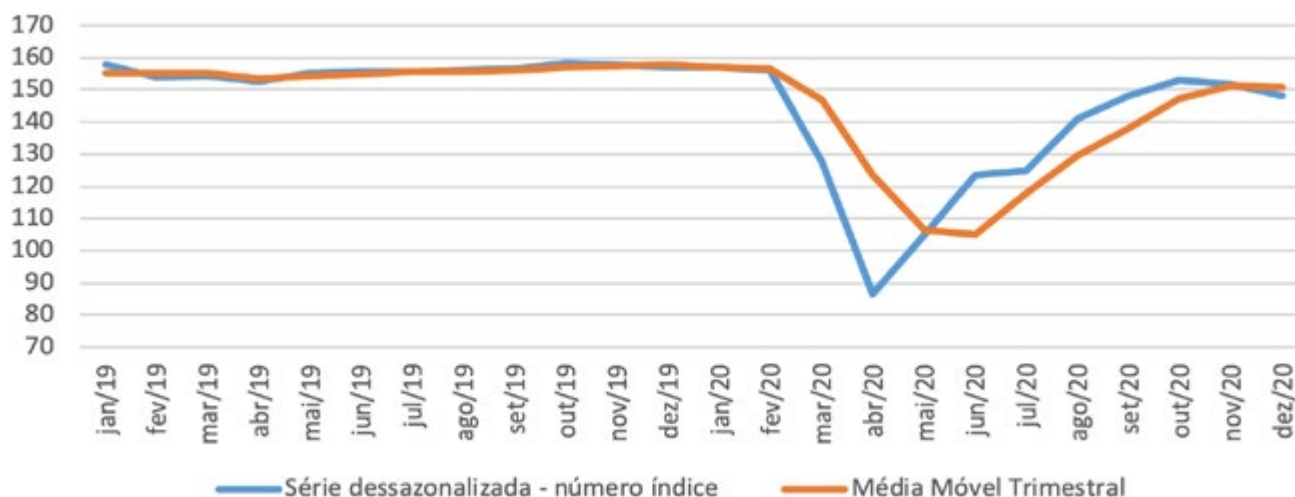
* n.d.: Não disponível. Até o momento, a ABCR não divulgou essas informações.

A situação das concessões rodoviárias no Brasil é complexa. As da 3ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais estão com dificuldades financeiras e isso lhes impede de cumprir com suas obrigações, o que fez o investimento cair no período recente. Além disso, em razão do contexto atual, muitas das concessões esperam do governo federal o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

A crise econômica desencadeada pela pandemia impactou fortemente o setor de concessões rodoviárias.

Em março, excluindo os efeitos das variações sazonais, o movimento das rodovias concessionadas recuou em média 18,3% na comparação com fevereiro, segundo medição do índice divulgado mensalmente pela ABCR⁶. Em abril houve nova queda na margem, de 32,1%. Nos meses seguintes o fluxo apresenta tendência de recuperação: 21,3% em maio, 17,5% em junho, 1,2% em julho, 12,9% em agosto, 5,1% em setembro, e 3,3% em outubro. Contudo, nos últimos dois meses do ano, a variação do fluxo de veículos voltou a ficar negativa: -0,8% em novembro e -2,5% em dezembro. Com esse desempenho, o índice de dezembro ainda ficou 5,2% abaixo do índice de fevereiro, antes da crise (**Gráfico 2**). A queda provocada pela pandemia foi a pior desde a criação do indicador, em 1999, superando a retração pontual observada durante a greve dos caminhoneiros de 2018.

Gráfico 2 - Índice ABCR - Fluxo total de veículos



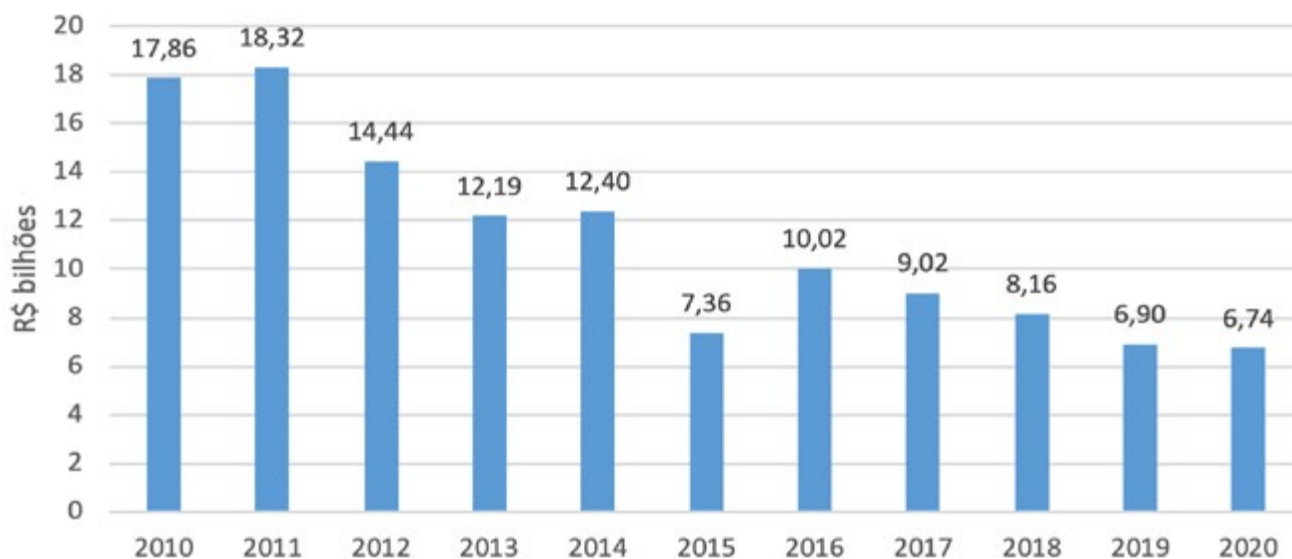
Fonte: Elaboração CNT com dados da ABCR.

b. Governo Federal

Em 2019, os investimentos da União em rodovias foram de R\$ 6,90 bilhões, o menor valor desde 2010. Em 2020, foram investidos R\$ 6,74 bilhões, praticamente o mesmo que no ano passado, conforme ilustra o **Gráfico 3**. A análise mais longa evidencia uma tendência de queda dos investimentos públicos em rodovias praticamente contínua na última década⁷, sendo o montante de 2020 pouco mais de um terço do verificado há dez anos, em 2011, R\$ 18,32 bilhões em valores atuais, pico da série histórica.

O investimento médio anual em rodovias federais no quinquênio 2016-2020 foi de aproximadamente R\$ 8,17 bilhões ao ano, valor 36,9% menor que o verificado no quinquênio imediatamente anterior (2011-2015), de R\$ 12,94 bilhões ao ano. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Gráfico 3 - Investimentos do Governo Federal em Rodovias, em R\$ bilhões



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

A redução do investimento total em rodovias federais na última década ocorreu em razão de uma diminuição dos aportes da União em todas as três principais classes de intervenção na infraestrutura rodoviária: adequação, construção e manutenção.

O montante executado em adequação de rodovias em 2020 é de R\$ 1,90 bilhão, o menor patamar da última década. Os desembolsos para a construção de trechos em 2020 - R\$ 907,97 milhões - também foram os menores da década. Os pagamentos para obras e serviços de manutenção caíram no período recente, porém em menor magnitude que outras duas classes de intervenções supracitadas, alcançando R\$ 3,93 bilhões, praticamente metade do que se executava há dez anos. Esses dados estão registrados na **Tabela 3**. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Os aportes em manutenção, nos últimos cinco anos, representaram cerca de 60,0% dos gastos totais da União em rodovias, enquanto os desembolsos para adequação somaram uma média de 25,3% e os gastos com construção ficaram na casa dos 15,0%.

Tabela 3 - Investimentos do Governo Federal em Rodovias, em R\$ milhões, por tipo de intervenção.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total	17.862,17	18.320,37	14.435,53	12.187,61	12.396,19	7.364,84	10.024,19	9.021,60	8.155,58	6.904,36	6.742,73
Adequação	3.618,55	4.777,43	4.707,90	3.925,67	3.780,39	2.126,59	2.068,82	2.031,16	2.413,06	1.927,84	1.898,08
Construção	4.369,30	5.346,99	5.005,49	2.484,45	1.994,39	1.380,46	1.444,58	1.467,26	1.155,94	1.068,73	907,97
Manutenção	9.868,68	8.188,66	4.648,21	5.773,72	6.621,24	3.855,93	6.444,82	5.522,25	4.585,45	3.905,94	3.929,16
Outros	5,64	7,30	73,92	3,76	0,17	1,87	65,96	0,93	1,15	1,85	7,53

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

A redução dos investimentos nas rodovias federais no período recente é preocupante, pois impacta negativamente a qualidade da malha nacional, que, quando comparada internacionalmente, possui reduzido nível de pavimentação, baixa densidade da extensão pavimentada e qualidade indesejável.

Embora o Ministério da Infraestrutura, por intermédio do DNIT, esteja entregando obras importantes em todo o país, como duplicações, acessos, terceiras faixas, restauração do pavimento e recuperação de pontes e obras de arte especial, 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 modernização em larga escala. De fato, ainda que se verifique claro esforço, os recursos não são adequados sequer para a manutenção apropriada da malha.

c. Carteira de Projetos do Governo Federal: Rodovias

Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, as concessões rodoviárias previstas até 2022 deverão alavancar ao menos R\$ 135,10 bilhões em investimentos, considerando 12 projetos que alcançam 16.487 km de rodovias. A **Tabela 4** mostra o resumo dos investimentos previstos nesses projetos.

Tabela 4 - Investimentos previstos com concessões rodoviárias federais até 2022							
Trecho	Rodovias	Extensão	CAPEX	OPEX	Prazo	Editais	Leilão
Anápolis/GO a Aliança do Tocantins/TO	BR-153/080/414/GO/TO	851	8,5	6,2	35	1º trim 2021	1º trim 2021
Sinop/MT à Miritituba/PA	BR-163/230/MT/PA	970	1,9	1,0	10	4º trim 2020**	1º trim 2021
Belo Horizonte a Gov. Valadares/MG e Viana/ES	BR-381/262/MG/ES	672	7,7	5,0	30	4º trim 2020**	1º trim 2021
Rio de Janeiro/RJ a São Paulo/SP	BR-116/101/SP/RJ (Dutra)	599	15,0	10,7	30	1º trim 2021	2º trim 2021
Rodovias Integradas do Paraná*	-	4.114	42,0	n.d.	n.d.	2º trim 2021	3º trim 2021
BR-116/RJ Além Paraíba à BR-040	BR-116/493/RJ/MG (CRT)	711	8,9	7,3	30	3º trim 2021	4º trim 2021
Navegantes/SC à divisa RS/SC	BR-470/282/153/SC	502	8,0	n.d.	35	3º trim 2021	4º trim 2021
Juiz de Fora/MG ao Rio de Janeiro/RJ	BR-040/495/MG/RJ (Concer)	211	3,1	3,2	30	4º trim 2021	1º trim 2022
Trechos diversos em 10 estados brasileiros	n.d.	5.348	32,6	n.d.	n.d.	2º trim 2022	3º trim 2022
Brasília/DF Juiz de Fora/MG	BR-040 (DF/GO/MG)	937	7,4	3,3	30	3º trim 2022	4º trim 2022
Ribeirão Cascalheira/MT Marabá/PA	BR-158/155/MT/PA	1.135	n.d.	n.d.	n.d.	3º trim 2022	4º trim 2022
BR-135/MA - Peritoró/MA - Timon/MA	BR-135/316/MA	438	n.d.	n.d.	n.d.	3º trim 2022	4º trim 2022
	Total	16.487,0	135,1				

Fonte: Elaboração CNT com dados do Ministério da Infraestrutura. * Extensão federal de 2.806 km e total 4.114,7 km.

**A data prevista de lançamento destes editais era no 4º trimestre de 2020; porém, até a divulgação deste estudo, não houve lançamento destes editais.

No geral, o critério de leilão das novas concessões rodoviárias será de menor tarifa, com deságio limitado e maior outorga como critério de desempate. Os prazos dos contratos irão variar de 10 a 35 anos, a depender do trecho. Cabe ponderar que não há vinculação dos valores de outorga a obras de infraestrutura, o que é motivo de preocupação para o setor.

3. Infraestrutura ferroviária

Segundo dados do Fórum Econômico Mundial⁸, a densidade da malha ferroviária brasileira é de apenas 3,6 km para cada 1.000 km², figurando na posição 78 entre 141 países analisados. No que diz respeito à eficiência dos serviços ferroviários, a nota brasileira é 2,5 em uma escala de 1 (pior) a 7 (melhor), o que faz com que o país figure na posição 86 entre os 141 países.

O modelo de operação das ferrovias brasileiras é baseado em concessões. Atualmente, praticamente todas as ferrovias de carga são concessionadas e as que ainda não o são⁹ possuem planos de serem transferidas para o setor privado em algum momento no futuro próximo.

Os investimentos nessas malhas, tanto os privados quanto os públicos, estão caindo ano após ano, por motivos distintos: no caso do setor privado, devem-se a execução normal dos investimentos previstos nos atuais contratos que estão vencendo¹⁰; no caso do setor público, a escassez de recursos é o motivo principal.

Em 2019, os investimentos em ferrovias sob gestão do Governo Federal caíram pelo quinto ano seguido conforme resume a **Tabela 5**. Destaca-se que os dispêndios do governo federal, via Valec, em sua maioria destinam-se à construção de trechos.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Concessões	7.248,50	9.710,73	8.928,07	8.066,91	8.797,68	9.474,92	7.030,00	5.889,08	4.762,78	3.507,29	n.d.
Governo Federal	4.436,00	2.544,48	1.670,91	3.351,95	3.676,02	2.005,35	1.174,64	691,44	706,86	577,03	364,09
Total	11.684,50	12.255,21	10.598,97	11.418,86	12.473,69	11.480,27	8.204,64	6.580,52	5.469,65	4.084,32	n.d.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil e da ANTF. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

a. Concessões

Em 2019, os investimentos privados em ferrovias foram de R\$ 3,51 bilhões, valor que, descontada a inflação, é 26,4% menor que o registrado em 2018 (R\$ 4,76 bilhões). Nesse modal, foi o quarto ano consecutivo de queda dos investimentos. Em 2020, os aportes das concessionárias de ferrovias em seus ativos tendem a aumentar, considerando todo o processo de prorrogação das concessões da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que foi concluído no quarto trimestre de 2020. O **Gráfico 4** mostra a evolução dos investimentos nas ferrovias concessionadas brasileiras na última década. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Gráfico 4 - Investimentos em Ferrovias Concessionadas (R\$ bilhões)



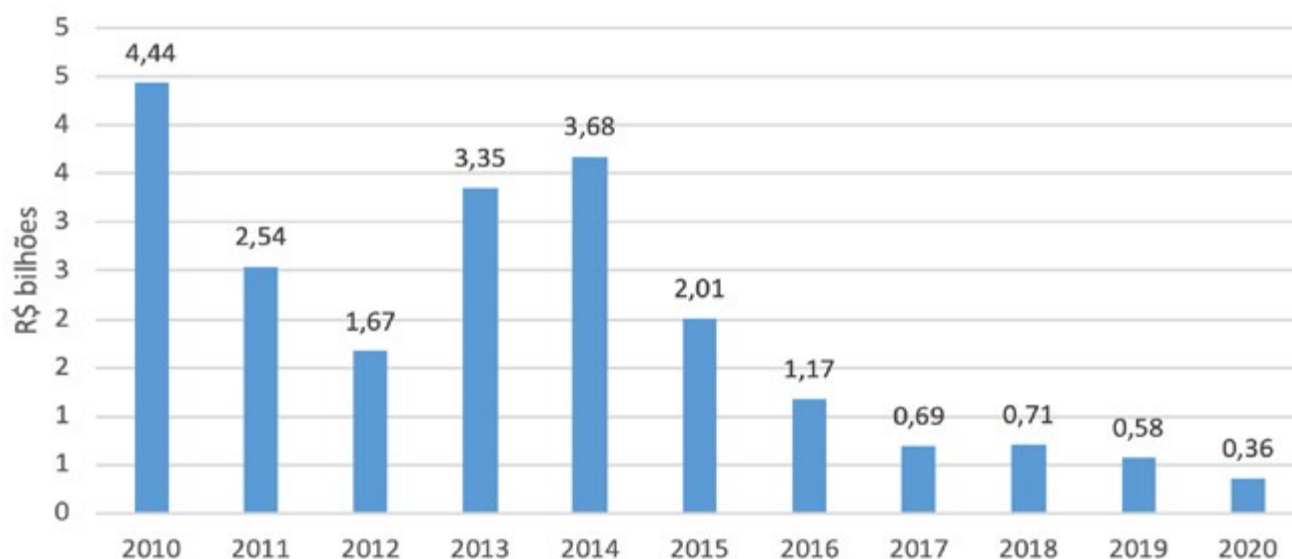
Fonte: Elaboração CNT com dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

A explicação principal para a retração dos aportes nas ferrovias concessionadas está na execução do cronograma de investimentos das concessões, que envolvem ciclos de desembolsos pré-determinados, e estão vencendo nos próximos anos. A expectativa é que os investimentos na malha ferroviária brasileira voltem a crescer com as novas concessões e com as renovações antecipadas, que serão detalhadas à frente.

b. Governo federal

Em 2019, os investimentos do Governo Federal em ferrovias foram de apenas R\$ 577,03 milhões, queda de 18,4% em relação ao ano anterior, quando descontada a inflação do período. Em 2020, foram investidos apenas R\$ 364,09 milhões no segmento, o menor montante da década, conforme mostra o **Gráfico 5**. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Gráfico 5 - Investimentos do Governo Federal em Ferrovias, em R\$ bilhões



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Entre 2015 e 2020, conforme mostra a **Tabela 6**, os investimentos do Governo Federal em ferrovias se concentraram nas obras da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), antes disso os maiores aportes eram na construção da Ferrovia Norte-Sul. Somente em 2019, foram R\$ 434,89 milhões investidos no empreendimento da FIOL, ou seja, 75,4% do total aportado pelo governo federal (R\$ 577,03 milhões). Entre 2010 e 2020, R\$ 6,93 bilhões já foram gastos nessa obra.

Tabela 6 - Investimentos do Governo Federal em Ferrovias, por objeto, em R\$ milhões

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Construção Ferrovia Norte-Sul	4.194,71	1.937,30	1.165,76	1.879,90	2.083,82	955,30	559,36	256,16	169,94	51,56	10,85
Construção FIOL	87,04	416,98	374,25	1.380,62	1.545,59	974,95	587,93	369,77	459,14	434,89	300,83
Outros	154,25	190,20	130,90	91,43	46,61	75,10	27,34	65,50	77,79	90,58	52,41
Total	4.436,00	2.544,48	1.670,91	3.351,95	3.676,02	2.005,35	1.174,64	691,44	706,86	577,03	364,09

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

O projeto completo da FIOL tem extensão de 1.527 quilômetros, entre Ilhéus (BA) e Figueirópolis (TO) e está dividido em três trechos:

- a) Trecho I: Ilhéus (BA) - Caetité (BA), com extensão de 537 km;
- b) Trecho II: Caetité (BA) - Barreiras (BA), com extensão de 485 km;
- c) Trecho III: Barreiras (BA) - Figueirópolis (TO), com extensão aproximada de 505 km, em fase de estudos e projetos.

O Trecho I, entre Ilhéus (BA) e Caetité (BA), é o que está mais adiantado e que foi qualificado para subconcessão. O empreendimento está sendo executado pela Valec (Engenharia, Construção e Ferrovias S.A.), estatal vinculada ao Ministério da Infraestrutura e atual concessionária da ferrovia. O processo foi aprovado no Tribunal de Contas da União (TCU) e o Edital foi publicado em 17/12/2020. O leilão do Trecho I acontecerá em 2021. O Trecho II ainda está em início de construção e o Trecho III ainda se encontra em estudos.

Por fim, nota-se que o governo federal investiu montantes significativos na construção da Ferrovia Norte Sul (FNS), cujos trechos norte e central foram concessionados para a Rumo Multimodal. Essas concessões interligaram a malha ferroviária nacional e foram um ponto importante na história do segmento.

c. Carteira de Projetos do Governo Federal: Ferrovias

O governo federal planeja investir em ferrovias tornando-as uma alternativa logística com maior potencial para o escoamento da produção brasileira. A concessão de ferrovias tem se mostrado uma prioridade da atual gestão do governo federal.

O plano de ampliação da malha está baseado na participação da iniciativa privada, por meio do PPI, o Programa de Parcerias de Investimentos.

Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, estão previstos duas novas concessões ferroviárias, cinco renovações de concessões atuais e uma desestatização.

A **Tabela 7** lista as duas novas concessões previstas e suas principais informações.

Tabela 7 – Investimentos previstos com novas concessões ferroviárias						
Descrição	Extensão	CAPEX	OPEX	Prazo	Edital	Leilão
Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)	537,0	3,30	2,60	35	3º trim 2020	1º trim 2021
Ferrovia EF-170 - MT/PA - Ferrogrão	933,0	21,50	63,70	69	4º trim 2020	1º trim 2021

Fonte: Elaboração própria com dados do Ministério da Infraestrutura.

Os investimentos previstos na construção da Ferrogrão alcançam R\$ 21,50 bilhões, a maior parte a ser despendida no início do contrato para construção da ferrovia. A construção da Ferrogrão visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação da produção agrícola do Centro-Oeste, por meio de conexão ao Porto de Miritituba/PA, como opção aos portos de Santos/SP e Paranaguá/PR. A ferrovia terá alta capacidade de transporte e competitividade no escoamento da produção pelo Arco Norte. Destaca-se que o corredor a ser consolidado pela Ferrogrão e a rodovia BR-163 estabelecerá uma nova rota para a exportação da soja e do milho no Brasil. A previsão é que o leilão da Ferrogrão aconteça no primeiro trimestre de 2021.

Os investimentos previstos na FIOL somam R\$ 3,30 bilhões. A FIOL escoará minério de ferro produzido na região de Caetité/BA e a produção de grãos e minério do Oeste da Bahia pelo Porto Sul, complexo portuário a ser construído nas imediações da cidade de Ilhéus/BA. Poderá futuramente estabelecer a conexão do referido Porto com a FNS. O edital da FIOL foi publicado em 17/12/2020 e o leilão acontecerá no primeiro trimestre de 2021¹¹.

A **Tabela 8** apresenta as principais informações das cinco renovações previstas e da desestatização da Ferroeste.

A Tabela 8 apresenta as principais informações das cinco renovações previstas e da desestatização da Ferroeste.

Tabela 8 – Investimentos previstos com relicitações de concessões ferroviárias existentes e desestatização da Ferroeste					
Descrição	Extensão	CAPEX	OPEX	Prazo	Assinatura do T.A. **
Renovações					
Estrada de Ferro Carajás (EFC)	892,0	8,20	20,70	30,0	4º trim 2020
Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM)	895,0	8,80	13,00	30,0	4º trim 2020
Ferrovia - MRS Logística S.A.	1.686,0	17,80	n.d.	30,0	3º trim 2021
Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA)	7.215,0	n.d.	n.d.	30,0	4º trim 2021
Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO)*	383,0	2,70	n.d.	n.d.	n.d.
Desestatização					
Ferroeste - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A	1.370,0	8,0	n.d.	n.d.	

Fonte: Elaboração própria com dados do Ministério da Infraestrutura.

* Originada/Custeada com valor de outorga da prorrogação antecipada da EFVM.

** Termo Aditivo

Os investimentos previstos com a renovação das concessões da Estrada de Ferro Carajás (EFC), Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e MRS Logística S.A. (MRS) somam R\$ 34,80 bilhões, segundo o Ministério da Infraestrutura. O prazo a ser renovado é de 30 anos e a previsão é que os contratos das duas primeiras são para o quarto trimestre de 2020 e da MRS no terceiro trimestre de 2021. O principal produto transportado nessas ferrovias é o minério de ferro.

A renovação da FCA está prevista para acontecer no quarto trimestre de 2021, também por 30 anos, mas os dados relativos aos investimentos previstos não foram disponibilizados pelo governo. O principal produto transportado na FCA é soja, mas também tem relevância na movimentação dessa ferrovia o minério de ferro e açúcar.

A FICO, cujo primeiro trecho planejado possui 383 km, escoará a produção de grãos da região de Água Boa/MT para os portos de Santos/SP, Itaqui/MA e, no futuro, Vila do Conde/PA. A FICO será o primeiro empreendimento a utilizar o mecanismo de investimento cruzado, que permite usar parte do valor de outorga de outras concessões na construção de novas ferrovias, com investimento privado: será custeada com valor de outorga da prorrogação antecipada da EFVM. Os investimentos previstos nessa ferrovia somam R\$ 2,70 bilhões.

Por fim, a desestatização da Ferroeste é um projeto que consiste em apoio do Governo Federal ao processo de desestatização da empresa estadual Estrada de Ferro Paraná Oeste com o objetivo de concretizar o projeto como empreendimento atrativo para a iniciativa privada. A Ferroeste movimenta principalmente grãos, mas, de forma complementar, também transporta contêiner e cimento.

4. Infraestrutura aeroviária

A infraestrutura aeroviária brasileira é ampla e possui boa conectividade. Segundo dados do Fórum Econômico Mundial¹², o Brasil está na posição 17 entre 141 países no que diz respeito a conectividade dos aeroportos.

Há dez anos os principais aeroportos brasileiros eram geridos pela Infraero, empresa estatal atualmente vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Em razão do crescimento da demanda pelo uso dos serviços dos aeroportos no Brasil, que mais que dobrou entre 2003 e 2010, surgiu a necessidade de investimentos para melhorar a qualidade da infraestrutura aeroportuária nacional. Com a avaliação de que a parceria com a iniciativa privada viabilizaria com mais rapidez os aportes e a absorção de tecnologias e melhores práticas, em 2011, foram iniciadas as concessões dos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Até o momento já foram cinco rodadas de concessões. Os aeroportos concessionados, hoje, são responsáveis pela maioria dos embarques e desembarques de passageiros no país. Até o momento, 22 aeroportos que antigamente eram administrados pela Infraero já foram concessionados e o plano é, até o fim de 2022, todos os aeroportos da Infraero serem concessionados e a estatal ser alienada¹³.

O objetivo desta seção é detalhar os investimentos realizados pelas atuais concessionárias de aeroportos federais no Brasil no período recente e também os aportes realizados pelo Governo Federal e pela Infraero no setor. Ao fim da seção, algumas considerações sobre a carteira de projetos aviários do Ministério da Infraestrutura são apresentadas.

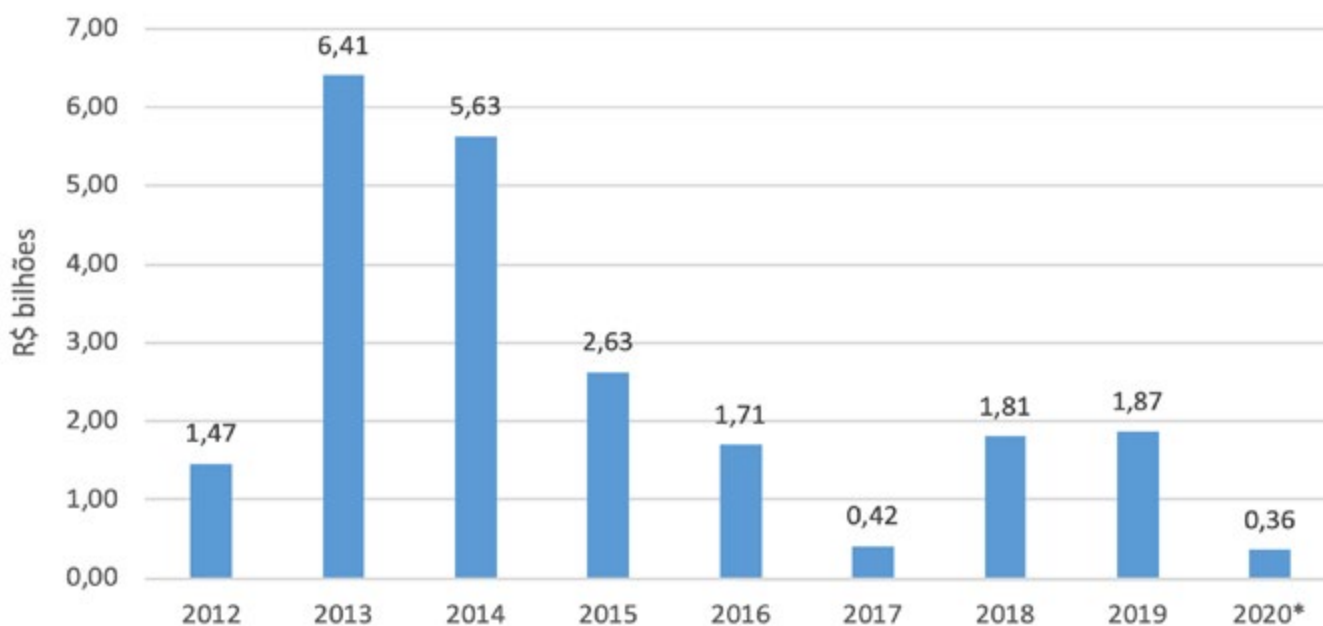
a. Concessões

Em 2019, os investimentos das concessionárias de aeroportos federais somaram R\$ 1,87 bilhão, conforme mostra o **Gráfico 6**. O montante investido foi praticamente o mesmo realizado em 2018 (R\$ 1,81 bilhão). Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA. No geral, as concessões estão caminhando bem. Os investimentos previstos estão sendo realizados a contento e a modelagem de concessões em blocos é mais adequada do que a que vinha sendo feita inicialmente, ativo por ativo¹⁴.

A única exceção é o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP). A concessionária de Viracopos entrou em recuperação judicial para resolver a crise financeira do complexo, com dívidas que somam mais de R\$ 2,80 bilhões. Em 17/7/2020 foi publicada no Diário Oficial Resolução que prevê a relicitação do terminal. O governo federal prevê realizar o novo leilão de Viracopos entre julho e setembro de 2021¹⁵.

Vale notar que a concessionária já havia sinalizado a intenção de devolver a concessão em meados de 2017. Contudo, houve atraso na regulamentação da Lei nº 13.448/2017, que prevê a possibilidade de relicitação de concessões aeroportuárias, ferroviárias e rodoviárias do Brasil. O Decreto nº 9.957/2019 que regulamenta as devoluções só foi publicado em agosto de 2019.

Gráfico 6 - Investimentos total em aeroportos federais concessionados, em R\$ bilhões



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC. * até o 1º trimestre, com exceção de Guarulhos. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

Os dados de investimentos segregados por concessão são mostrados na **Tabela 9**. Entre 2012 e o primeiro trimestre de 2020, foram investidos, em valores atuais, R\$ 22,30 bilhões nas concessões, montante extremamente significativo e que não poderia ter sido suportado pela Infraero se ela continuasse operando esses ativos.

Tabela 9 - Investimentos em aeroportos federais concessionados, por concessão, em R\$ milhões

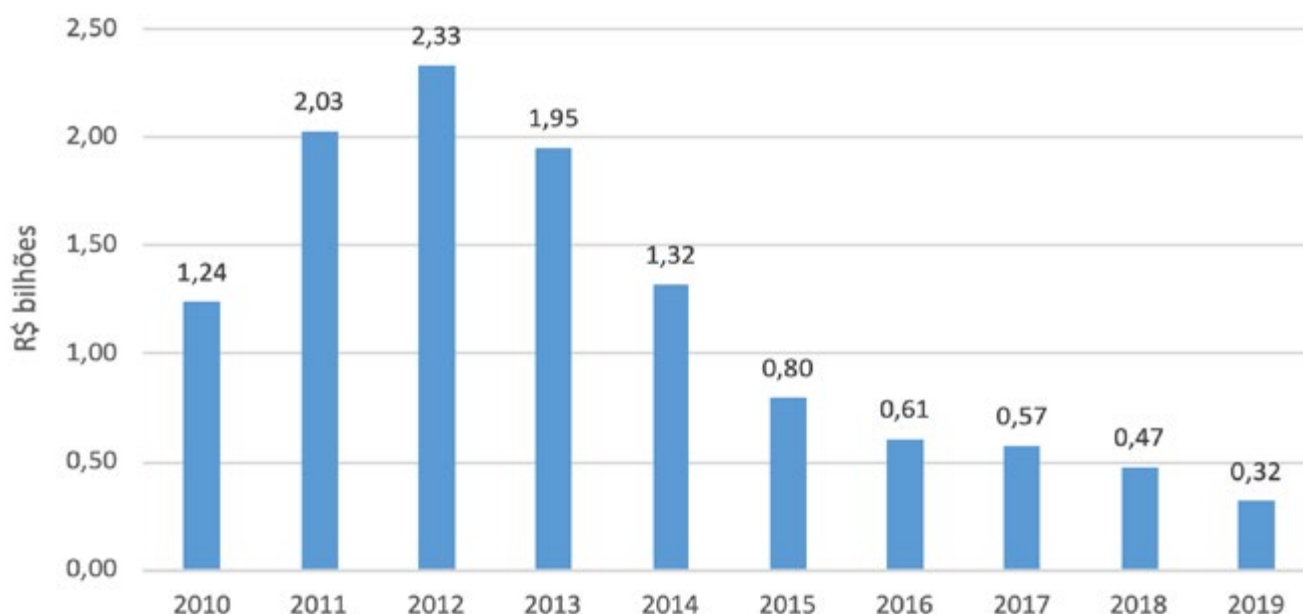
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ASGA	0,07	487,14	368,01	8,20	6,61	15,02	4,80	3,25	0,08
BSB	16,36	1.106,76	753,88	41,04	56,28	20,16	18,53	18,80	8,52
CNF	-	-	15,00	232,87	665,74	204,74	46,07	11,91	5,90
GIG	-	-	653,08	1.620,85	520,92	38,82	90,86	86,43	16,14
GRU	944,46	2.725,18	1.908,75	80,19	180,94	65,37	111,08	137,38	-
VCP	504,86	2.086,57	1.935,49	646,03	276,46	14,94	10,81	21,31	2,74
FLN	-	-	-	-	-	19,89	200,06	386,08	3,14
FOR	-	-	-	-	-	12,79	336,99	309,45	71,09
POA	-	-	-	-	-	13,58	635,20	488,60	242,24
SSA	-	-	-	-	-	11,09	356,56	407,66	14,53
Total	1.465,76	6.405,65	5.634,21	2.629,18	1.706,95	416,40	1.810,96	1.870,88	364,39

Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC. * até o 1º trimestre, com exceção de Guarulhos. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

b. Governo federal

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 em 2012, opera com sérias dificuldades financeiras e isso tem comprometido seus investimentos, pois necessitou de muitos aportes do Tesouro Nacional para honrar com suas obrigações e realizar intervenções nos aeroportos que ainda estão sob sua gestão.

Em 2019, os investimentos realizados pela Infraero em todos os seus aeroportos alcançaram R\$ 474,39 milhões, montante 17,4% menor que o realizado em 2018. Em 2020, foram investidos R\$ 318,35 milhões, o menor da década, conforme mostra o **Gráfico 7**. A título comparativo, em 2019, apenas a concessionária do aeroporto de Porto Alegre investiu R\$ 488,60 milhões, valor similar ao da estatal, conforme mostrado anteriormente.

Gráfico 7 - Investimentos realizados pela Infraero, em R\$ bilhões


Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

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. Em 2019, os montantes aportados nessa rubrica foram de R\$ 2,01 bilhões. Em 2020, foi investido R\$ 1,92 bilhão.

Já os recursos do FNAC, que são utilizados para desenvolvimento da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária são reduzidos e constantemente contingenciados. Em 2019, somaram apenas R\$ 90,88 milhões. Em 2020, foram aportados R\$ 155,94 milhões, conforme mostra a **Tabela 10**.

Tabela 10 – Investimentos do Governo Federal em infraestrutura aeroviária, em R\$ milhões.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)	0,00	12,00	74,02	203,47	431,86	247,47	107,90	44,14	98,58	90,88	155,94
Fundo Aeronáutico	1.340,25	1.670,44	1.613,69	1.688,76	2.185,63	2.257,24	1.721,55	1.575,08	1.966,33	2.012,68	1.916,32
Outros	0,00	1.238,62	2.030,04	2.331,74	1.951,08	1.318,81	795,67	605,07	574,62	474,39	318,35
Infraero	180,21	45,44	18,01	2,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	1.520,46	2.966,50	3.735,77	4.226,21	4.568,57	3.823,52	2.625,13	2.224,30	2.639,54	2.577,96	2.390,61

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

c. Carteira de Projetos do Governo Federal: Aeroportos

Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, os leilões da 6ª e 7ª rodada de concessões aeroportuárias da Infraero deverão alavancar R\$ 11,41 bilhões em investimentos com a concessão dos 39 aeroportos que estão na carteira (**Tabela 11**).

Tabela 11 – Investimentos previstos com concessões aeroportuárias até 2022.

Rodada	Prazo do Contrato (Anos)	Movimentação (Milhões de Passageiros)	Outorga Prevista	CAPEX (1)	OPEX (2)	Número de Aeroportos
6ª Rodada	30	24,20	0,61	6,13	21,50	22
Bloco Sul	30	12,20	0,52	2,85	9,10	9
Bloco N1	30	4,60	0,04	1,48	6,10	7
Bloco Central	30	7,40	0,05	1,80	6,30	6
7ª Rodada	n.d.	39,32	n.d.	5,28	n.d.	17
Bloco N2	n.d.	4,60	n.d.	1,18	n.d.	7
Bloco RJ-MG	n.d.	11,17	n.d.	1,70	n.d.	5
Bloco SP-MS	n.d.	23,55	n.d.	2,40	n.d.	5
			Total	11,41		39

Fonte: Elaboração própria com dados do Ministério da Infraestrutura.

(1) CAPEX: Despesas de capital, do inglês "Capital Expenditure"; (2) OPEX: Despesas operacionais, do inglês "Operational Expenditure"

A 6ª rodada de concessões aeroportuárias passou por audiência pública em 01/07/2020. O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou o leilão em 17/12/2020 e o leilão está previsto para ocorrer em 07/04/2021. Os estudos referentes à 7ª rodada ainda não foram iniciados.

A seguir, um registro dos aeroportos que estão contidos em cada um dos blocos da sexta rodada e uma breve explicação sobre a vocação de cada bloco¹⁶.

- **6ª Rodada, Bloco Sul:** Compreende os aeroportos de Curitiba/PR, Foz do Iguaçu/PR, Londrina/PR, Bacacheri em Curitiba/PR, Navegantes/SC, Joinville/SC, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS e Bagé/RS.

Esses aeroportos possuem vocações econômicas voltadas ao turismo de eventos, turismo de negócios e transporte de cargas para exportação e importação. A região abriga importantes polos industriais nos setores de saúde e tecnologia. Os dois maiores portos secos da América Latina estão localizados nos municípios de Foz do Iguaçu (PR) e Uruguaiana (RS).

- **6ª Rodada, Bloco Norte 1:** Compreende os aeroportos de Manaus/AM, Tabatinga/AM, Tefé/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC e Boa Vista/RR.

Esses aeroportos possuem vocações econômicas voltadas ao turismo ecológico, turismo de negócios, táxi aéreo, transporte de cargas para exportação e como base de apoio aos municípios vizinhos, contribuindo para a integração regional e nacional.

- **6ª Rodada, Bloco Central:** Compreende os aeroportos de Goiânia/GO, Palmas/TO, São Luís/MA, Imperatriz/MA, Teresina/PI e Petrolina/PE.

Esses aeroportos estão em áreas com expressiva atuação agropecuária e de agronegócios. Apresentam ainda vocação econômica para o turismo de eventos, turismo de negócios e para integração regional. Os aeroportos internacionais de Goiânia, Palmas, São Luís, Teresina e Petrolina localizam-se em regiões também integradas por meio de infraestrutura rodoviária e ferroviária, com elevado potencial para interligar as diversas regiões do país.

Os aeroportos que estão contidos nos blocos da 7ª rodada são mostrados abaixo.

- **7ª Rodada, Bloco N2:** Compreende os aeroportos de Belém/PA, Júlio César/PA, Santarém/PA, Marabá/PA, Carajás/PA, Altamira/PA, Macapá/AP.
- **7ª Rodada, Bloco RJ-MG:** Compreende os aeroportos de Santos Dumont/RJ, Jacarepaguá/RJ, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG, Uberaba/MG.
- **7ª Rodada, Bloco SP-MS:** Compreende os aeroportos de Congonhas/SP, Campo de Marte/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS, Ponta Porã/MS.

Por fim, outros três projetos envolvendo parcerias público-privadas estão em andamento no Ministério da Infraestrutura no tocante a aeroportos: as relições dos aeroportos de Viracopos e de São Gonçalo do Amarante e a alienação da participação da Infraero em concessionárias. Esses projetos estão atualmente em fase de estudos e são detalhados a seguir.

c.1 Relicitação do Aeroporto de Viracopos

Leilado em 2012, o Aeroporto Internacional de Viracopos é o segundo mais importante do Brasil no setor de cargas (em volume), atrás apenas de Guarulhos. É essencial na dinâmica da economia do país, como indutor do desenvolvimento de Campinas e região, devido ao apoio logístico ligado às operações industriais que oferece como parte das estratégias de concorrência das grandes empresas instaladas no Brasil, especialmente aquelas que atuam no comércio internacional.

A expectativa é que o Edital de relicitação de Viracopos seja publicado no segundo trimestre de 2021. Atualmente o projeto encontra-se em fase de estudos.

c.2 Relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante

A expectativa é que o Edital seja publicado no terceiro trimestre de 2021. Atualmente o projeto encontra-se em fase de estudos.

Leiloado em 2011, é o maior exportador de cargas do Nordeste e foi considerado o 2º melhor do país na categoria que recebe até 5 milhões de passageiros na Pesquisa de Satisfação da ANAC.

c.3 Alienação da participação da Infraero em concessionárias

A Infraero irá promover a alienação da sua participação nos Aeroportos Internacionais de Guarulhos/SP, Brasília/DF, Galeão/RJ e Confins/MG.

O Ministério da Infraestrutura propôs que essa alienação seja realizada pela própria Infraero, com acompanhamento, juntamente com os demais órgãos competentes, da Secretaria Nacional de Aviação Civil¹⁷.

A Infraero lançou edital para contratação de empresa especializada para a realização dos estudos. Essa licitação foi finalizada e a empresa de consultoria contratada em dezembro de 2019. A previsão é que a venda das participações aconteça no segundo trimestre de 2021.

5. Infraestrutura aquaviária

A infraestrutura aquaviária compreende basicamente as hidrovias e os portos públicos e privados. O início da administração privada de portos no Brasil se deu em 1993, com a promulgação da Lei nº 8.630 (conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que foi substituída pela Lei nº 12.815 - Nova Lei dos Portos, de 5 de junho de 2013). Esta Lei permitiu ingressos significativos de capital privado em investimentos ligados à movimentação de cargas no sistema portuário nacional. Atualmente, cerca de 2/3 da movimentação de carga aquaviária no Brasil é movimentada em terminais privados, contra 1/3 em portos públicos¹⁸.

Segundo o Fórum Econômico Mundial, a conectividade dos portos nacionais às redes globais de transporte marítimo é, em comparações internacionais, regular (48º posição entre 141 países). Contudo, os serviços portuários brasileiros ainda não são bem avaliados, pois o país figura na posição 104 entre 141 países. Os problemas existentes prejudicam a competitividade das exportações nacionais e representam entraves ao desenvolvimento econômico.

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. A seguir, são detalhados esses investimentos.

a. Docas

Em 2019, os investimentos realizados pelas Companhias Docas foram de apenas R\$ 64,33 milhões, os menores da última década. Esse montante é, por exemplo, menos de 10,0% do total observado em 2014, quando foram investidos mais de R\$ 740,68 milhões nas Companhias Docas, conforme mostra a **Tabela 12**. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

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.

Tabela 12 - Investimentos realizados pelas Companhias Docas, em R\$ milhões.

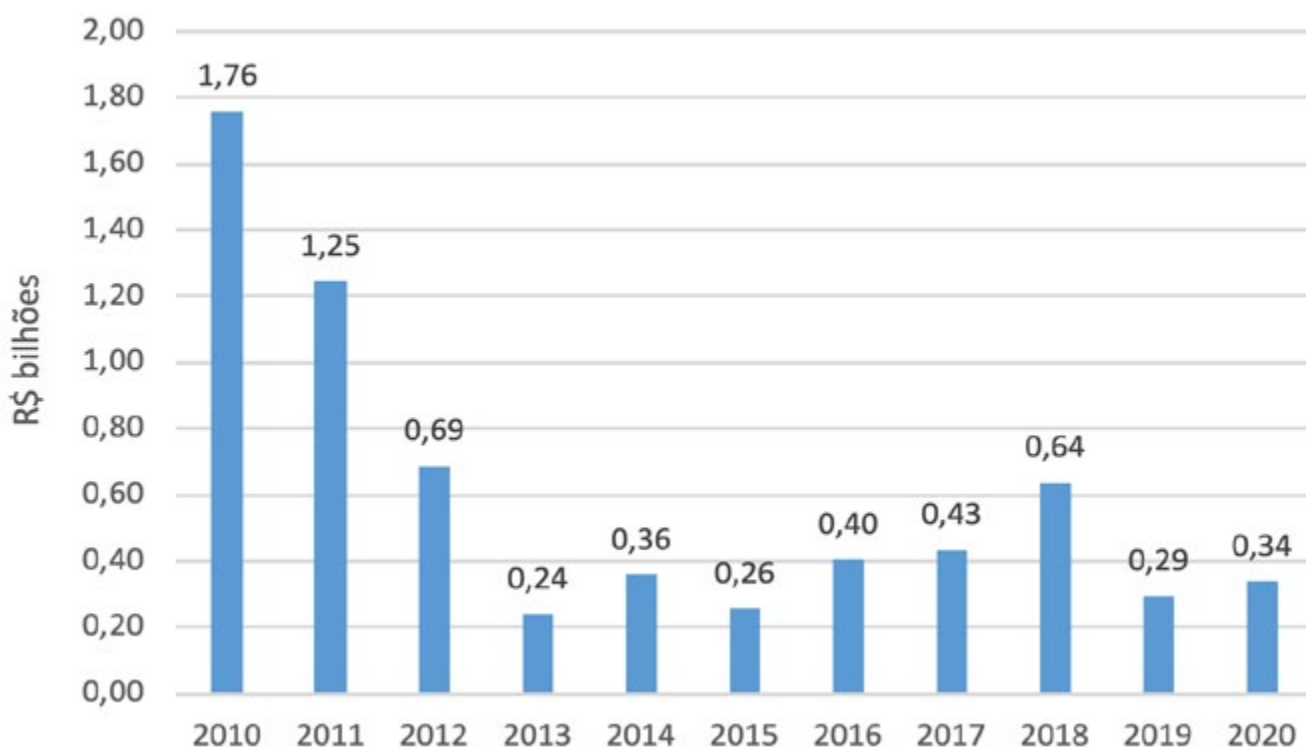
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Companhia Docas do Ceará (CDC)	33,45	132,90	160,64	102,88	42,80	10,49	6,09	4,65	3,90	0,30
Companhia Docas do Espírito Sando (CODESA)	31,20	155,61	114,38	70,65	93,14	61,85	47,30	47,60	15,99	3,69
Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA)	3,38	30,01	59,68	36,16	20,22	10,30	10,20	4,75	3,79	3,68
Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)	61,83	189,74	291,83	426,15	295,76	147,98	103,51	21,74	6,56	1,69
Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR)	0,01	0,05	0,00	0,00	0,00	0,07	0,03	0,00	0,00	0,00
Companhia Docas do Pará (CDP)	148,15	70,66	13,19	33,54	19,65	5,96	3,65	2,49	6,55	6,92
Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)	10,99	8,04	30,23	20,56	38,86	40,28	31,39	29,74	20,54	3,12
Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN)	210,66	57,16	56,74	50,74	7,35	23,44	1,04	2,75	7,00	6,91
Total	499,66	644,18	726,69	740,68	517,78	300,36	203,21	113,73	64,33	26,30

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA

b. Hidrovias

Em 2019, os investimentos do Governo Federal em infraestrutura hidroviária por meio do DNIT, Administração Direta e da antiga Secretaria dos Portos foi de R\$ 294,46 milhões, valor que, descontada a inflação, é 53,8% menor ao registrado em 2018, conforme mostra o **Gráfico 8**.

Gráfico 8 - Investimentos em infraestrutura aquaviária do Governo Federal, em R\$ bilhões



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil. Os valores estão atualizados para dezembro de 2020 pelo IPCA.

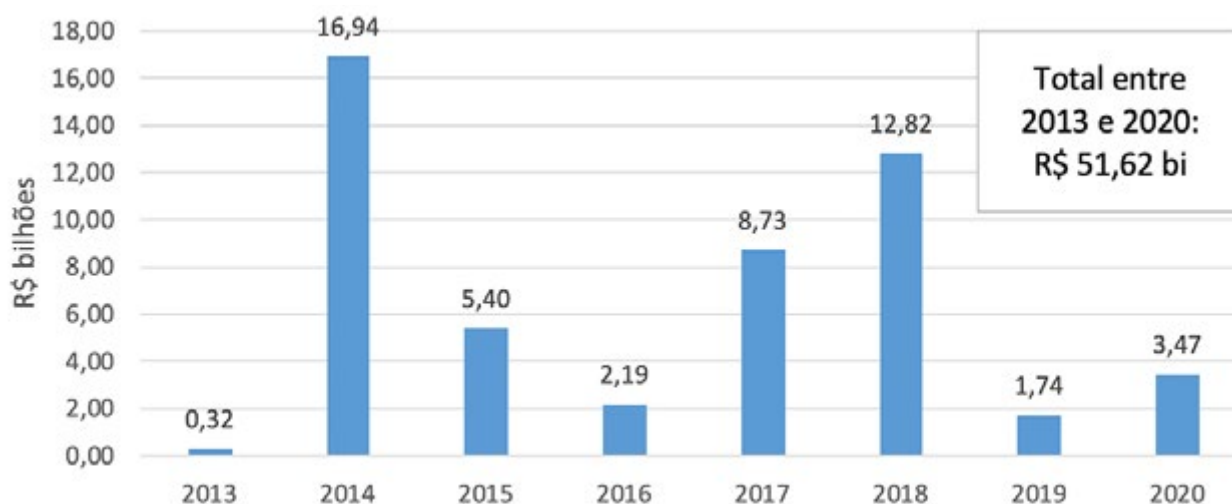
Nota-se que os investimentos nesse setor caíram consideravelmente no período recente - por exemplo, em 2010 e 2011, foram aplicados mais de R\$ 1,00 bilhão pelo Governo Federal em infraestrutura aquaviária ao ano.

c. Terminais Privados

Os investimentos anuais realizados nos TUPs não são divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Contudo, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), entidade criada em 2013 para representar os interesses e atuar em defesa do segmento portuário privado e na modernização dos portos brasileiros, divulga em seu sítio eletrônico dados sobre os investimentos previstos em terminais privados de acordo com o ano de outorga do terminal¹⁹.

O **Gráfico 9** mostra que as outorgas de terminais privados que ocorreram entre 2013 e 2020 tem uma carteira de investimentos de R\$ 51,62 bilhões. Somente as outorgas que ocorreram em 2020 tem uma carteira de investimentos de R\$ 3,47 bilhões. O ano com maior contratação de investimentos por meio de outorgas foi 2014: R\$ 16,94 bilhões.

Gráfico 9 - Carteira de Investimentos em Terminais Privados, por ano de outorga, em R\$ bilhões



Fonte: Elaboração CNT com dados do Sistema DataPort²⁰ da ATP. (*) Dados atualizados até dezembro de 2020.

d. Carteira de Projetos do Governo Federal: Portos

Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, as concessões portuárias previstas até 2022 deverão alavancar ao menos R\$ 6,74 bilhões em investimentos, considerando 19 arrendamentos de terminais e 4 desestatizações.

A **Tabela 13** mostra o resumo dos investimentos previstos nos 19 arrendamentos de terminais previstos até 2022. Ao todo, os aportes previstos nesses projetos somam R\$ 3,66 bilhões.

Os terminais que serão arrendados são dos mais variados tipos: 11 deles possuem vocação para movimentação de graneis líquidos, 5 graneis sólidos, 1 para carga geral e 1 para veículos. O ativo mais relevante desta lista é o terminal STS08A do Porto de Santos, que possui uma área de mais de 300 mil metros quadrados, terá capacidade estática de 335 mil m³ de combustíveis e os investimentos previstos com seu arrendamento são da ordem de R\$ 1,19 bilhão.

Tabela 13 - Investimentos previstos com arrendamentos portuários até 2022.

Porto	Sigla do Terminal	Projeto*	Área Terminal (m²)	Vocação do Terminal (Tipo de Carga)	Capacidade estática	Investimentos Previstos (R\$ milhões)	Prazo (anos)	Editais	Previsão de Leilão
Paranaguá/PR	PAR12	G	74.149	Veículos	4 mil unidades	22,20	25	Publicado	dez/2020
Paranaguá/PR	PAR32	B	6.651	Carga Geral	12.000 t	3,20	10	2º trim 2021	3º trim 2021
Paranaguá/PR	PAR50	B	85.392	Granéis Líquidos (Combustíveis)	70.181 m³	338,00	25	3º trim 2021	4º trim 2021
Aratu/BA	ATU12	B	154.916	Granéis Sólidos (Fertilizantes)	190.000 t	245,00	25	Publicado	dez/2020
Aratu/BA	ATU18	G	51.561	Granéis Sólidos	90.000 t	119,90	15	Publicado	dez/2020
Maceió/AL	MAC10	G	7.932	Granéis Líquidos (Ácido Sulfúrico)	3.321 m³	12,70	25	Publicado	dez/2020
Maceió/AL	MAC11	B	56.675	Granéis Líquidos	50,4 m³	166,80	25	3º trim 2021	4º trim 2021
Maceió/AL	MAC12	B	8.837	Granéis Líquidos	18.286 m³	30,00	25	3º trim 2021	4º trim 2021
Maceió/AL	MAC13	B	71.262	Granéis Sólidos Vegetais (açúcar)	180.000 t	55,70	25	1º trim 2021	2º trim 2021
Itaqui/MA	IQI03	B	25.726	Granéis Líquidos	46.406 m³	106,50	20	4º trim 2021	1º trim 2021
Itaqui/MA	IQI11	B	33.217	Granéis Líquidos	64.897 m³	133,30	20	4º trim 2021	1º trim 2021
Itaqui/MA	IQI12	G	34.183	Granéis Líquidos	78.722 m³	177,30	20	4º trim 2021	1º trim 2021
Itaqui/MA	IQI13	G	32.078	Granéis Líquidos	78.722 m³	178,50	20	4º trim 2021	1º trim 2021
Santana/AP	MCP02	B	3.186	Granéis Sólidos Vegetais	21.600 t	41,40	25	4º trim 2021	1º trim 2021
Mucuripe/CE	MUC01	B	6.000	Granéis Sólidos (Grãos)	25.000 t	47,70	25	1º trim 2021	2º trim 2021
Santos/SP	STS08	B	137.319	Granéis Líquidos (Combustíveis)	144.011 m³	209,60	25	1º trim 2021	2º trim 2021
Santos/SP	STS08A	B	305.688	Granéis Líquidos (Combustíveis)	335.366 m³	1.196,00	25	1º trim 2021	2º trim 2021
Areia Branca/RN	TERSAB	B	32.114	Granéis Sólidos (Sal Marinho)	150.000 t	162,00	25	2º trim 2021	3º trim 2021
Vila do Conde/PA	VDC10	B	162.856	Granéis Líquidos (Alumina e Hidrato)	n.d.	422,60	25	2º trim 2021	3º trim 2021

Fonte: Elaboração própria com dados do Ministério da Infraestrutura. * G: Greenfield; B: Brownfield.

A **Tabela 14** mostra o resumo dos investimentos previstos com as 4 desestatizações portuárias previstas. Ao todo, os aportes previstos nesses projetos somam R\$ 3,07 bilhões.

A desestatização da CODESA (Companhia Docas do Espírito Santo) é a que está mais avançada, com previsão de publicação do edital no terceiro trimestre de 2021 e leilão no trimestre seguinte. O Ministério da Infraestrutura prevê que a desestatização da CODESA irá atrair investimentos da ordem de R\$ 1,00 bilhão.

Já as desestatizações dos demais ativos devem acontecer somente em 2022. A desestatização do Porto de São Sebastião deverá alavancar R\$ 574,40 milhões em investimentos. Já no Porto de Santos, os aportes previstos são de R\$ 1,50 bilhão. Em relação aos investimentos previstos no Porto de Itajaí, o Ministério da Infraestrutura não divulgou os números.

Tabela 14 – Investimentos previstos com desestatização de portos até 2022.

Porto	Sigla	Projeto*	Área do Terminal (m ²)	Vocação do Terminal (Tipo de Carga)	Capacidade estática (t)	Investimentos Previstos (R\$ milhões)	Prazo (anos)	Editais	Previsão de Leilão
Companhia Docas do Espírito Santo/ES	CODESA	B	n.d.	n.d.	n.d.	1.000,00	n.d.	3º trim 2021	4º trim 2021
Porto de São Sebastião/SP	-	B	n.d.	n.d.	n.d.	574,40	35	1º trim 2022	2º trim 2022
Porto Organizado de Santos	-	B	n.d.	n.d.	n.d.	1.500,00	35	1º trim 2022	2º trim 2022
Porto Organizado de Itajaí/SC	-	B	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3º trim 2022	4º trim 2022

Fonte: Elaboração própria com dados do Ministério da Infraestrutura. * G: Greenfield; B: Brownfield.

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. Somada a essa crise, os gastos necessários para combater os efeitos danosos da pandemia de Covid-19 dificultaram ainda mais a situação fiscal do país.

Os dados compilados neste estudo mostram que os investimentos realizados, tanto privados quanto públicos, estão em queda há anos e a situação, por isso, é preocupante. Assim, a atração da iniciativa privada para financiamento e gestão dos ativos é hoje um importante motor para o desenvolvimento das rodovias, ferrovias, portos e aeroportos do país. A aceleração dos novos programas de concessões da infraestrutura de transporte é, portanto, fundamental para o desenvolvimento econômico brasileiro.

Contudo, o papel do Estado na manutenção, adequação e ampliação da infraestrutura de transporte é insubstituível. Isso porque o investimento privado no desenvolvimento da infraestrutura não será suficiente, por razões de viabilidade econômico-financeira, para suprir todas as necessidades do país. É preciso construir mecanismos de financiamento em que inversões públicas e privadas sejam mobilizadas de forma integrada e complementar. Para isso, é fundamental recompor a capacidade do Estado como investidor.

Importante notar que esses investimentos públicos, como significam injeção de produtividade e estímulo direto à demanda, tendem a contribuir para o crescimento econômico e, portanto, para a arrecadação de receitas do Estado e, assim, para o próprio equilíbrio fiscal.

¹Todas as estatísticas do Fórum Econômico Mundial citadas neste documento referem-se ao “The Global Competitiveness Report 2019”. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

²Para saber mais sobre o histórico de atuação da ABCR, acesse: www.abcr.org.br/setor/sobre-o-setor/historia

³O Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é o indicador de referência usado pelo Banco Central para a execução da política monetária do país e, por isso, foi escolhido para deflacionar os valores de investimentos apresentados nesta publicação.

⁴Importante ressaltar que esta análise não considera os investimentos públicos estaduais, que são extremamente relevantes, mas não foram considerados por falta de padronização e disponibilidade dos dados.

⁵Valor estimado baseado na extensão de 15.616 km de rodovias concedidas representadas pela ABCR e de 53.310,3 km de rodovias sob jurisdição federal conforme SNV 2019.

⁶O Ministério da Infraestrutura enviou ofício à Advocacia-Geral da União solicitando parecer sobre a possibilidade de a pandemia “ser capaz de embasar eventual reequilíbrio econômico-financeiro” de contratos. No dia 15 de abril, a AGU admitiu que a pandemia pode ser classificada como evento de força maior, o que poderia “justificar o reequilíbrio de contratos de concessão de infraestrutura de transportes”, mas afirmou que os casos devem ser analisados individualmente.

⁷Em 2015, auge da recessão econômica mais recente, houve uma queda significativa dos investimentos em rodovias, com posterior recuperação parcial em 2016. Contudo, a tendência dos anos seguintes seguiu sendo de queda, conforme ilustrado no referido gráfico.

⁸Todas as estatísticas do Fórum Econômico Mundial citadas neste documento referem-se ao “The Global Competitiveness Report 2019”. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

⁹A Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A (Ferroeste) é uma empresa ferroviária estatal brasileira criada em 1988 e tem como principal acionista o estado do Paraná. A Ferroeste foi qualificada em 10/06/2020 na carteira de projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) do governo federal, o que deve acelerar o seu processo de desestatização.

¹⁰A maioria dos atuais contratos de concessão ferroviária foi assinada nos anos 1996 e 1997 por um período de 30 anos. À medida que os contratos de concessão se aproximam do fim, raramente novos investimentos de monta acontecem em razão da ausência de prazo suficiente para amortização.

¹¹<https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2020/12/edital-para-concessao-da-ferrovia-e-aprovado>

¹²Todas as estatísticas do Fórum Econômico Mundial citadas neste documento referem-se ao “The Global Competitiveness Report 2019”. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

¹³As concessões de aeroportos foram iniciadas em 2011, com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). Em 2012, foram licitados os aeroportos de Brasília/DF, Guarulhos e Viracopos, em São Paulo; e, em 2013, os Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim - Galeão, no Rio de Janeiro/RJ e Tancredo Neves - Confins, em Minas Gerais. Em 2017, mais quatro aeroportos foram concedidos: Pinto Martins, em Fortaleza/CE; Luiz Eduardo Magalhães, em Salvador/BA; Hercílio Luz, em Florianópolis/SC; e Salgado Filho, em Porto Alegre/RS. Em 2019, outros 12 aeroportos foram concedidos em três blocos: Bloco Sudeste - Vitória (ES), Macaé (RJ) - Bloco Centro-Oeste - Alta Floresta (MT), Sinop (MT), Cuiabá (MT), Rondonópolis (MT) - Bloco Nordeste - Juazeiro do Norte (CE), Campina Grande (PB), João Pessoa (PB), Recife (CE), Maceió (AL) e Aracaju (SE).

¹⁴Para mais informações sobre esse assunto, acesse: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/mudancas-quinta-rodada-concessoes-aeroportos>.

¹⁵Conforme noticiado pelo G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/08/02/governo-federal-preve-realizar-novo-leilao-de-iracopos-entre-julho-e-setembro-de-2021.ghtml>.

¹⁶Informações extraídas da cartilha de setembro do Ministério da Infraestrutura sobre os projetos de concessão.

¹⁷Destaca-se que houve ajuste no art. 9º e 10º da Resolução PPI nº 14/2017, de forma a indicar a Infraero como entidade responsável pela condução do processo de venda.

¹⁸Para mais informações, veja o Anuário da ANTAQ. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>

¹⁹Atualmente a ATP representa 29 empresas de grande porte e congrega 56 Terminais de Uso Privado (TUP) do País. As associadas da ATP, juntas, movimentam 60% da carga portuária brasileira.

²⁰Disponível em: <https://www.portosprivados.org.br/publicacoes/data-port/o-que-e-o-data-port>