

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

CONCESSÃO DE RODOVIAS: As grandes diferenças entre as outorgas

HIGHWAY CONCESSION: The big differences between the concessions

Área temática: 09 – Indústria, Inovação e Infraestrutura

MARQUES NETO, Américo Batista
Graduando em Logística na Fatec Bebedouro
americomarques@fatec.sp.gov.br

CARVALHO, Francisco José Pereira de
Mestre em Ciências Contábeis e Financeiras e professor na FATEC
francisco.carvalho7@fatec.sp.gov.br

ANDRADE, Paulo Eduardo Cardoso
Mestre em Ciências da Computação e professor na FATEC
paulo.andrade19@fatec.sp.gov.br

CARVALHO, Nádia de Castro
Mestre em Administração e professora na Uni-FACEF
nadiacarvalho@facef.br

CARVALHO FILHO, Francisco José Pereira de
Graduando em Gestão Hospitalar na Fatec Barretos
francisco.carvalho9@fatec.sp.gov.br

PEREIRA, Eli Carlos
Graduando em Logística – Fatec Bebedouro
eli.pereira@fatec.sp.gov.br

Resumo

Os aspectos que envolvem a concessão de rodovias despertaram o interesse da equipe de autores cuja parte frequenta o curso de Logística da FATEC Bebedouro e outra, o curso de Gestão Hospitalar e que está matriculada nas disciplinas de Logística Hospitalar e Gestão da Cadeia de Suprimentos. A curiosidade principal era a de examinar o comportamento econômico-financeiro das concessionárias de rodovias e na busca de respostas, foram selecionadas aleatoriamente três empresas de capital aberto e com ações negociadas na Bolsa de Valores (B3), são elas: CCR S.A.; TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A. e Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. As três realizam a gestão sobre 37,6% de todas as concessões de rodovias no Brasil e atuam em diferentes regiões e com diversos tipos de estradas e variados fluxos de veículos. Em 4 - Resultados e Discussão foram efetuados vários cálculos e análises que conduziram à conclusão de que se trata de uma atividade rentável, todavia, é necessário que a empresa concessionária busque permanentemente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, haja vista que o sucesso da parceria público-privada (PPP) dependerá das condições e características da rodovia, quantidade de faixas e do fluxo de veículos.

Palavras-chave: Parceria público-privada, Concessão de Rodovia, Privatização.

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

Abstract

The aspects involving the concession of highways aroused the interest of the team of authors, some of whom attend the Logistics course at FATEC Bebedouro and the other, the Hospital Management course and who are enrolled in the Hospital Logistics and Supply Chain Management disciplines. The main curiosity was to examine the economic-financial behavior of highway concessionaires and in the search for answers, three publicly traded companies with shares traded on the Stock Exchange (B3) were randomly selected: CCR S.A.; TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A. and Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. The three manage 37.6% of all highway concessions in Brazil and operate in different regions and with different types of roads and varied vehicle flows. In 4 - Results and Discussion, several calculations and analyzes were carried out which allowed us to reach the conclusion that this is a profitable activity, however, it is necessary for the concession company to always seek the economic-financial balance of the concession contract, given that The success of the public-private partnership (PPP) will depend on the conditions and characteristics of the highway, number of lanes and vehicle flow.

Keywords: *Public-private partnership, Highway Concession, Privatization.*

1 INTRODUÇÃO

A concessão de rodovias é um contrato entre o governo e uma empresa privada, permitindo à iniciativa privada realizar a gestão de uma rodovia por um determinado período de tempo. Foi na década de 1990 que começaram as concessões de rodovias e trechos rodoviários, em razão da escassez de recursos públicos para investimentos no modal rodoviário, concomitante à deterioração da malha rodoviária nacional. Em 1993 foi criado o PROCROFE - Programa de Concessões de Rodovias Federais.

Assim, o tema despertou o interesse da equipe de autores, cuja parte frequenta o curso Logística da FATEC Bebedouro e outra é composta por discentes do curso de Gestão Hospitalar e que estão matriculados nas disciplinas de Logística Hospitalar e Gestão da Cadeia de Suprimentos. A curiosidade principal era a de examinar o comportamento econômico-financeiro das Concessionárias de rodovias e de trechos rodoviários e para a busca de respostas, foram selecionadas de forma aleatória, três empresas de capital aberto e com ações negociadas na Bolsa de Valores (B3), conforme segue: CCR S.A.; TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A. e Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.

. As pesquisas e os resultados obtidos foram inseridos em 4 – Resultados e Discussão.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico empregado a seguir no presente trabalho é composto pelo histórico das empresas pesquisadas; as demonstrações financeiras por elas publicadas contendo seus respectivos desempenhos econômico-financeiros referentes ao ano de 2023; além de levantamentos sobre os critérios adotados pelas diferentes instâncias governamentais para a concessão de rodovias para empresas privadas.

2.1. Concessão de Rodovias

A concessão de rodovias é um contrato que permite ao Estado delegar a gestão de rodovias à iniciativa privada por um período determinado. É precedida de uma licitação e, como forma de remuneração, a empresa concessionária tem o direito de cobrar pedágio dos usuários.

A concessão é um modelo de parceria público-privada em que o Estado delega à iniciativa privada a construção, manutenção, operação e ampliação de rodovias por um período determinado. O objetivo principal é transferir a gestão de infraestruturas rodoviárias para empresas privadas, que se comprometem a oferecer melhores serviços e infraestrutura em troca da exploração econômica, geralmente por meio da cobrança de pedágios.

Teoricamente, a concessão baseia-se em princípios de eficiência econômica, em que o setor privado possui mais flexibilidade e capacidade de investir rapidamente em infraestrutura de qualidade,

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

além de gerenciar de forma mais ágil a manutenção das rodovias. Em contrapartida, o poder público regula os contratos de concessão para garantir que os interesses dos usuários sejam preservados.

A concessão também busca aliviar o ônus financeiro sobre o governo, transferindo o custo inicial de construção e operação para o setor privado, ao mesmo tempo que cria mecanismos de retorno financeiro com base no volume de tráfego e no cumprimento de indicadores de desempenho.

2.2. Grupo CCR

O Grupo CCR é uma das maiores empresas brasileiras que operam no setor de infraestrutura, com atuação destacada nas áreas de transporte e serviços, especialmente no gerenciamento e concessão de rodovias, mobilidade urbana e aeroportos. Fundada em 1999, a CCR inicialmente concentrou suas operações em concessões rodoviárias, ampliando seu portfólio ao longo dos anos para incluir outros setores de infraestrutura de transporte.

A sigla CCR significa "Companhia de Concessões Rodoviárias", refletindo a origem da empresa no setor rodoviário. Além disso, a sigla também faz uma referência à Camargo Corrêa, uma das fundadoras do grupo, junto com Andrade Gutierrez e Serveng-Civilsan. A empresa é responsável pela gestão de 3.615 km de rodovias, sendo uma das maiores administradoras rodoviárias do Brasil.

A CCR diversificou suas operações nos últimos anos, passando a atuar também na administração de aeroportos e em projetos de mobilidade urbana, como o controle de linhas de metrô e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). Sua estratégia de crescimento está pautada na participação em leilões de concessões de infraestrutura e na busca por eficiência operacional e inovação tecnológica para melhorar a qualidade dos serviços prestados.

O modelo de negócios da CCR se baseia em concessões de longo prazo, em que a empresa obtém receitas por meio de tarifas cobradas nas rodovias ou nas operações de mobilidade e aeroportos, sendo regulada por contratos que definem parâmetros de serviço e reajustes tarifários.

Assim, a CCR se posiciona como um *player* chave no desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Brasil, com impacto significativo na mobilidade e conectividade do país.

No exterior, a empresa opera os aeroportos de Juan Santamaría (Costa Rica), Quito (Equador) e Curaçao (Antilhas Holandesas).

O Grupo CCR encerrou o 4º trimestre de 2023 com lucro líquido ajustado de R\$ 393,9 milhões, uma alta de 184,6% ante o mesmo período do ano anterior. No ano, este número chegou a R\$ 1,8 bilhão, um crescimento de 89,8% sobre 2022.

2.3. Grupo TPI – Triunfo

Fundada em 1999, a Triunfo Participações e Investimentos (TPI) é uma empresa brasileira de grande porte que se destaca no setor de infraestrutura, com operações diversificadas em três áreas principais: concessões rodoviárias, administração de aeroportos e terminais portuários, e geração de energia elétrica. O grupo tem forte presença no segmento de concessões rodoviárias, sendo responsável pela administração de 1.678,5 km de rodovias, o que reflete sua capacidade de gerir e operar grandes trechos de infraestrutura viária no Brasil.

No contexto de concessões rodoviárias, a TPI realiza atividades de manutenção, expansão e operação de rodovias com o objetivo de garantir segurança e eficiência para o transporte de pessoas e mercadorias. Além disso, a empresa busca continuamente investimentos e parcerias estratégicas para ampliar sua atuação, tanto no mercado nacional quanto no internacional.

No setor de administração de aeroportos e terminais portuários, a TPI exerce papel fundamental na modernização e operação de importantes hubs logísticos, contribuindo para o desenvolvimento do comércio exterior e das redes de transporte. Já na geração de energia elétrica, a empresa foca em fontes renováveis, diversificando sua atuação no setor de infraestrutura e energia.

2.4. EcoRodovias

Fundada em 2003, a EcoRodovias é uma das principais empresas de infraestrutura rodoviária no Brasil, com uma vasta atuação no setor de concessões rodoviárias. Presente em oito estados brasileiros, a empresa administra 11 concessões que somam mais de 4.000 quilômetros de rodovias, sendo responsável por importantes trechos de transporte de cargas e passageiros. Essa ampla atuação coloca a EcoRodovias em posição de destaque na gestão de infraestrutura viária, contribuindo para o desenvolvimento logístico e econômico do país.

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

Como subsidiária do Grupo ASTM, o segundo maior operador de rodovias do mundo, a EcoRodovias beneficia-se da expertise e know-how internacional em operações rodoviárias. Sua atuação vai além da simples administração das rodovias, incluindo investimentos em segurança, modernização e sustentabilidade. A empresa também se destaca por adotar práticas inovadoras e tecnologias de ponta para garantir a qualidade e eficiência na gestão dos trechos rodoviários sob sua responsabilidade.

2.5. Modais

O modal rodoviário não é o único meio de transporte utilizado no Brasil, todavia, é o responsável por 75% dos produtos transportados. No Quadro 1 – Modais de Transportes apresenta os aspectos que envolvem as características de cada uma das formas de transporte.

Quadro 1 – Modais de Transportes

Modal	Custos Fixos		Custos Variáveis	
	Composição	Características	Composição	Características
Dutoviário	Direito de Acesso/Direito de Uso, Construção, Controle de Estações e Capacidade de Bombeamento	Médio		Baixos
Aeroviário	Esteiras e Equipamentos, Movimentação e Aeronaves	Elevados	Mão-de-Obra, Manutenção e Combustíveis	Elevados
Marítimo	Embarcações e Equipamentos	Médio		Baixos
Fluvial	Embarcações e Equipamentos	Médio		Baixos
Ferroviário	Vias Férreas, Terminais/Estações e Equipamentos.	Elevados		Baixos
Rodoviário	Veículos	Médio	Combustíveis e Manutenção	Baixos

Fonte: Elaborado pelos Autores

O Quadro 1 – Modais de Transportes apresenta os aspectos positivos e os negativos de cada um dos diferentes modais de transporte utilizados no Brasil.

3 PROCEDIMENTOS METODOLOGICOS

A presente pesquisa foi realizada a partir de bibliográfica existente sobre o assunto, o que incluiu livros, artigos, revistas e internet, que abordam o tema “Concessão de Rodovias e Trechos de Rodovias” e apresentam as demonstrações financeiras publicadas pelas empresas CCR S.A.; TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A. e Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. contendo os seus respectivos dados financeiros e contábeis do ano de 2023.

Assim sendo, a metodologia empregada poderá ser entendida como um processo metodológico quantitativo, descritivo e bibliográfico.

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A presente pesquisa teve início com o levantamento das operações realizadas pelas Companhias CCR S.A.; TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A. e Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A., identificando quais são as suas respectivas atividades econômicas e onde realizam as suas operações de gestão de rodovias e trechos rodoviários. Adicionalmente, foram examinadas as suas respectivas demonstrações contábeis e financeiras com as informações do ano de 2023. Também foram efetuadas análises comparativas entre as três empresas.

4.1. Cenário das concessões em 2023

No final do ano de 2023, a extensão das rodovias sob concessão no Brasil era de 24.301 km conforme demonstra o Quadro 2 – Cenário das Rodovias sob Concessão a seguir.

Quadro 2 – Cenário das Rodovias sob Concessão

Ano de 2023		
Rodovias	Quilômetros	Proporção sobre a malha ferroviária pavimentada
Federal	12.079	19,20%
Estadual	12.222	8,20%

Fonte: Elaborado pelos Autores

O Quadro 2 – Cenário das Rodovias sob Concessão mostra que dos 211.960 km de rodovias pavimentadas no País, 24.301 km (8,72%) foram concedidas para a iniciativa privada. Portanto, ainda restam 187.659 km (211.960 km - 24.301 km) ainda sob as administrações federais e dos estados.

4.2. Quantidade de quilômetros administrados pelas três companhias

O Quadro 3 – Quilômetros sob Concessão permite identificar a quantidade de quilômetros sob a gestão de cada uma das três companhias selecionadas, sendo que a malha rodoviária pavimentada brasileira é de 211.960 quilômetros e desse total, 24.301 quilômetros, representando 11,5%. Portanto, 88,5% das estradas pavimentadas são administradas pelos estados e pela União.

Quadro 3 – Quilômetros sob Concessão

	Ano de 2023		
	Concessionárias		
	CCR S.A.	TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A.	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.
Quilômetros sob concessão	3.615	1.679	4.000

Fonte: Elaborado pelos Autores

O Quadro 3 – Quilômetros sob Concessão mostra que as três companhias juntas totalizam uma gestão sobre 9.294 km, ou seja, elas administram 37,6% do total das concessões no Brasil.

4.3. Faturamento com pedágios em 2023 pelas três companhias

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

O Quadro 4 – Faturamento em 2023 apresenta o faturamento somente com pedágios pelas três companhias selecionadas durante o exercício de 2023.

Quadro 4 – Faturamento em 2023

Conta	Ano de 2023 - Valores em Reais Mil		
	Concessionárias		
	CCR S.A.	TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.
Receita Líquida com Pedágios	R\$ 8.246.206	R\$ 731.113	R\$ 5.426.735

Fonte: Elaborado pelos Autores

As companhias CCR S.A.; TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A. e Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. também possuem receitas com outras atividades como a gestão de aeroportos, hidrovias etc. O Quadro 4 – Faturamento em 2023 mostra somente as receitas com pedágios cobrados por elas em rodovias. Também é de se notar as grandes diferenças entre os faturamentos.

4.4. Receita média por quilômetro administrado

Diante das diferenças de faturamento com pedágios apresentadas no Quadro 4 – Faturamento em 2023, foi elaborado o Quadro 5 – Receita Média, que consolida as informações contidas nos quadros 3 e 4 e mostra a média de faturamento no ano de 2023 por quilômetro administrado por cada uma das três companhias conforme segue.

Quadro 5 – Receita Média

Itens	Ano de 2023		
	Concessionárias		
	CCR S.A.	TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.
Quilometros sob Concessão	3.615	1.679	4.000
Receita Líquida com Pedágios	R\$ 8.246.206,00	R\$ 731.113,000	R\$ 5.426.735,000
Receita por Km Concedido	R\$ 2.281.108,16	R\$ 435.575,22	R\$ 1.356.683,75

Fonte: Elaborado pelos Autores

As diferenças entre os números das três companhias ficam mais evidentes no Quadro 5 – Receita Média, onde a TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A possui uma receita líquida média de R\$ 435.575,22 por quilômetro administrado, comparados com R\$ 2.281.108,16 da CCR S.A. e R\$ 1.356.683,75 da Ecorodovias.

4.5. Rodovias administradas pela TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A

O Quadro 6 – Rodovias e Trechos de Rodovias Administrados pela TPI - Triunfo detalha a distribuição dos 1.678,5 quilômetros sob a concessão da mencionada Companhia todas em rodovias federais em parte considerável com faixas simples onde os valores cobrados nas praças de pedágios são menores.

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

Quadro 6 – Rodovias e Trechos de Rodovias Administrados pela TPI - Triunfo

Empresas do Grupo Triunfo	Extensão Administrada (Km)	Localização	Praças de Pedágio	Trafego Anual de Veículos	Valor médio para um carro de passeio por pedágio
Concer	180,40	BR 040 - Rio-Minas	3	24 milhões	4,83
Triunfo Concrebra	1.176,50	BR 060/BR163/BR251/BR 381	11	84 milhões	7,40
Triunfo Transbrasiliana	321,60	BR 153	4	24 milhões	9,40
Total	1.678,50		18	132 milhões	

Fonte: Adaptado de Grupo Triunfo (2024)

Dado o cenário operacional da TPI Triunfo apresentado no O Quadro 6 – Rodovias e Trechos de Rodovias Administrados pela TPI - Triunfo em 2023, foram realizadas análises semelhantes nas duas outras companhias na tentativa de se identificar as causas das diferenças entre os valores médios das Receitas Líquidas com Pedágios apontadas anteriormente.

4.6. Rodovias administradas pela CCR S.A.

A CCR S.A. foi a responsável por 10 concessões de rodovias ou trechos de rodovias federais em 2023, localizadas nos estados do Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Santa Catarina; além de concessões estaduais em São Paulo e Rio de Janeiro, conforme indica o Quadro 7 – Concessões do Grupo CCR a seguir.

Quadro 7 – Concessões do Grupo CCR

Concessões do Grupo CCR	Localização
CCR AutoBan	SP-330, SP-348, SP-300 e SPI-102/330
CCR MS Vias	BR-163/MS
CCR RioSP	SP e RJ - BR-116 e BR-101
CCR RodoAnel	SP 021
CCR SPVias	SP -280/SP-127/SP-255/SP-258
CCRViaCosteira	BR-101 SC
CCR ViaLagos	RJ IRJ- 124
CCR ViaOeste	SP-280/SP-270/SP-075
CCR ViaSul	BR-101;BR- 290/BR-386/BR-448
Renovias	SP-340/ SP-215/SP-342/ SP-344/SP-350

Fonte: Adaptado de Grupo CCR (2024)

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

O Quadro 7 – Concessões do Grupo CCR demonstra que a mencionada Companhia atua predominantemente nas Regiões Sul e Sudeste, onde as estradas, em sua grande maioria, são de faixas duplas e com maior circulação de veículos. As pesquisas realizadas sobre as concessões de rodovias e trechos de rodovias demonstraram as razões para que o Grupo CCR obtivesse em 2023, o maior valor médio de Receitas por quilometro administrado, conforme demonstra o Quadro 8 – Operações da CCR AutoBan a seguir.

Quadro 8 – Operações da CCR AutoBan

Empresas do Grupo CCR	Localização	Praças de Pedágio	Trafego Anual de Veículos	Valor médio para um carro de passeio por pedágio
CCR AutoBan	SP SP-330, SP-348, SP-300 e SPI-102/330	10	349 milhões	R\$ 11,48

Fonte: Adaptado de Grupo CCR (2024)

Através do exemplo dado pelo Quadro 8 – Operações da CCR AutoBan, evidencia-se a grande diferença no fluxo de veículos e no valor médio cobrado nas cabines de pedágio pela mencionada concessão que integra o Grupo CCR e que administra 316,8 quilômetros correspondendo a 9,8% do total das concessões do Grupo. A CCR AutoBan gerencia o sistema Anhanguera-Bandeirantes (desde 1998), em regime de concessão, sendo composto pelas rodovias Anhanguera (SP 330), Bandeirantes (SP-348) e pelas rodovias que fazem interligações, como a Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP-300), entre os Km 62 e 64, e Adalberto Panzan (SPI-102/330), entre os Km 1 e 7. Sendo também responsável pela conservação de um trecho de aproximadamente 6 Km da Marginal Tietê, entre o acesso da Rodovia dos Bandeirantes e o Cebolão.

O Quadro 8 – Operações da CCR AutoBan mostra que somente no trecho sob concessão da CCR AutoBan passaram 349 milhões de veículos, isto é, mais de 2,5 vezes o tráfego total da TPI Triunfo que foi de 132 milhões de veículos. Além do maior movimento, o valor médio de pedágio cobrado pela CCR AutoBan em cada praça foi de R\$ 11,48. Por outro lado, o maior valor cobrado pela TPI Triunfo foi de R\$ 9,40.

Assim, ficou evidente quais foram as circunstâncias que motivaram as diferenças apontadas no Quadro 4 – Receita Média, isto é, o tráfego de veículos e os valores médios cobrados nas praças de pedágio, esclarecendo que para a obtenção dos valores médios de pedágio foram utilizados somente os valores cobrados para veículos com dois eixos, como os veículos de passeio, por exemplo.

4.7. Rodovias administradas pela Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.

As principais concessões da Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. são as seguintes:

- a. EcoNoroeste: Concessão do Sistema Rodoviário Lote Noroeste Paulista, que inclui a SP 310 (Rodovias Washington Luís).
 - b. EcoRioMinas: Concessão do lote BR-116/465/493/RJ/MG.
 - c. Corredor Ayrton Senna-Carvalho Pinto.
 - d. Sistema Anchieta-Imigrantes.
 - e. Rodoanel Norte (São Paulo).
 - f. Ponte Rio-Niterói.
- Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás

Como é possível notar, a Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. é concessionária de rodovias e trechos de rodovias distribuídas pela Região Sudeste o que a favoreceu na obtenção de valores médios por quilometro administrado apresentado no Quadro 4 – Receita Média, superiores aos da TPI – Triunfo e que, resumidamente, mostra o seguinte:

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

<u>Concessionaria</u>	<u>Receita em 2023 por Km concedido</u>
a) CCR S.A.	R\$ 2.281.108,16
b) TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 435.575,22
c) Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.	R\$ 1.356.683,75

Em relação aos valores de pedágio, tomando se, por exemplo, o trecho de São Paulo a Santos com uma distância de 80,6 km, a Ecorodovias mantém uma praça de cobrança no trecho de Riacho Grande no valor de R\$ 36.80 para veículos de passeio.

4.8. Rentabilidade das três concessionárias em 2023

Diante dos diferentes valores médios por quilometro sob concessão, das características das rodovias, como por exemplo, pistas simples e pistas duplas, tráfego de veículos etc., há necessidade da realização de exames sobre as receitas totais, despesas e a rentabilidade de cada uma delas, conforme exposto no Quadro 9 – Rentabilidade das Concessionárias em 2023 a seguir.

Quadro 9 – Rentabilidade das Concessionárias em 2023

Referência	Dados do ano de 2023	CCR S.A.	Valores em milhares de Reais	
			TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.
A	Receita Líquida	18.932.725	1.119.571	8.845.175
B	(-) Custo dos Serviços	- 10.813.464	- 864.479	- 5.590.491
C	(=) Lucro Bruto	8.119.261	255.092	3.254.684
D	(-) Despesas Gerais e Adm.	2.074.849	162.334	472.045
E	Lucro Líquido	1.854.501	- 8.021	596.632
C / A	Margem Bruta	42,9%	22,8%	36,8%
E / A	Margem Líquida	9,8%	-0,7%	6,7%

Fonte: Elaborado pelos Autores

O Quadro 9 – Rentabilidade das Concessionárias em 2023 identifica que a CCR S.A, além da maior Receita Líquida também auferiu as maiores margens de lucro e o maior resultado final (Lucro Líquido) que foi de R\$ 1.854.501.000,00. A TPI Triunfo que faz a gestão sobre os trechos menos favoráveis das três empresas, além da Margem Bruta mais baixa (22,8%) também obteve um prejuízo de R\$ 8.021.000,00 em 2023.

5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A curiosidade que foi despertada nos autores sobre o desempenho das concessionárias de rodovias foi satisfeita através das análises realizadas em 4 – Resultados e Discussão que, através da seleção das empresas CCR S.A.; TPI Triunfo Participações e Investimentos S.A. e Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A., permitiu concluir que a região onde a estrada está situada, bem como o fluxo de veículos dela e sua infraestrutura influenciam decisivamente no desempenho econômico e financeira, trazendo-lhes diferentes resultados em função dessas variáveis. Todos os Quadros apresentados confirmam isso. Por exemplo, a CCR S.A., operando os trajetos mais lucrativos, conseguiu as melhores margens de lucro e a TPI Triunfo que realiza a gestão sobre alguns trechos de pistas simples e com menor tráfego obteve prejuízo. Portanto, obtenção da concessão de rodovias não é uma garantia de lucros e a concessionárias deverão sempre buscarem o equilíbrio econômico-financeiro de seus contratos. A presente pesquisa abre espaço para a realização de futuros trabalhos envolvendo novos olhares para dar respostas a questões sobre custos dos fretes; redução ou não do

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

número de acidentes; redução ou não nos tempos de percursos, desmatamento, reflexos ambientais etc..

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias>. Acesso em 25.set.2024.

B3 S.A. BRASIL, BOLSA. Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/5fd7b7d8-54a1-472d-8426-eb896ad8a3c4/faebdab6-ba32-1f7c-f9b4-f02b01ebfa61?origin=1>. Acesso em: 18. set. 2024.

BRAGANTIN, Leonardo Ferreira; CARVALHO, Francisco José Pereira de; LOPES, Juliano de Jesus. O EVA REFLETE A MESMA TENDENCIA DO EBITDA? Um estudo sobre as duas metodologias aplicadas em 5 das maiores companhias do varejo brasileiro com ações na B3. In: XXII Encontro de Pesquisadores: Interdisciplinaridade para o Desenvolvimento Regional. Uni-FACEF - Centro Universitário Municipal de Franca. Franca-SP, 04 e 05 de novembro de 2021. Franca: Unifacef, 2021. v. 1, p. 595-609. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://eventos.unifacef.com.br/encpesq/2021/files/XXII_ENCPESQ_Ebook_v2.pdf> Acesso em 20.set.2024.

CARVALHO, Francisco José Pereira de; CARVALHO, Nádia de Castro; SATURI, Evandro Morales; SOUZA, Daniel Gonçalves de. A CIRCULARIZAÇÃO COMO PROCEDIMENTO DE AUDITORIA PARA COMBATER FRAUDES. XXIV Encontro de Pesquisadores -Uni-FACEF: Ciência, Inovação e Desenvolvimento, Franca, v. 1, n. 1, p. 33-47, 10 nov. 2023. Anual.

CARVALHO FILHO, Francisco José Pereira de; CARVALHO, Francisco José Pereira de; CARVALHO, Nádia de Castro. O Ponto de Equilíbrio para a Recuperação da Americanas. XVIII Fórum de Estudos Multidisciplinares: VXIII Congresso de Iniciação Científica Uni-FACEF, Franca, v. 1, n. 1, p. 1-150, 22 maio 2024. Anual.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE. Disponível em: <https://cfc.org.br/tecnica/normas-brasileiras-de-contabilidade/nbc-ta-de-auditoria-independente/>. Acesso em: 10. set. 2024.

COSTA, Vitor Gustavo da; CARVALHO, Francisco José Pereira de; CARVALHO, Nádia de Castro. O Papel da Auditoria Independente no Caso Americanas S.A. XVIII Fórum de Estudos Multidisciplinares Uni-FACEF: VXIII Congresso de Iniciação Científica, Franca, v. 1, n. 1, p. 1-150, 22 maio 2024. Anual.

ECORODOVIAS. Disponível: <https://ri.ecorodovias.com.br/informacoes-aos-investidores/central-de-resultados/>. Acesso em 23.set.2024.

GRUPO CCR. Disponível em: <https://rodovias.grupocr.com.br/autoban/servicos/calcular-pedagio/>. Acesso em 28.set.2024

GRUPO CCR. Disponível em: <https://www.grupocr.com.br/noticias/alta/>. Acesso em 28.set.2024.

INVEST NEWS. Disponível em <https://investnews.com.br/financias/americanas-adia-balancos-de-2023-e-do-1o-tri-de-2024-para-ate-28-de-maio/>. Acesso em 17.set.2024

PODER 360. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2023/01/Relatorio-anual-2021-americanas.pdf>. Acesso em: 10.set.2024.

PODER 360. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2023/11/Americanas-resultados-2022-16-nov-2023.pdf>. Acesso em 10.set.2024

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS. Disponível em: <https://www.triunfo.com/informacoes-financeiras/resultados-trimestrais/>. Acesso em 28.set.2024.

VALOR. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2023/06/13/analise-como-a-americanas-criava-contratos-falsos-de-verba-e-por-que-isso-melhorava-o-lucro.ghtml>. Acesso em 11.set.2024.

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

1) CAPÍTULO DE LIVRO
Páginas 243 a 253
Link do e-book

chrome-extension://efaidnbmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://eventos.unifacef.com.br/encpesq/2024/files/2024_ANAIS_ENCPESQ.pdf

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

© 2024 dos autores

Direitos de Publicação

Centro Universitário Municipal de Franca - Uni-FACEF

www.unifacef.com.br

Os textos submetidos são de responsabilidade dos autores.

XXV Encontro de Pesquisadores: Desenvolvimento, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais. ANAIS / Marinês S. J. Smith; Silvio Carvalho Neto; Melissa F. Cavalcanti Bandos (Orgs.). – Franca: Uni-FACEF, 2024.



ISBN: em emissão

1. Interdisciplinar - Encontro. 2. Desenvolvimento Econômico. 3. Desenvolvimento Humano/Social. 4. Políticas Públicas. 5. Educação. 6. Tecnologia. 7. Pesquisa. 8. Resumos II.T.

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

2) CADERNO DE RESUMOS

Link: chrome-extension://efaidnbmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://eventos.unifacef.com.br/encpesq/2024/files/caderno_de_resumos_XXV_Encontro_Pesquisadores.pdf

CARDOSO, Diego Alvim, 15	LOPES, Vítor Salvador Garcia, 24, 30
CARVALHO FILHO, Francisco José Pereira de, 16, 24, 25	LOURENÇO, William Dias, 24
CARVALHO, Francisco José Pereira de, 16, 24, 25	MACHADO NETO, Alfredo José, 26
CARVALHO, Júlia Ghedini, 23	MANOCHIO-PINA, Marina Garcia, 14, 16, 27, 30
CARVALHO, Nádia de Castro, 16, 25	MARCELINO, Daniela, 11, 21, 28
CASSANTA, Alessandra, 20	MARINHEIRO, Tábata de Paula Facioli, 14
CAVALCANTE, Fabrício Vieira, 12, 28	MARQUES NETO, Américo Batista, 16
CAVALCANTI-BANDOS, Melissa Franchini, 20, 22	MATOS, Luciene Alves de Lacerda, 25
CHAMUM, Patrícia Escolano, 29	MEIRA, Leonardo Carloni Rodrigues, 11
CHICARELLI, Ana Laura Gonçalves, 10	MELO, Celine de, 13
CINTRA, Soraia Veloso, 23	MENDES, Daniella Salvador Trigueiro, 24, 30
CINTRA, Tainara de Paula Messias, 19	MENDES, Stefania Fraga, 10, 13
COELHO, Almir Resende, 28	MENDONÇA, Débora Souza da Vitória, 19
COELI, Daniela Cristina Verissimo, 14	MIRANDA, Camila Augusto da Chagas de, 25
COSTA, Flávio Henrique de Oliveira, 18	MOREIRA, Fernando Mazzotta, 16
CRISTOVÃO, Assunção Aparecida Laia, 29	MOURA, Vanessa Paula Alves de, 23
CRUZ, Amanda Beatriz Pinheiro, 9	NOGUEIRA, Joelma Pereira de Faria, 19, 21, 27
DAMACENO, Daniela de Jesus, 11	NOGUEIRA, Makeliny Oliveira Gomes, 12, 28
DANIEL, Juliano Reginaldo, 23	NUNES, Cássio Radam, 26
	OLIVEIRA, Andréa Alves de, 18

XXV ENCONTRO de PESQUISADORES

DESENVOLVIMENTO, POLÍTICAS PÚBLICAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS

