

ESPAÇO

Melhores Rodovias do Brasil

Apresentado por



FORÇA DA REGULAÇÃO E FUTURO DO SETOR COM OLHAR PARA TECNOLOGIA E USUÁRIO GUIAM BIENAL DE RODOVIAS 2026

da Agência iNFRA

A Bienal das Rodovias 2026, promovida pela ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), reuniu lideranças do setor público e privado para discutir o presente e o futuro das concessões rodoviárias sob o mote da força da regulação brasileira, marcando ainda os 30 anos da ABCR.

Realizado em Brasília nos dias 17 e 18 de junho, o evento juntou mais de 3,5 mil pessoas, que puderam refletir sobre o caminho trilhado até agora – cujo resultado é uma carteira que ultrapassa 30 mil quilômetros de rodovias concedidas – e os próximos passos do setor, que partem de uma base regulatória amadurecida e pronta para incorporar mais tecnologia, inteligência informacional e flexibilidade para navegar em momentos de imprevisibilidade.

“A regulação não é exclusiva da agência reguladora ou do regulador; ela é também do regulado e do usuário. Esse processo de ama-

durecimento institucional nos leva a uma regulação forte”, declarou o presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, na Bienal.

Foram mais de 30 painéis realizados que discutiram, além de aspectos regulatórios, temas como financiamento, atração de novo capital, diálogo entre órgãos de controle e governo, consensualismo, adaptabilidade dos contratos e inteligência artificial. “A inteligência artificial vai transformar de

uma vez por todas o nosso setor. Precisamos colocar essa discussão no centro da agenda porque essa revolução já está acontecendo”, destacou Barcelos.

Na abertura do evento, a ABCR ainda lançou a nova edição do Pacto pela Segurança Viária. Liderada pela entidade, a iniciativa reúne instituições públicas e privadas e tem como meta reduzir em 50% o número de vítimas fatais em rodovias concedidas nos próximos dez anos.



Sumário

- 02** Regulação prevê soluções e enfrenta passivos
- 03** Ministro destaca resiliência em projetos
- 04** Maturidade regulatória atrairá novo capital
- 05** Diálogo entre controle e regulação consolida segurança
- 06** Concessões se tornam política de Estado
- 07** Consensualismo veio para ficar no setor
- 08** Financiamento se robuste mas precisará de mais bolsos
- 09** IA redefine gestão rodoviária
- 10** Setor discute próxima fase de free flow

Novas soluções e enfrentamento de passivos elevam patamar de regulação e dirigentes projetam agendas para o futuro

A trajetória que perpassa pela fundação de uma agência reguladora até o atingimento da maturidade do arcabouço de regras foi ilustrada no painel “O presente da Regulação e a Regulação do futuro pelas Agências”, que reuniu no palco principal da Bienal da Rodovias os dirigentes da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) – que tem 24 anos de existência –, da Artesp (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo) – criada em 2002 – e da Artemig (Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais), que recém completou um ano de existência.

Apesar das peculiaridades de cada uma, o balanço geral tem em comum o avanço rápido e relevante das estruturas regulatórias nos últimos anos, em qualidade que se reflete em atuação responsiva, matrizes de risco bem delimitadas, revoluções tecnológicas e o enfrentamento de passivos com alta capacitação técnica. Ao final, o resultado são rodovias bem mantidas e mais voltadas à experiência do usuário.

Diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio classificou a revolução comportamental como o principal eixo a desencadear as demais transformações – que tem o programa PROREV por trás dessa agenda. “Foi a revolução comportamental dos dirigentes, dos nossos servidores e colaboradores, de todo ecossistema de concessão de rodovias”, disse Sampaio, ressaltando também a evolução entre as etapas de concessões e os mecanismos de solução de conflitos, aliados a consolidação do RCR (Regulamento de Concessões Rodoviárias).

Na Artesp, André Isper destacou o alto índice de cumprimento da agenda regulatória, que bateu 80% em seis meses, e o enfrentamento sobre o saldo regulatório dos contratos, assunto em andamento. “Terá o condão de destravar



var coisas novas em contratos antigos”, afirmou o diretor-presidente da Artesp.

Na recente Artemig, Breno Longobucco observou que, apesar da equipe mais enxuta, o alto nível técnico se reverte em qualidade na estruturação da agência e cumprimento de metas. “Então é um orgulho muito grande termos estruturado uma agência que já está trazendo tanto resultado dentro dos contratos”, disse o diretor-geral da Artemig, lembrando que em breve o órgão terá seu primeiro concurso público.

O presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, elogiou a capacitação técnica das agências e de seus dirigentes. “Os regulados hoje têm francas condições de desenvolver, de debater, de apresentar conclusões, problemas, propostas de maneira muito aberta, de maneira muito amistosa”, citou, destacando a “coragem” no enfrentamento de passivos e de construção de soluções.

Para o futuro, a Artemig quer focar em inovações contratuais e trazer novos investimentos para as concessões estaduais, o que também passa pelo mecanismo de consenso. Em São Paulo, Isper tem a ambição de ir além da atuação tradicional e usar o repositório de dados da Artesp para oferecer serviços diretos ao cidadão. “Oferecer informação. Quando chega o pró-

ximo trem, o cálculo do tempo de viagem e a previsão da situação do trânsito”, exemplificou.

Na ANTT, o ponto de partida é efetivar a carteira de leilões, sem perder o ritmo e a tração, além de atuar para que o Capex contratado seja de fato executado, considerando que os contratos são “vivos” e desafios que serão vivenciados futuramente.

“Tem guerras regionais que tem impactos globais, pandemia, reforma tributária, dentre outros. Mas teremos capacidade de efetivar o que tem existente de investimentos”, disse Sampaio. Ele ainda citou outro debate para ser aprofundado, relativo à política tarifária, de modo que os contratos continuem contemplando modicidade tarifária aliada a investimentos sem afetar o equilíbrio econômico das concessões.

A continuidade do trabalho regulatório de qualidade, contudo, dependerá também da autonomia financeira das agências, que, a âmbito federal, têm sofrido com orçamentos cada vez mais baixos e cortes ao longo do ano. Nesse sentido, o presidente da ABCR fez um apelo para que não apenas o setor como toda a sociedade apoie a pauta de fortalecimento dos reguladores. “E como brasileiros que somos, nós deveríamos nos mobilizar na esfera em que isso está sendo tratado: no Parlamento”.

Santoro destaca sustentabilidade, resiliência e novas fontes de financiamento para infraestrutura

A incorporação de fatores de sustentabilidade e resiliência em contratos de concessão rodoviária está entre as principais evoluções recentes da agenda regulatória do setor. A avaliação é do ministro dos Transportes, George Santoro, que falou sobre o tema na palestra magna de abertura da Bienal das Rodovias 2026, promovida pela ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).

Ao conduzir a abertura do evento e passar a palavra ao ministro, o presidente da ABCR, Marco Aurélio de Barcelos, lembrou da importância da adaptação contínua dos contratos de concessão às transformações econômicas e às diferentes realidades enfrentadas ao longo de sua execução. “Eles [os contratos] são recorrentemente reconstruídos e precisamos aceitar este movimento. Exatamente por isso precisamos de sistemas de equilíbrio”, afirmou.

A evolução do marco regulatório brasileiro permitiu a incorporação de instrumentos voltados à transição energética e à adaptação das infraestruturas aos eventos climáticos extremos, pontuou Santoro. Isso abriu caminho para as concessões preverem recursos específicos para financiar essas iniciativas.

“O Brasil tem se notabilizado por entregar uma agenda regulatória moderna e eficaz, que evoluiu muito nos últimos anos a partir da política de concessões rodoviárias”, afirmou. O ministro destacou o papel da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) na construção dessa agenda. “A questão da sustentabilidade nos enquadra no que há de mais moderno no mundo”, disse.

Durante sua apresentação, Santoro também ressaltou a importância do BNDES (Banco Nacional de De-

envolvimento Econômico e Social) na estruturação de novos modelos de financiamento para infraestrutura, afirmando que o banco “tem ancorado o mercado financeiro”.

O ministro defendeu o aprofundamento do debate técnico sobre o custo dos juros no país e associou o olhar intermodal e a redução dos custos logísticos ao aumento da competitividade da economia brasileira. Segundo ele, o governo trabalha para ampliar as fontes de financiamento do setor, incluindo o plano de emissão de debêntures de infraestrutura no mercado internacional.

“Independentemente da taxa [de juros] estar alta, conseguimos construir mecanismos nos contratos, modelagens econômicas, estruturas regulatórias bastante sólidas e temos mecanismos de resolução de conflitos, como fizemos na otimização de contratos, fundamentais para uma agenda de atração de investimentos internacionais”, afirmou.

A diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, destacou o trabalho coordenado entre as diferentes instâncias do governo federal e o setor privado como um dos fatores que explicam o fortalecimento da agenda regulatória e a expansão do mercado de concessões.

Ela citou o crescimento do volume de recursos destinados pelo banco ao financiamento de projetos rodoviários, que passou de uma média de R\$ 3 bilhões por ano para R\$ 25 bilhões anuais na última década.

“Hoje estruturamos pacotes de garantias complexos, as operações de financiamento das rodovias são grandes e são desenhadas no



BNDES de acordo com a característica da concessão. Com isso conseguimos destravar o financiamento”, completou.

Também na abertura, o diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio, destacou o momento vivido pelo setor e o papel da agência reguladora na coordenação dos interesses envolvidos nos contratos de concessão.

“Temos projetos de longo prazo e que estão performando e a agência tem a alegria de harmonizar os três interesses do poder público, concessionária e usuário. Nós vivemos e veremos o melhor momento da infraestrutura nacional. Temos mais de R\$ 400 bilhões de investimentos contratados”, afirmou.

Lideranças apontam maturidade regulatória para atrair capital e desafios que exigem atenção

A evolução do ambiente regulatório brasileiro, com aperfeiçoamento da alocação de riscos, modernização e fortalecimento dos mecanismos de revisão contratual, colocam o Brasil em posição de destaque na atração de investimentos para infraestrutura rodoviária. Mas desafios precisam ser enfrentados e exigem atenção temas como licenciamento ambiental, reforma tributária, autonomia financeira das agências reguladoras e incorporação de novas tecnologias.

Os temas marcaram o painel “Visão das Lideranças: Qual a força da regulação brasileira?”. Mediado pelo presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, o debate reuniu o CEO do Grupo EcoRodovias, Marcello Guidotti; o diretor-presidente da EPR, José Carlos Cassaniga; e a diretora executiva de Regulatório, Sustentabilidade, Comunicação e Relações Institucionais da Arteris, Giane Luza Zimmer Freitas.

Barcelos chamou atenção para os efeitos da reforma tributária nos contratos de concessão e a necessidade de o setor em parceria com o poder público se antecipar aos problemas e preparar as concessões para atravessar essa fase. “A reforma tributária trará impactos na alíquota efetiva percebida pelo setor de concessões. Precisamos ser responsivos”, disse.

Ainda sobre o contexto brasileiro, Guidotti ressaltou que fatores como riscos socioambientais, desafios de descarbonização e as características da infraestrutura brasileira exigem soluções regulatórias e KPIs (Indicadores-Chave de Desempenho) adequados às realidades locais, que diferem da vivenciada por países europeus. Nesse sentido, ele listou desafios envolvendo obras em áreas que exigem supressão vegetal e estatísticas relacionadas à segurança no trânsito.

Dentro desse quadro, apesar de avanços, há questões que ainda afetam a percepção de risco dos investidores, especialmente estrangeiros, observou também Giane, que citou ainda a judicialização de conflitos e a complexidade do sistema tributário.

“É muito negativo para o capital privado que haja mudanças frequentes de orientação governamental. Também temos desafios relacionados ao licenciamento ambiental, à judicialização dos conflitos e à complexidade tributária brasileira”, afirmou.

Mas o amadurecimento regulatório pelo qual passou o Brasil indica um caminho positivo para a resolução dos problemas. Cassaniga apontou que a qualidade da regu-

lação brasileira é resultado de um processo contínuo de aprendizagem institucional.

“A linha do tempo da experiência brasileira mostra que os reguladores prestaram atenção às lições aprendidas e montaram projetos de mudança e atualização da regulação importantes para o estágio atual”, afirmou.

Como avanço, citou evolução das matrizes de risco e uma distribuição mais equilibrada das responsabilidades entre poder concedente, reguladores e concessionárias. “A alocação equivocada de riscos pode ter contribuído para projetos que não conseguiram avançar nem entregar os benefícios previstos para a sociedade. Hoje temos melhorias na alocação e no compartilhamento de riscos entre concedente, regulador e regulado, criando uma equação mais sustentável para os projetos”, disse.

O CEO do grupo EcoRodovias corroborou da visão de que o regulador brasileiro “caminhou na direção certa”. “Do ponto de vista regulatório, o Brasil não deixa nada a desejar quando comparado a outros mercados. Isso ajuda muito o diálogo com investidores”, avaliou.

Para Giane, da Arteris, o ganho está na capacidade de os contratos e os reguladores conseguirem prever mecanismos de reajuste tarifário e instrumentos de resolução de disputas que ofereçam previsibilidade aos investimentos. Nesse cenário, é essencial o fortalecimento das agências reguladoras, com preservação de independência técnica e recursos adequados. “Quando uma agência perde recursos ao longo do caminho, compromete o planejamento e a capacidade de execução”, afirmou.



Diálogo entre controle e regulação reforça segurança jurídica, que deve permanecer sob vigilância

O aumento da interlocução institucional e a modernizações legislativas em curso como o PL 2892/2011 – que estabelece o novo marco regulatório de concessões e PPPs (Parcerias Público-Privadas) – são determinantes para fortalecer a agenda da infraestrutura. A avaliação foi compartilhada no painel “Órgãos de Controle e Agências Reguladoras: Um Novo Alinhamento Institucional?”.

Estiveram reunidos o presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, o diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio; o secretário especial do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), Marcus Cavalcanti; o secretário da SecexConsenso do TCU (Tribunal de Contas da União), Nicola Khoury; e o presidente da Sociedade Brasileira de Direito Público, Carlos Ari Sundfeld.

Os debatedores reconheceram que o setor vive um momento de amadurecimento institucional necessário à prevenção e solução de conflitos, mas alertaram para a vigilância sobre riscos de judicializações persistirem. “Se nós não enfrentarmos isso, as agências, além de terem que enfrentar os seus problemas, vão continuar sendo afetadas por decisões judiciais cautelares que impedem o fluxo das decisões”, pontuou Sundfeld.

Já o diretor-geral da ANTT avaliou que os novos instrumentos regulatórios e acordos construídos no âmbito da SecexConsenso reduzem esse espaço de contestações. “Depois desse processo, ele [os concessionários] tem uma margem muito pequena de questionar se aquilo que foi feito foi válido ou não, porque houve um consenso. Isso reduz a possibilidade de discussão, sobremaneira”, disse.

Unidade criada pelo TCU para atuar na mediação de conflitos e

construção de soluções negociadas para contratos estressados, a SecexConsenso foi classificada como avanço institucional. Para Khoury, a atuação do órgão prioriza a prevenção de conflitos sem prejudicar a competência dos órgãos reguladores.

Ele também comentou sobre o peso relevante da avaliação da equipe técnica do TCU nesses processos, que considera aspectos jurídicos e potenciais impactos para o setor. “Em 100% dos casos, analisamos o risco moral e o risco sistêmico. Precisamos discutir os incentivos gerados pelas decisões para evitar o estímulo ao descumprimento dos contratos. Também precisamos avaliar a juridicidade das soluções e o atendimento às normas, não apenas sob a ótica da legalidade estrita”, acrescentou.

O tema motivou reflexões sobre os limites da atuação dos órgãos de controle e a necessidade de preservar as competências das agências reguladoras, discussão em curso no STF (Supremo Tribunal Federal), que julga a constitucionalidade da SecexConsenso (ADPF 1183).

Sundfeld discorreu sobre a compatibilidade entre a atuação do TCU como mediador e participante de acordos consensuais e sua função tradicional de órgão de controle de contas. Os debatedores reforçaram que o fortalecimento dos mecanismos de consenso não deve ser interpretado como substituição do papel regulatório das agências, mas instrumento complementar em situações excepcionais.

“O simples fato de saber que uma decisão pode ser controlada já leva gestores, reguladores e concessionárias a buscarem soluções melhores. O controle seguirá existindo e é importante que exista.

Ele tem um papel fundamental no aprimoramento das instituições e na redução das assimetrias de informação”, afirmou Marco Aurélio Barcelos.

Ele defendeu que o principal avanço está na evolução da relação entre controle e regulados. “O que vemos hoje, especialmente com as experiências de consensualismo aplicadas às concessões, é uma dinâmica mais baseada no diálogo, na compreensão dos problemas e na construção conjunta de soluções. Esse é um caminho positivo para as relações entre controle, regulação e gestão pública”, finalizou.

Para Cavalcanti, o Estado deve ampliar a capacidade de resposta ante desafios de projetos de longo prazo. Nesse sentido, defendeu o PL que atualiza a legislação de concessões e PPPs como “um dos avanços mais importantes em discussão”.

“Ele [o projeto] aperfeiçoa uma lei que funcionou bem ao longo das últimas décadas, esclarece dúvidas relevantes para investidores e reduz incertezas jurídicas. Evoluímos sobre uma base já consolidada, sem ruptura regulatória. Isso fortalece a segurança jurídica e contribui para ampliar a capacidade de atração de investimentos.” O texto está no Senado após aprovação pela Câmara.



Concessões se consolidam como política de Estado, com aposta em novo ciclo de investimentos

A combinação entre planejamento de longo prazo, amadurecimento regulatório e fortalecimento do diálogo entre poder público e iniciativa privada consolidou as concessões rodoviárias como uma política de Estado. A avaliação foi trazida durante a Bienal das Rodovias 2026 pelos participantes do painel “Visão das Lideranças: O Novo Ciclo Político e o que Esperar do Futuro das Concessões”, quando falaram sobre o novo ciclo de investimentos em infraestrutura.

O debate reuniu a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; o diretor-geral de Concessões da EcoRodovias, Rui Klein; o CEO da Via Appia, Brendon Ramos; o CEO da Motiva Rodovias, Eduardo Camargo; e o secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais, Pedro Bruno Barros de Souza.

“O setor amadureceu muito, o pipeline de projetos vem sendo aperfeiçoado e temos uma política de Estado em um sentido positivo. Se lá atrás as concessões surgiram muito por limitações orçamentárias, hoje vão além disso. Envolvem experiência, segurança, eficiência e entregas para a sociedade”, disse Rui Klein.

Viviane Esse destacou a carteira de projetos como resultado de um processo de planejamento em diálogo multilateral. “Quando dissemos que faríamos 35 concessões, isso estava muito lastreado em planejamento. Não é uma política de governo, mas uma política de Estado”, afirmou.

De acordo com a secretária nacional, contribuiu para isso o ambiente regulatório e institucional. Ela observou que a média de participantes por certame, antes de 1,8 interessado por projeto, alcançou três proponentes neste ano. Ao projetar o futuro das concessões, adiantou que a próxima geração de projetos vai ampliar o foco na experiência dos usuários e incorporar novas tecnologias às operações.

“Estamos estruturando a carteira pós-2026 com esse olhar. Precisamos de contratos mais flexíveis, capazes de reagir às mudanças econômicas e incorporar tecnologias que aumentem a eficiência das operações”, observou, sinalizando, ainda, a preocupação do próximo pipeline com temas como monitoramento de cargas, redução de custos operacionais, conectividade e novas soluções de mobilidade.

A avaliação dos participantes foi de que a principal fonte de confiança para investidores está na solidez das instituições e na previsibilidade das regras. “O que traz medo para o investidor não é a alternância de poder. O que gera insegurança é o imprevisível em relação às instituições”, afirmou Brendon Ramos.

O CEO da Via Appia também defendeu modelos contratuais mais adaptáveis e mecanismos permanentes de solução consensual de conflitos. “Estamos assinando contratos de 30 anos. Eles precisam permanecer vivos e responder a realidades que podem ser completamente diferentes daquelas existentes agora”.

Na mesma linha, Pedro Bruno avaliou que o setor está mais preparado para atravessar mudanças de contexto. “O setor de rodovias deixou de ser palco de questões ideológicas há muito tempo. Quem quer que esteja à frente dos governos nos próximos anos vai colher os investimentos que estão sendo estruturados agora”, disse ele.

Eduardo Camargo acrescentou que a evolução das concessões também passou pelo fortalecimento do diálogo institucional e uma atuação mais propositiva do setor. “Passamos por momentos difíceis e conseguimos construir um ambiente mais colaborativo. Hoje discutimos melhorias regulatórias, evolução contratual e soluções para desafios futuros, e não apenas reequilíbrios de contratos”, disse.

Ao final do painel, prevaleceu a avaliação de que o próximo ciclo das concessões será marcado não apenas pela ampliação dos investimentos, mas pela capacidade de adaptar contratos, incorporar inovação e fortalecer a experiência dos usuários.



Consensualismo se firma na gestão de concessões e caminha rumo à institucionalização

Se em um primeiro momento o consensualismo era utilizado como resposta pontual à necessidade de resolver impasses que ameaçavam contratos de infraestrutura, hoje o modelo de resolução de conflitos “é um caminho sem volta” que passou a integrar de forma permanente a agenda de gestão das concessões no Brasil. Essa foi a avaliação compartilhada pelos participantes do painel “Consensualismo e Gestão das Concessões: O que manter daqui para frente?”, realizado durante a Bienal de Rodovias 2026.



A evolução foi destacada pela procuradora-Geral do estado de São Paulo, Inês Coimbra, ao lembrar que a experiência paulista não nasceu de uma construção teórica, mas da necessidade prática de destravar projetos. “A necessidade se impôs e o consensualismo paulista surge daí”, descreveu.

Inês revelou que, após anos de negociações, acordos e aperfeiçoamentos contratuais, o momento agora é de institucionalizar essas negociações, a partir da consolidação de procedimentos, criação de estruturas permanentes e desenvolvimento de metodologias que tragam maior previsibilidade e segurança para gestores, reguladores e investidores.

A percepção de amadurecimento do modelo foi compartilhada pelos demais debatedores. Para eles, os resultados obtidos demonstram que a construção dialogada de soluções permitiu antecipar investimentos, encerrar disputas que poderiam se arrastar por décadas e acelerar entregas à sociedade.

O secretário da SecexConsenso do TCU (Tribunal de Contas da União), Nicola Khoury, citou como exemplo as concessões rodoviárias que estavam há anos envolvidas

em disputas. Para ele, os bilhões de investimentos destravados demonstram que a consensualidade veio para ficar. “Me parece que a consensualidade da administração pública seja um fato consumado em formatos que precisam ser aprimorados”, afirmou.

Representando a Procuradoria Federal junto à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o procurador-geral Rafael Fortunato apontou que a lógica estrutural baseada em comando e controle vem cedendo espaço para uma atuação mais responsiva, baseada na construção conjunta de soluções.

Em vez de partes adversárias, o entendimento apresentado durante o painel é de que contratos de concessão são relações de parceria de longo prazo, nas quais a confiança e a transparência são elementos centrais para enfrentar desafios inevitáveis ao longo da execução contratual.

“Nós não olhamos mais vocês como inimigos e nós procuramos tratar os nossos conflitos hoje com consenso, mas para isso, por óbvio, é necessário que nós tenhamos confiança, fidedignidade”, afirmou Fortunato.

A discussão também abordou que o amadurecimento do consensualismo não ocorreu apenas nos casos bem-sucedidos. As experiências que não resultaram em acordo ajudaram a delimitar limites legais, aperfeiçoar mecanismos de controle e fortalecer critérios de transparência e vantajosidade. Em outras palavras, os “nãos” também contribuíram para a evolução.

Na visão do diretor jurídico da Ecorodovias Capixaba, Eduardo Augusto Alckmin, o próximo desafio é fazer com que a cultura do consenso chegue antes da crise. “O consensualismo tem que ser usado para tratar a dor de cabeça, o consensualismo tem que ser usado para uma disfunção simples, para evitar que o paciente vá para a UTI”, exemplificou.

A discussão foi moderada pela diretora jurídica da Motiva, Renata Simas, que resumiu o espírito do debate ao defender que os contratos inevitavelmente enfrentarão dificuldades ao longo de sua trajetória, mas que hoje existe um instrumento capaz de evitar que esses problemas se transformem em impasses permanentes. Em suas palavras, “tem dor de cabeça no caminho, mas há remédio para resolver”.

Setor vê financiamento de rodovias mais robusto, mas cobra ampliação de fontes

O modelo de financiamento das concessões rodoviárias brasileiras é considerado hoje mais robusto e diversificado, mas ainda enfrenta o desafio de ampliar o acesso a novas fontes para sustentar o volume de investimentos previstos para os próximos anos. A avaliação foi compartilhada durante o painel “Financiamento entre o BNDES e o mercado de seguros e de capitais: a pluralidade de soluções financeiras para as concessões no Brasil”, realizado na Bienal das Rodovias 2026, promovida pela ABCR.

Os participantes, entre eles representantes do setor financeiro, concessionárias, seguradoras e estruturadores de projetos, destacaram que a combinação entre financiamentos do BNDES, mercado de capitais e bancos comerciais têm permitido viabilizar projetos cada vez mais complexos. Ao mesmo tempo, defenderam a necessidade de ampliar a participação de investidores institucionais e preservar mecanismos que contribuíram para a expansão do financiamento, como as debêntures incentivadas.

A diretora de Finanças Corporativas da EcoRodovias, Andrea Fernandes, afirmou que o mercado de capitais evoluiu significativamente em prazo, flexibilidade e capacidade de absorver projetos de infraestrutura, com papel fundamental das debêntures incentivadas. Observando esse cenário, defendeu a manutenção desses títulos após o prazo atualmente previsto na legislação. “Elas terminam em 31 de dezembro de 2030, mas eu acho que é um instrumento muito importante”, afirmou.

Outro ponto destacado é a importância do papel anticíclico exercido pelo BNDES. Em momentos de maior seletividade do mercado privado, o banco de fomento continua desempenhando função es-

sencial para garantir a execução dos investimentos contratados.

Felipe Borim, superintendente de Infraestrutura do BNDES, disse que o crescimento da presença do banco reflete tanto a expansão do pipeline de projetos quanto a maior capacidade de articulação entre o banco, estruturadores e agentes privados. “O financiamento para a infraestrutura realmente está em outro patamar”, afirmou Borim.

Ao tratar dos desafios futuros, ele avaliou que o principal gargalo está na ampliação da participação dos investidores institucionais no financiamento da infraestrutura. As debêntures incentivadas ainda dependem fortemente da demanda de pessoas físicas, modelo que possui limitações de escala. Como alternativa, destacou os esforços do banco para estimular o uso das debêntures de infraestrutura, instrumento voltado à atração de investidores institucionais.

O diretor de Transporte e Logística do Santander Project Finance, Ricardo Lee, avaliou que o desafio central está em garantir volume suficiente de recursos para financiar a carteira de projetos que vem sendo contratada. Lee afirmou que o BNDES continuará exercendo papel estratégico em projetos mais complexos e em momentos de instabilidade econômica, funcionando como referência para operações de longo prazo e assumindo riscos que o mercado privado nem sempre está disposto a absorver. Já os bancos comerciais e o mercado de capitais teriam função complementar, contribuindo para ampliar liquidez e acelerar a execução dos projetos.

A taxa de juros estrutural alta no Brasil também foi lembrada durante o debate, situação potencializada pelo contexto mundial



conflituoso. “Temos visto até uma agilidade [sobre a estrutura de financiamento], mas o fato é que a gente hoje convive ainda com uma taxa de juros estrutural”, pontuou a diretora Financeira e de Desenvolvimento de Negócios da Motiva, Josiane Carvalho de Almeida.

Representando a Infra S.A., o diretor de Planejamento, Cristiano Della Giustina, lembrou que aspectos econômico-financeiros e a distribuição de riscos passaram a ocupar papel central na elaboração dos contratos de concessão. O executivo explicou que a estatal tem intensificado o diálogo com investidores e financiadores por meio de roadshows realizados no Brasil e no exterior. Os contratos passaram a incorporar instrumentos regulatórios e tecnológicos que aumentam a previsibilidade das receitas e reduzem riscos para investidores e financiadores, destacou. “Se não tiver o recurso, o contrato não gira. Se o contrato não gira, o serviço não é entregue”, afirmou.

O diretor comercial regional Sul da Tokio Marine Seguradora, Rogério Spezia, defendeu uma ampliação do papel das seguradoras na estruturação financeira dos projetos. “O seguro, de uma maneira geral, pode ter uma função mais estruturante nesse contexto [...] Vamos tentar colocar o projeto de pé, que é o que mais interessa. Ter uma obra entregue, ter um projeto entregue, ter aquele ativo funcionando, gerando caixa e também gerando valor para a sociedade”, afirmou.

Inteligência artificial redefine gestão rodoviária e leva concessões a um novo patamar de eficiência

Em um passado recente, a gestão rodoviária dependia em sua maioria de levantamentos manuais e amostragens limitadas. Mas, desde que o uso da I.A. (Inteligência Artificial) explodiu no mundo, o setor começou a operar em um ambiente marcado por monitoramento contínuo e decisões orientadas por dados. Mais do que uma ferramenta para automatizar tarefas, a tecnologia está mudando a forma como concessionárias planejam investimentos, executam obras e tomam decisões assertivas nas operações.

Para os participantes do painel “Inteligência Artificial: Fronteiras do Uso da I.A. na Gestão, Fiscalização e Regulação das Concessões”, realizado no segundo dia da Bienal de Rodovias 2026, esse cenário está criando oportunidades para aumentar eficiência, produtividade e segurança.

O diretor-presidente da Nova Rota do Oeste, Luciano Uchoa, apresentou um dos exemplos implementados pela concessionária, que desenvolveu um sistema de monitoramento capaz de gerar um “gêmeo digital” de toda a rodovia a partir de imagens em alta resolução e processamento automatizado. A solução permite acompanhar mensalmente as condições do pavimento, identificar patologias com maior precisão e antecipar intervenções de manutenção.

Uchoa compara que na monitoração convencional, “em que o engenheiro ia com a prancheta em campo para fazer as fichas”, o resultado da amostragem era de 6% a 20% da rodovia, o que gerava inconsistências na qualidade das informações. Hoje, com o uso da inteligência artificial, é possível levantar em uma semana dados precisos em cerca de 850 quilômetros e processar mais de dez terabytes de dados em dois dias.

Neste mesmo sentido, a evolução tecnológica também está alterando a forma como projetos de infraestrutura são concebidos, executados e monitorados. Representando a Autodesk, o executivo de indústria Guilherme Borges destacou que o uso de I.A. permite avaliar simultaneamente um grande número de variáveis para definir traçados, prever riscos em obras e apoiar decisões de manutenção.

Na Via Appia Concessões, a inteligência artificial vem sendo incorporada às rotinas administrativas, jurídicas, financeiras e operacionais para automatizar processos e reduzir atividades repetitivas. Segundo o superintendente Bruno Toni Paliolol, a companhia estruturou uma estratégia específica para o tema, incluindo profissionais dedicados ao desenvolvimento de soluções voltadas às necessidades de cada área. O resultado tem sido a criação de aplicações capazes de automatizar relatórios, organizar documentos, realizar verificações preliminares de compliance e apoiar o acompanhamento de obras e contratos.

A I.A. também está ganhando espaço na gestão de frotas eletrificadas. O CEO da EVMOB, Lucas Zanon Arantes, explicou que a tecnologia tem sido utilizada para analisar dados de telemetria, prever necessidades de manutenção e dimensionar estruturas de recarga para veí-

culos elétricos utilizados pelas concessionárias.

Informações sobre rotas, altimetria, hábitos de condução e desempenho dos equipamentos permitem construir modelos operacionais mais eficientes e reduzir riscos de indisponibilidade. “A I.A. tem sido cada vez mais importante para conseguir ter tempo de resposta cada vez mais rápido para esse tipo de projeto e cada vez mais ciência e profundidade”, afirmou.

Já o diretor de Tecnologia e Inovação da EcoRodovias, Afrânio Spolador Junior, que moderou o painel, alertou para a importância de compreender as limitações da tecnologia e estabelecer mecanismos de governança. “Essa consciência da gente estudar um pouco mais, entender as disciplinas de I.A. que tem, e o uso adequado das ferramentas de I.A., e as famílias de I.A., dentro dos cases de negócios, sobretudo dentro da rodovia, é o que faz a grande diferença, é o que consegue alavancar efetivamente resultados”, observou.

Ao longo do debate, os participantes convergiram na avaliação de que a inteligência artificial não substitui o conhecimento técnico nem a tomada de decisão humana. Pelo contrário: seu papel é ampliar a capacidade das equipes de interpretar cenários complexos e agir com maior precisão.



Free flow se consolida e mercado discute próxima etapa de evolução do sistema

O sistema de pedágio eletrônico sem barreiras físicas, conhecido como free flow, está a caminho de se consolidar nas concessões rodoviárias brasileiras, embora ainda demande atenção. Se nos últimos anos o desafio esteve concentrado na criação das bases legais e regulatórias para viabilizar o modelo, o debate agora se desloca para temas como experiência do usuário, redução da evasão, sustentabilidade econômico-financeira dos contratos e incorporação de novas tecnologias. Essa foi a tônica do painel “Pedágio Eletrônico e a transformação definitiva das rodovias”, realizado durante a Bienal das Rodovias.

A avaliação predominante entre reguladores, concessionárias e fornecedores de tecnologia é que a adoção do free flow deixou de ser uma tendência para se tornar um componente permanente das futuras concessões, sejam estaduais ou federais.

O principal desafio identificado pelos participantes do painel está na adaptação dos usuários. O gerente de Estudos e Projetos de Rodovias da ANTT, Stéphane Quebaud, aponta que há complexidades naturais da transição. O sistema altera a forma de cobrança, a relação dos usuários com as concessionárias e a própria estrutura dos contratos de concessão. Por isso, é preciso ampliar informações sobre formas de pagamento, canais de atendimento, prazos de cobrança e consequências da inadimplência. “O usuário tem que saber que passou por um pórtico”, resumiu Quebaud.

Do ponto de vista das concessionárias, os primeiros resultados operacionais são considerados positivos. O diretor-presidente da Nova Rodovias, Marcelo Stachow, afirmou que os índices de evasão registrados atualmente permanecem em



patamar administrável, mesmo durante a fase inicial de implantação. Segundo ele, o percentual gira em torno de 7% a 7,5%, nível que considera compatível com o estágio de maturação do sistema.

O executivo observou que o debate público sobre o tema ainda é fortemente influenciado por disputas políticas, mas afirmou que a percepção dos usuários tem evoluído à medida que o modelo se torna mais conhecido. “O brasileiro é muito melhor do que dizem”, afirmou ao citar o crescimento do uso dos aplicativos de pagamento vinculados às operações já implantadas.

Outro eixo do debate foi a evolução tecnológica associada ao sistema. Representante da empresa Kapsch, Antonio Carlos Miro apresentou experiências internacionais que apontam para modelos cada vez mais automatizados de cobrança. Segundo ele, países como Portugal e Suíça já utilizam soluções de pedágio baseadas em localização por satélite.

Na avaliação de Miro, a combinação entre inteligência artificial, visão computacional e novas tecnologias de comunicação deve

transformar a própria lógica de identificação dos veículos. “O veículo passa a ser a TAG”, afirmou.

A perspectiva de inovação também foi destacada por Diego Hoffmann, da Fiscaltech. Segundo ele, embora o free flow seja uma tecnologia consolidada em diversos países, o Brasil acabou desenvolvendo uma versão mais sofisticada em razão das características específicas da frota nacional e das exigências relacionadas ao transporte de cargas. “Aqui no Brasil a gente já nasceu com uma nova geração”, afirmou.

Hoffmann argumentou que a infraestrutura criada para cobrança eletrônica poderá servir a múltiplas finalidades nos próximos anos. “A gente já está discutindo como é que vai ser o futuro”, afirmou.

Sócio do escritório Aroeira Salles Advogados, Luis Henrique Baeta conduziu o debate destacando que o free flow deixou de ser apenas uma tecnologia de cobrança e passou a representar uma transformação do modelo de concessões rodoviárias. “O free flow não é somente pagamento. Já é uma realidade inexorável e imutável”.

Modernização das repactuações e revisões contratuais trazem otimismo ao setor de concessões rodoviárias

O otimismo com o futuro dos contratos de concessão rodoviária marcou o painel realizado durante a Bienal de Rodovias 2026 com o tema “Repactuação e revisão de contratos: novas fórmulas, novos atores e o equilíbrio do programa de concessões”. Durante o encontro, representantes de agências reguladoras, especialistas e executivos do setor discutiram os avanços recentes na estruturação contratual e nos mecanismos que vêm permitindo a adaptação dos projetos às novas realidades econômicas, ambientais e operacionais.

Os painelistas destacaram importantes mudanças que ocorreram nos últimos anos e que fortaleceram o programa de concessões, como a reavaliação dos parâmetros de desempenho e melhorias nos mecanismos de reequilíbrio. Além disso, para o diretor-superintendente da Ecovias Capixaba, Roberto Amorim, a evolução da matriz de riscos é um dos principais fatores que contribuíram para a maior exequibilidade contratual.

Amorim lembrou que contratos mais antigos continham gatilhos para obras de ampliação sem considerar etapas essenciais do processo de licenciamento, realidade que vem sendo corrigida nos modelos mais recentes. “Não adianta estar escrito no contrato [...] se o licenciamento ambiental não conversa com os prazos de execução”, afirmou.

Já o superintendente de Infraestrutura Rodoviária da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Fernando Bezerra defendeu o fortalecimento dos mecanismos permanentes de revisão contratual. Ele informou que a agência vem trabalhando para incorporar ajustes

e aperfeiçoamentos ao longo da execução dos contratos, evitando o acúmulo de passivos.

Advogada e sócia de Dutra e Associados, Roberta Negrão ressaltou que a ANTT apresentou nos últimos anos evolução muito grande de seus contratos de concessão, chegando à quinta etapa com matriz de risco bem definida. “Há fatores que acabam por automatizar e conferir maior celeridade na identificação de determinados eventos e promover equilíbrio no contrato”, disse.

Bezerra destacou ainda a importância das revisões quinquenais, mecanismo que permite a reavaliação do equilíbrio econômico-financeiro dos projetos e a discussão de eventuais adequações necessárias com a sociedade e com todos os atores envolvidos. De acordo com ele, a ANTT discute atualmente formas de ampliar o escopo desta modalidade na esperança de reduzir o número de processos de consenso.

Já o economista Daniel Keller, sócio-diretor da UNA Partners, deu destaque para as repactuações, que destravaram investimentos e deram maior segurança aos investidores. “Estamos falando de um pacote de investimentos de R\$ 30 bilhões com as repactuações”.

Outro tema abordado foi a criação de instrumentos que permitem respostas mais rápidas a eventos extraordinários. Nesse contexto, Bezerra citou a importância do reequilíbrio cautelar para situações como eventos climáticos extremos, quando a necessidade de recomposição financeira pode surgir exigindo uma resposta rápida, com a necessidade de obras especiais.



Durante o painel, o superintendente da ANTT disse que a reguladora planeja manter encontros recorrentes com todas as agências estaduais do país para debater novas melhorias e padronização nas propostas apresentadas ao mercado. “O mercado tem que ter essa segurança que as agências atuam de forma sincronizada, padronizada, para ter previsibilidade”, explicou.

Para o diretor de Regulação da Artemig (Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais), Carlos Alvisi, o diálogo entre as reguladoras é muito importante. Ele destacou que a agência mineira, apesar de jovem, vem se espelhando na ANTT e faz atualmente uma reavaliação completa de todos os contratos vigentes em busca de gargalos, possíveis melhorias e padronização que facilitem principalmente os processos fiscalizatórios.

“Nossos contratos são antigos e estão em diferentes estágios”, disse Alvisi. Outro ponto, de acordo com ele, são as resoluções vigentes: aproximadamente quinze que a agência quer unificar para ter “condições de trabalho mais céleres”. “Temos previsão que em doze meses a gente faça esse saneamento”, adiantou.

A **diretoria da ABCR agradece** a presença de todos os participantes, painelistas e colaboradores da entidade, que tornaram a Bienal de Rodovias 2026 possível, com público recorde. E aos patrocinadores, que viabilizaram a realização do evento, consolidado como um dos principais fóruns para debate da infraestrutura brasileira.