

A modernização do contrato de concessão da BR-101/ES/BA: um exemplo de contraponto negocial para contratos administrativos de longo prazo

Filipe Camponez Brambilla

MBA em Infraestrutura, Concessões e Parcerias Público-Privadas pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Especialista em Gestão Pública e Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito de Vitória – FDV. *Certified Public-Private Partnerships Professional (CP3P-F)* pela *APMG International*. Advogado da área de Direito Administrativo e Projetos Governamentais do escritório TozziniFreire Advogados.

Annais Alves Rocha de Almeida

MBA em Infraestrutura, Concessões e Parcerias Público-Privadas pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Bacharela em Direito pelo Centro Universitário CESMAC Alagoas. Advogada sênior da Iguá Saneamento, com atuação nas áreas de Direito Administrativo, Infraestrutura, *Compliance* e Setores Regulados.

Resumo: A presente pesquisa examina a proposta de modernização do contrato de concessão da BR-101/ES/BA, com base nas deliberações constantes dos Acórdãos nº 1996/2024 e nº 513/2025, proferidos pelo Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU). São objetivos deste estudo: (i) reconstruir o histórico do conflito envolvendo a referida concessão; (ii) identificar as alternativas inicialmente sugeridas para a extinção contratual e seus fundamentos; (iii) apresentar a perspectiva do TCU, com base nas deliberações constantes dos Acórdãos nº 1996/2024 e nº 513/2025, sobre as circunstâncias da concessão e das alternativas aventadas para solução da lide; e (iv) avaliar, à luz dos Acórdãos mencionados, se a proposta de modernização configura uma solução adequada para evitar os custos e riscos associados à extinção do contrato. Os resultados desta pesquisa indicam que a modernização da concessão da BR-101/ES/BA pode representar um modelo viável para a preservação de contratos administrativos de longo prazo, nos casos em que a continuidade da parceria se revele possível e vantajosa. Nesse sentido, a autocomposição entre Poder Público e concessionária surge como instrumento legítimo para possibilitar o rearranjo contratual, com vistas à proteção do interesse público e à sustentabilidade da gestão dos ativos delegados.

Palavras-chave: Concessão. Modernização. BR-101/ES/BA.

Sumário: **1** Introdução – **2** Entre encontros e desencontros: o histórico do conflito envolvendo a concessão da BR-101/ES/BA – **2.1** À beira da extinção contratual: análise das narrativas e dos fundamentos jurídicos do (quase) fim da relação entre ANTT e a Eco101 – **3** Repactuação contratual da BR-101/ES/BA: análise da solução consensual homologada pelo TCU e seus fundamentos decisórios – **3.1** Acórdão nº 1996/2024 – Plenário – **3.1.1** Origem da solicitação de solução consensual – **3.1.2** Fundamentos da decisão – **3.2** Acórdão nº 513/2025 – Plenário – **4** Um olhar crítico sobre a proposta de modernização e as lições extraídas para o contexto brasileiro – **5** Considerações finais – Referências

1 Introdução

A presente pesquisa tem por objetivo examinar a proposta de modernização do contrato de concessão da BR-101/ES/BA, com base nas deliberações constantes dos Acórdãos nº 1996/2024 e nº 513/2025, proferidos pelo Plenário do Tribunal de Contas da União.

O tema possui grande relevância e atualidade, por tratar de um caso paradigmático que, apesar de ainda estar em andamento, propõe a modernização de um contrato de concessão anteriormente ameaçado de extinção. A partir deste paradigma, é possível extrair conclusões importantes para a reavaliação da perspectiva tradicional que, por longo período, predominou no Brasil: a extinção contratual como resposta direta aos cenários de conflitos complexos na gestão de contratos administrativos de longo prazo. A análise do caso contribui, assim, para o debate sobre uma alternativa consensual e estruturada para continuidade dos contratos em cenários desafiadores.

Nesta linha, como se pretende demonstrar no decorrer do presente trabalho, a modernização e otimização dos contratos de longo prazo, como as concessões públicas, ainda é uma solução incipiente e pouco experimentada na prática brasileira, apesar dos esforços recentes – especialmente por parte do Governo Federal – para mitigar as extinções contratuais pela via da caducidade.

Neste contexto, o problema da presente pesquisa é desvelar se a modernização dos contratos administrativos de longo prazo configura uma solução adequada para evitar os custos e riscos associados à extinção dos referidos contratos, tomando por base as lições que podem ser extraídas a partir do caso da BR-101/ES/BA.

Tem-se como hipótese da presente pesquisa que a proposta de modernização do contrato de concessão da BR-101/ES/BA, a partir das diretrizes de auto-composição avalizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), pode servir como guia para outras concessões em que se afigure necessária a repactuação de contratos de longo prazo, buscando-se evitar os custos e riscos associados à extinção aгодada dos referidos contratos, especialmente pela via da caducidade.

São objetivos desta pesquisa: (i) reconstruir o histórico do conflito envolvendo a concessão da BR-101/ES/BA; (ii) identificar as alternativas inicialmente sugeridas para a extinção contratual e, em momento posterior, para a modernização do ajuste; (iii) analisar o conteúdo das principais decisões do TCU sobre o caso; e (iv) avaliar, à luz dessas decisões, se a proposta de modernização configura uma solução adequada para evitar os custos e riscos associados à extinção do contrato.

Em um primeiro momento, examinar-se-á o histórico de entraves e conflitos da concessão da BR-101/ES/BA, marcada por alegações de atrasos sistemáticos na execução das obras de duplicação e descumprimento de obrigações de investimento, que geraram crescente insatisfação institucional e social. Diante desse cenário, foram analisadas as alternativas jurídicas consideradas para a extinção antecipada do contrato – com destaque para a caducidade e a relicitação – e os fundamentos que inviabilizaram essas saídas no caso concreto.

A seguir, será discutida a decisão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Ministério dos Transportes de submeter a controvérsia ao TCU e buscar uma solução consensual por meio da repactuação e modernização contratual. O objetivo é analisar os fundamentos decisórios que conduziram à aprovação da repactuação do contrato, incluindo a modernização da modelagem econômico-financeira, a extensão do prazo de concessão, a previsão de leilão para transferência de controle da SPE e as condicionantes impostas pela corte de contas.

No último capítulo, será realizada uma análise crítica sobre a proposta de modernização contratual adotada no caso da concessão da BR-101/ES/BA, bem como das alternativas à disposição do Poder Público para o equacionamento de contratos em crise. Busca-se examinar as razões que afastaram as hipóteses de extinção antecipada, seja pela via da caducidade ou da relicitação, à luz de seus custos de transação, dos riscos institucionais e dos impactos para continuidade e eficiência dos serviços públicos.

Como resultado, foi possível observar, a partir da experiência do caso da BR-101/ES/BA, que a extinção antecipada de contratos de concessão em crise nem sempre atende ao interesse público, uma vez que mecanismos como a caducidade e a relicitação enfrentam obstáculos relevantes para permitir o equacionamento dos entraves contratuais e a quitação plena para uma nova concessão, tais como custos de transação, insegurança jurídica, riscos à continuidade dos serviços públicos e restrições concorrenciais.

Foi possível verificar que a repactuação contratual, por meio do termo de autocomposição firmado entre a ANTT e a Eco101, se configurou, até o momento, como a solução mais eficiente e vantajosa para o caso, garantindo a retomada dos investimentos e a proteção do interesse público. Nesse contexto, destaca-se o papel institucional do Tribunal de Contas da União na mediação e legitimação da solução adotada. Por fim, conclui-se que a extinção antecipada deve ser uma medida excepcional, sendo recomendada a avaliação prévia de alternativas mais flexíveis que favoreçam a continuidade e a qualidade dos serviços públicos concedidos, como se passa a detalhar.

2 Entre encontros e desencontros: o histórico do conflito envolvendo a concessão da BR-101/ES/BA

Em 17 de abril de 2013, foi celebrado o contrato de concessão da BR-101/ES/BA entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a empresa Eco101 Concessionária de Rodovias S.A. (Eco101), vencedora do leilão realizado em janeiro de 2012. O contrato estabeleceu a concessão por um prazo de 25 anos, abrangendo a exploração de 475,9 km da rodovia, desde o entroncamento com a BA-698, no município de Mucuri (BA), até a divisa entre o Espírito Santo e o Rio de Janeiro. Estavam previstos investimentos totais de R\$2,719 bilhões, sendo R\$1,699 bilhão destinados à ampliação de capacidade e R\$1,019 bilhão para manutenção e melhorias, além de custos operacionais estimados em R\$2,102 bilhões.

Desde a celebração do contrato da Eco101, no entanto, observou-se o surgimento de um cenário de insatisfação em relação à sua execução. Para contextualizar, é importante destacar que várias concessões rodoviárias federais firmadas na década de 2010 enfrentaram críticas e descontentamento quanto aos resultados alcançados, tanto em relação às modelagens quanto à execução dos contratos pelas concessionárias. Nesse sentido:

Destaca-se que, das oito rodovias federais licitadas na terceira rodada, com início das concessões entre maio de 2013 e junho de 2015, seis apontam para desfechos de término antecipado, conforme apresentado na Tabela 1. Dessa forma, pode ser constatado que houve problemas nas concessões de rodovias federais realizadas, principalmente na terceira rodada [...] (Plotkowski; Silva, 2022, p. 321).

Já no caso da concessão da Eco101, o contrato previa como uma de suas principais obrigações a duplicação de 478,7 km do trecho rodoviário no prazo de até nove anos, além da prestação de serviços de manutenção, segurança e operação da via. No entanto, assim como os paradigmas de sua época, a execução contratual da Eco101 passou a apresentar distorções significativas em relação ao cronograma estabelecido.

Ao longo da primeira década da concessão, os índices de duplicação e melhorias efetivamente entregues se mostraram extremamente inferiores ao pactuado. A morosidade na execução das obras e a não entrega dos marcos contratuais repercutiram institucionalmente, provocando reações de parlamentares, representantes do Poder Executivo e da sociedade civil organizada, culminando em questionamentos mais amplos quanto à viabilidade da manutenção da relação contratual.¹

¹ Nesse sentido: FOLHA VITÓRIA. Atraso na duplicação da BR-101 faz parlamentares capixabas pedirem cancelamento de contrato da Eco 101. *Folha Vitória*, 26 out. 2017. Disponível em: <https://www.folhavitória.com.br>.

Diante das alegadas irregularidades, a ANTT iniciou um processo de monitoramento, o Processo Administrativo nº 51000.102689/2018-81, com o objetivo de avaliar o cumprimento das obrigações contratuais e as condições de execução da concessão, em que se discutia a pré-caducidade da concessão. No entanto, após as intervenções da ANTT e os ajustes nas condições de execução pela concessionária, o processo de pré-caducidade foi arquivado.

Mesmo após o arquivamento da pré-caducidade, com reconhecimento por parte da ANTT de que não houve culpa exclusiva da Eco101 nos atrasos para o cumprimento das obrigações, o contrato seguiu sendo executado com dificuldades e desencontros em relação às previsões de investimentos e à consecução de obras. Em resposta às crescentes preocupações, a ANTT instaurou, em 2021, o Processo Administrativo nº 50500.068508/2021-04, com o objetivo de apurar a rigor o descumprimento do cronograma de duplicação previsto no contrato de concessão da BR-101/ES/BA (Brasil, 2021).

A concessionária, por sua vez, argumentou a existência de dificuldades operacionais e desequilíbrios econômico-financeiros como justificativa para os atrasos (ES360, 2022). A alegação de que os estudos de viabilidade inicialmente utilizados teriam sido superestimados também foi recorrentemente levantada. Houve, ainda, a tentativa de formalizar a relicitação da concessão, a qual, posteriormente foi abdicada, conforme se detalhará mais adiante. Em suma, diversos termos aditivos e ajustes foram ensaiados, mas sem a concretização de soluções que pudessem garantir, de maneira definitiva à época, a resolução dos conflitos da concessão.

2.1 À beira da extinção contratual: análise das narrativas e dos fundamentos jurídicos do (quase) fim da relação entre ANTT e a Eco101

Diante do cenário dos alegados descumprimentos por parte da Eco101, foram cogitadas inicialmente duas principais saídas para resolução dos conflitos contratuais pela via da extinção. Como já abordado, a caducidade foi a primeira alternativa sopesada pela ANTT, mas o processo de pré-caducidade foi arquivado no mês de dezembro de 2019, sob a compreensão de Eco101 não detinha culpa exclusiva pelos alegados atrasos.

Do ponto de vista jurídico-administrativo, é fato que o desencontro entre o que foi contratado e o que efetivamente se entregou, caracterizado por repetidos descumprimentos de obrigações de investimentos e atrasos na consecução

com.br/politica/noticia/10/2017/atraso-na-duplicacao-da-br-101-faz-parlamentares-capixabas-pedirem-cancelamento-de-contrato-da-eco-101. Acesso em: 28 set. 2025.

das obras de duplicação, configura hipótese potencial de inadimplemento grave, capaz de ensejar a extinção da concessão por caducidade. Ou seja, a caducidade é cabível quando houver o inadimplemento essencial do contrato, o que exige demonstração via prévio processo administrativo com as garantias de contraditório e ampla defesa. Nesse sentido, Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2003) adverte que, embora a extinção unilateral deva observar critérios estritos, a proteção ao interesse público se sobrepõe à manutenção de um contrato que já não atenda aos princípios constitucionais da eficiência, continuidade e segurança do serviço público.

Posteriormente, a própria Eco101, observando as dificuldades em cumprir com os cronogramas e obrigações do contrato, tentou a relicitação, cuja disciplina é albergada pela Lei Federal nº 13.448/2017. Trata-se aqui de uma forma específica de extinção da concessão de serviço público, viabilizada quando a continuidade da execução contratual se revela impraticável ou indesejável tanto para o poder concedente quanto para a concessionária.

De acordo com Marçal Justen Filho (2016), a relicitação é um mecanismo voltado à recomposição do equilíbrio contratual em situações de inviabilidade da execução, sem necessariamente imputar culpa à concessionária, mas reconhecendo que a manutenção do contrato contraria o interesse público por circunstâncias supervenientes. Nesse contexto, a relicitação aparece como alternativa consensual à rescisão unilateral ou à caducidade, evitando litígios mais onerosos e a interrupção abrupta da prestação dos serviços, quando comparada às saídas contenciosas para o término contratual, eis que:

A inviabilidade da execução pode justificar a extinção da concessão mediante procedimento de relicitação, ou seja, a celebração de um novo contrato com outra concessionária, mediante licitação, com a concordância da atual contratada e observância de determinadas condições (Justen Filho, 2016, p. 126).

Ou seja, como mecanismo alternativo à caducidade, a lei trata a possibilidade de rescisão amigável do contrato por iniciativa da concessionária, mediante proposta formal à administração pública, que se seguirá com uma nova licitação do objeto concedido. Para isso, é necessário a demonstração da inviabilidade da continuidade da execução contratual nas condições originalmente pactuadas, a ausência de dolo da concessionária nos descumprimentos e o interesse público na manutenção da prestação do serviço por meio de nova licitação.

Alexandre Santos de Aragão ressalta que a relicitação se apresenta como um importante instrumento de governança contratual, ao permitir a superação de impasses por meio de solução consensual e planejada, sem o trauma da extinção

litigiosa. Segundo o autor, “a relicitação configura-se como uma forma moderna e racional de extinção contratual, voltada à preservação da continuidade do serviço público e à redução dos custos econômicos e jurídicos da ruptura contratual” (Aragão, 2017, p. 598).

Entre as idas e vindas para dirimir o conflito da BR-101/ES/BA, a manutenção do *status quo* – de atrasos, discussões e indefinições sobre o contrato de concessão – acarretava prejuízo aos usuários e, de modo geral, ao interesse público envolvido na contratação. A situação exigia uma resposta assertiva para que os conflitos contratuais pudessem ser dirimidos com segurança jurídica, ao passo em que o interesse público também não fosse prejudicado. Por um lado, os usuários da BR-101/ES/BA se mostravam há anos insatisfeitos com trechos rodoviários e serviços em condições abaixo do esperado. Por outro, a concessionária questionava a sustentabilidade econômico-financeira da concessão e a distribuição de riscos do contrato, face às condições externas.

Diante desses entraves e sem conseguir viabilizar a extinção do contrato, a ANTT e o Ministério dos Transportes optaram por submeter a questão ao TCU, buscando uma solução consensual que permitisse a repactuação pela via da modernização e otimização. Essa abordagem visava, principalmente, superar os entraves próprios da extinção antecipada, que permaneceu anos sob litígio e com óbices de ambas as partes do contrato, e, ao mesmo tempo, garantir formas mais céleres para antecipar a entrega das obras e retomar os investimentos na rodovia, evitando a suspensão dos serviços que poderia ocorrer e reprogramando de investimentos, a partir de ajustes nas cláusulas contratuais.

3 Repactuação contratual da BR-101/ES/BA: análise da solução consensual homologada pelo TCU e seus fundamentos decisórios

À medida que o contrato de concessão da BR-101/ES/BA se encaminhava para uma extinção antecipada, tornava-se evidente que as alternativas aventadas para o término contratual implicariam em significativas perdas de natureza econômica, técnica e operacional, ao menos até que se estabilizasse uma nova relação contratual de concessão.

Foi nesse contexto que a ANTT e o Ministério dos Transportes optaram por submeter a controvérsia à análise do TCU, abandonando a relicitação como solução principal e adotando a via da repactuação contratual com fundamento na busca pela eficiência e continuidade do serviço. A proposta, discutida em 2023 e homologada em 2024, teve como objetivo ajustar cronogramas e condições contratuais, preservando os investimentos já realizados e restabelecendo a confiança no modelo de concessão da BR-101/ES/BA.

É preciso considerar especialmente que, desde dezembro de 2022, o TCU, por meio da Resolução nº 347, instituiu a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso), incumbida de “desenvolver, propor, sistematizar, avaliar e disseminar diretrizes voltadas à solução consensual de controvérsias no âmbito do controle externo”, conforme estabelece o artigo 2º, inciso I, da Portaria SecexConsenso nº 2/2024. Desde então, a SecexConsenso tem desempenhado um papel relevante, servindo de guia para soluções consensuais na esfera federal, apesar de haver recorrente escrutínio quanto à sua implementação e os avanços institucionais.²

Com o apoio da SecexConsenso, o TCU examinou a solicitação da ANTT para solução consensual no contrato de concessão da BR-101/ES/BA, considerando os entraves à execução dos investimentos e a inviabilidade financeira resultante das dificuldades operacionais. O objetivo foi, em especial, avaliar uma alternativa que possibilitasse a retomada dos investimentos e a continuidade dos serviços, garantindo a maior eficiência para concessão.

3.1 Acórdão nº 1996/2024 – Plenário

O Acórdão nº 1.996/2024 – Plenário do TCU, exarado em 25 de setembro de 2024, analisou a Solicitação de Solução Consensual (SSC) apresentada pela ANTT no âmbito do contrato de concessão da BR-101/ES/BA. A proposta visava resolver, por via negociada, três controvérsias centrais: (i) a alegada inviabilidade econômico-financeira do projeto, diante da incapacidade da concessionária de cumprir as obrigações assumidas; (ii) os entraves à relicitação, que teriam inviabilizado investimentos essenciais; e (iii) a insatisfação dos usuários, causada pela ausência de obras e pelo valor da tarifa.

3.1.1 Origem da solicitação de solução consensual

Para contexto, cabe destacar que o TCU primeiro julgou por admitir a desistência da relicitação da concessão da BR-101/ES/BA em 2023, ano também em que o Ministério dos Transportes editou a Portaria nº 848, com diretrizes para adequação e otimização de contratos de concessão rodoviária federal. A partir de

² Por todos, cita-se o posicionamento de André Rosilho e Gustavo Leonardo Maia Pereira no sentido de que: “A consensualidade é um consenso. Mas é importante que a governança da Secex-Consenso seja discutida de forma desimpedida. Recentemente, o TCU adotou medidas para aumentar a transparência das atividades do novo órgão e tem se mostrado aberto a críticas e sugestões de aperfeiçoamento. Seria bem-vindo um ajuste na norma do TCU que contemplasse a tramitação da proposta de acordo pactuada na comissão de solução consensual pelas instâncias de governança dos órgãos e entidades envolvidos – públicos e privados. A estipulação de prazos razoáveis, viabilizando que os termos de negociação sejam assimilados adequadamente – e justificadas tecnicamente – pelos órgãos competentes, parece fundamental” (Pereira; Rosilho, 2024, n. p.).

então, houve abertura ainda maior para que o contrato de concessão pudesse ser objeto de estudos para potencial repactuação.

A partir de então, foram celebrados, respectivamente em 26 de fevereiro e 24 de junho de 2024, o 4º e o 5º Termos Aditivos ao contrato de concessão. Esses aditivos suspenderam os efeitos do 3º aditivo que formalizava a relicitação, restabelecendo a vigência plena do contrato original, agora sujeito à modelagem de uma solução consensual, sem a incidência do excedente tarifário típico dos processos de relicitação.

Em seguida, o TCU instaurou uma Comissão de Solução Consensual composta por representantes do Ministério dos Transportes, da ANTT, da concessionária Eco101, da Auditoria Especializada em Rodovias do TCU (“AudRodoviaAviação”) e da SecexConsenso. Também participaram o BNDES, que avaliou a viabilidade de financiamento do projeto, e a Infra S.A., que contribuiu com análises paramétricas de valores discutidos. O objetivo do grupo foi propor uma solução que viabilizasse a recuperação da sustentabilidade econômico-financeira da concessão e a retomada dos investimentos no trecho concedido.

Após analisar alternativas como a relicitação, a renovação antecipada e a revisão contratual pela via contratual do procedimento de reequilíbrio, a comissão concluiu que a otimização do contrato seria a opção mais vantajosa ao interesse público, por permitir uma revisão sistêmica dos termos contratados para adequar o contrato à realidade de sua execução.

As partes pactuaram a otimização do contrato da Eco101 com base em pilares como: (i) um novo modelo econômico-financeiro para garantir a sustentabilidade econômica da concessão; (ii) atualização regulatória alinhada aos contratos da 5ª etapa do Procofe/ANTT; (iii) período de transição com possibilidade de extinção antecipada em caso de inadimplemento; (iv) revisão de termos para avaliação de haveres e deveres; e (v) a instauração de um processo competitivo para alienação das ações da SPE, a fim de validar os valores acordados para o contrato otimizado e mitigar riscos.

Cabe registrar, contudo, que a AudRodoviaAviação se manifestou contrariamente à celebração do acordo, entendendo que as alterações propostas excediam os limites legais de mutabilidade contratual, comprometiam o equilíbrio econômico-financeiro original da licitação e desrespeitavam o prazo de vigência contratual. Por outro lado, o Ministério Público junto ao TCU (MPTCU) reconheceu a viabilidade da solução consensual, sugerindo ao Tribunal a imposição de condicionantes à sua aprovação.

Finalizada a instrução do processo e com a submissão dos posicionamentos pela unidade técnica e pelo MPTCU, o caso foi submetido a julgamento pelo plenário da corte, sob relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues.

3.1.2 Fundamentos da decisão

Em seu voto, o ministro-relator reconheceu a complexidade do caso concreto, que envolve contrato de longa duração afetado por alterações macroeconômicas relevantes, como a crise de 2014 e a pandemia da Covid-19. O ministro asseverou que, em situações dessa natureza, não há soluções ideais, mas sim alternativas possíveis que devem ser analisadas com base na maximização do interesse público. Nesse cenário, sustenta que a solução construída pela Comissão de Solução Consensual (a otimização contratual) é vantajosa por promover a retomada dos investimentos e garantir a continuidade da prestação do serviço público, com maior celeridade e segurança do que se daria com uma relicitação. Destaca-se:

Os maiores prejudicados pelas discussões que se arrastam há anos são os usuários da rodovia, pois permanecem pagando tarifas caras, sem os serviços e as melhorias alardeados e pactuados à época da concessão em contrapartida, sendo que a tarifa levou em conta esses serviços. Há, nos autos, evidências de que a Comissão formulou alternativas mais conservadoras, com a manutenção das variáveis caracterizadoras do equilíbrio original, mas resultaram em projetos inviáveis de serem executados (parágrafos 137 a 148 e anexo D do Relatório da CSC). Ao comparar a solução ora proposta com a relicitação, concluiu-se que o acordo é opção mais vantajosa para o interesse público, por permitir a realização de investimentos com antecedência de cerca de cinco anos e com tarifa de pedágio inferior à média dos estudos de outros projetos de concessão submetidos à audiência pública pela Infra S/A (Brasil, 2024, p. 142).

Entre os elementos centrais da proposta que fora avaliada, destacam-se a modernização do contrato com aporte de R\$7,07 bilhões em investimentos, incluindo 221 km de duplicações e obras complementares; a extensão do prazo contratual em dez anos; e a adoção de novos parâmetros técnicos e econômicos (tráfego, CAPEX, OPEX e taxa interna de retorno).

No tocante ao equilíbrio contratual, restou reconhecido que a concessionária absorveu prejuízos significativos, não repassados às tarifas, e que a readequação dos parâmetros econômicos foi necessária para assegurar a financiabilidade e a modicidade tarifária, elementos intrinsecamente ligados ao interesse público.

Nessa linha, o TCU consagrou, sob o voto do relator, o princípio da eficiência como vetor interpretativo essencial na administração contratual e reconheceu que a proposta de repactuação, além de antecipar benefícios à coletividade – como a redução de acidentes e a melhoria na fluidez do tráfego no caso concreto –, afasta os riscos e custos inerentes à extinção antecipada do contrato, a exemplo, no

caso da BR-101/ES/BA, da paralisação prolongada de obras, de disputas judiciais envolvendo indenizações e do eventual insucesso de novo procedimento licitatório.

No entanto, vale notar que o relator alertou para necessidade de que a re-pactuação do contrato não seja apenas ser avaliada sob o ponto de vista da celeridade das obras e redução de atrasos, mas sim sopesada quanto à demonstração objetiva dos alegados prejuízos de uma eventual extinção antecipada em seu contraponto:

Por fim, foi possível observar que, para a maioria das lacunas na proposta, foi indicada como justificativa a necessária celeridade das obras, como se fosse possível relevar falhas que podem impor aos usuários grandes prejuízos, em termos de tarifas de pedágio, sob o pretexto de evitar atrasos de poucos meses em investimentos e serviços que há muito deveriam estar concluídos. Nesse sentido, considero que a defesa de soluções consensuais não deve ser fundamentada somente em argumentos de tal natureza, sem que haja demonstração objetiva dos alegados prejuízos, sob pena de enfraquecer novel instrumento para saneamento de controvérsias na Administração Pública (Brasil, 2024, p. 157).

À vista de todos esses fundamentos, o Ministro Walton Alencar aprovou a proposta da solução consensual, autorizando a assinatura do Termo de Autocomposição e determinando o monitoramento de sua execução, nos termos da Instrução Normativa TCU nº 91/2022. O voto foi acompanhado pelo plenário, sendo exarado o Acórdão nº 1.996/2024, conferindo aval à otimização do contrato de concessão da BR-101/ES/BA.

3.2 Acórdão nº 513/2025 – Plenário

Já em 12 de março de 2025, foi exarado o Acórdão nº 513/2025 – Plenário do TCU também sob relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, por meio do qual o TCU examinou o cumprimento das condicionantes fixadas no Acórdão nº 1.996/2024.

A análise concentrou-se em quatro pontos principais: a adequação dos custos das intervenções (CAPEX e OPEX) do contrato; a reformulação do cronograma do processo competitivo; a realização de consulta pública sobre os termos do aditivo; e a demonstração da capacidade técnica e econômico-financeira da atual controladora e da SPE. Em todos esses aspectos, o relator concluiu pelo efetivo cumprimento das exigências, com base em documentos apresentados pela ANTT, pelo Ministério dos Transportes e pela controladora da concessão (Brasil, 2025).

Diante da comprovação do atendimento integral das condicionantes fixadas no Acórdão nº 1.996/2024 e da anuência das áreas técnicas do TCU, o Tribunal decidiu por ratificar o termo de autocomposição e a celebração de termo aditivo ao contrato de concessão para consolidar a repactuação firmada.

4 Um olhar crítico sobre a proposta de modernização e as lições extraídas para o contexto brasileiro

Como visto, antes da celebração do termo da repactuação contratual, a ANTT e o Ministério dos Transportes cogitaram a extinção antecipada da concessão da BR-101/ES/BA.

Contudo, ao menos desde 2020, a própria ANTT já havia reconhecido que a Eco101 não era a única responsável pelos atrasos e inadimplementos verificados na execução contratual. Não se tratava, assim, de um cenário de pura desídia ou má-fé por parte da empresa, mas da execução de um contrato cercado por entraves estruturais e externos – notadamente, dificuldades no licenciamento ambiental, atrasos em desapropriações e, sobretudo, o agravamento das condições macroeconômicas entre 2014 e 2016, cujos efeitos se intensificaram com a pandemia da Covid-19.

Nesse contexto, tanto a caducidade quanto a relicitação mostraram-se soluções pouco adequadas, além de implicarem potenciais custos de transação elevados e prejuízos à continuidade e à qualidade da prestação do serviço público.

No que se refere à caducidade, importa destacar que a instauração de seu processo sinaliza ao mercado a existência de risco de inadimplemento contratual, percepção que, por si só, pode comprometer a capacidade da concessionária de corrigir eventuais falhas, ampliando os efeitos negativos do procedimento antes mesmo de sua conclusão.

Também o tempo é um fator relevante para avaliação da caducidade. O processo de decretação, via de regra, é moroso diante da necessidade de apuração detalhada das infrações contratuais e da complexidade técnica e jurídica envolvida na instrução do procedimento. Conforme leciona Aline Klein, a regra é que, antes de se instaurar o processo de caducidade, deverá ser formalmente oportunizado um prazo para correção dos vícios apontados contra a concessionária:

Como dispõe o art. 38, §2º, da Lei 8.987/1995, a declaração de caducidade deverá ser necessariamente precedida da constatação da inadimplência do concessionário em regular processo administrativo, em que se propicie a participação do particular exercendo o contraditório e a ampla defesa. Além disso, nos termos do §3º do mesmo dispositivo legal, o próprio processo de caducidade apenas poderá ser instaurado após a comunicação do concessionário dos

descumprimentos contratuais que lhe são imputados, conferindo-se prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas. Ou seja, apenas com o decurso do prazo assinalado para correção dos descumprimentos contratuais é que poderá ser instaurado o processo administrativo de apuração de inadimplência, preparatório da decretação da caducidade. Essa comunicação prévia deverá detalhar pormenorizadamente as falhas imputadas ao concessionário e conferir prazo razoável para a sua correção. Quando se tratar de falha ou transgressão não passível de correção ou suprimento, o processo administrativo de caducidade poderá ser instaurado diretamente (Klein, 2017, n. p.).

Acresce-se a isso uma assimetria informacional relevante, não enfrentada pela legislação vigente. A norma confere ao Poder Concedente uma prerrogativa unilateral de instaurar o processo, mas não impõe à concessionária o dever de compartilhar os dados que detém. Na prática, a empresa, por dispor de conhecimento mais profundo sobre a execução contratual, pode dificultar a apuração do alegado descumprimento do contrato ou pode não fornecer todas as informações de que dispõe.

Mesmo que se consiga comprovar a incidência de uma das hipóteses motivadoras da caducidade, elencadas no rol não exaustivo do artigo 38, §1º, da Lei Federal nº 8.987/1995, a declaração da caducidade depende ainda de trâmite para edição de decreto pelo Poder Executivo. A partir desse ato, o contrato é extinto e a concessão retorna à gestão do Estado.

Ainda assim, o encerramento da relação não é automático. A matéria possivelmente estará sujeita a disputas judiciais prolongadas. A concessionária poderá rediscutir, em juízo, os fundamentos do processo administrativo, o que tende a retardar ainda mais a realização de novo certame ou até a concretização da própria caducidade, haja vista a inafastabilidade da jurisdição. A prática brasileira mostra que, na realidade, a caducidade quase nunca se afigura como uma solução capaz de equacionar adequada e celeremente conflitos complexos em contratos concessionados, diante desses e de outros entraves que dificultam a operacionalização do procedimento.

Já quanto à relicitação, embora esta tenda a ser mais célere do que a caducidade, fato é que ainda assim se sobressaem entraves práticos para essa modalidade de extinção antecipada. Primeiro, porque em matéria de tempo, a relicitação exige a submissão de estudos técnicos à consulta pública para fins de sugestões, cujo prazo mínimo para realização é de 45 dias (conforme previsto no artigo 10, parágrafo único, da Lei Federal nº 13.448/2017). Além disso, o processo é submetido à avaliação dos aspectos técnicos pelo tribunal de contas, o que pode tornar ainda mais longínqua a espera por sua aprovação.

Outro fator crítico é que a efetivação da relicitação depende da realização de nova licitação e da assunção do contrato por uma nova concessionária, o que, na prática, impõe riscos de descontinuidade e incertezas quanto ao interesse do mercado, especialmente em cenários de baixa atratividade ou alta complexidade contratual.

Conforme explica André Saddy, “a relicitação exige o acordo entre as partes envolvidas e pode se tornar inviável quando não há consenso, especialmente diante da possibilidade de litígios ou do interesse da concessionária em manter o contrato” (2015, p. 47). Marcos Juruena Villela Souto (2002) também observa que a extinção consensual da concessão deve respeitar a função social do contrato e os princípios da continuidade e eficiência dos serviços públicos, sendo a relicitação uma medida excepcional que requer critérios bem definidos e segurança jurídica.

É imprescindível considerar que o contrato de concessão não possui natureza estritamente bilateral, mas trilateral, incluindo, de maneira central, os usuários do serviço público, que são os verdadeiros destinatários da prestação. Essa lógica é reforçada por Dinorá Grotti (2003), cujo entendimento é de que os princípios do serviço público – continuidade, universalidade, eficiência e adaptabilidade – não podem ser relativizados sob argumentos de natureza exclusivamente contratual ou econômica. Se a relicitação acarretar prejuízos aos usuários por conta dos entraves até que uma nova concessionária assumo o contrato, o principal objetivo da concessão estará fadado ao insucesso, podendo gerar sequelas prolongadas para muito depois da nova licitação.

Há também um problema de ordem dos interesses envolvidos na relicitação. Pelo procedimento, a concessionária não poderá participar da licitação ou do futuro contrato desta decorrente, o que, na prática, pode acarretar o prejuízo à competitividade do certame, ou seja:

Além de participar do procedimento fornecendo informações, o parceiro privado terá que apresentar renúncia ao prazo de “cura” do procedimento de caducidade – o que está no âmbito de disposição da vontade –, declarar formalmente a sua intenção irretratável e irrevogável em aderir ao procedimento e renunciar expressamente à participação novo certame ou no futuro contrato relicitado. [...] Essa opção, contudo, acaba gerando outro efeito: a diminuição concorrencial na fase licitatória. Notadamente em momentos de crise econômica, não são muitas as sociedades que ainda podem assumir contratos de grande monta, tais quais os de infraestrutura (Oliveira, 2018, p. 202).

Fato é que a extinção antecipada de um contrato de concessão, seja pela via da caducidade, como da relicitação e das demais modalidades, constitui medida excepcional e anômala, pois rompe a expectativa de execução do ajuste ao longo de todo o prazo originalmente pactuado, desestabilizando a equação econômico-financeira que serve de fundamento para a viabilidade do empreendimento, especialmente em relação às projeções que foram feitas com base na totalidade do prazo contratual e no equilíbrio econômico-financeiro original.

Isso não quer dizer que a extinção antecipada do contrato não possa ser cogitada, mas sim que sua adoção deve ser sopesada em relação à vantajosidade para o interesse público e para os usuários dos serviços concedidos. É uma conclusão natural, mas que não necessariamente encontra salvaguarda na prática brasileira, especialmente por conta da falta de experimentação de alternativas consensuais como a repactuação. Quanto ao tema, Giovanna Seabra observa que:

Ao evitar a extinção precoce de contratos e promover a renegociação estruturada, o governo sinaliza um compromisso com a continuidade e viabilidade dos serviços públicos concedidos, sem deixar de lado o rigor técnico e a transparência. [...] Embora o modelo proposto ofereça uma alternativa promissora, é fundamental adotar uma postura crítica e vigilante, uma vez que ainda não temos exemplos concretos de processos que tenham sido concluídos com sucesso do início ao fim. A dúvida persiste: as boas intenções do consensualismo se traduzirão em soluções justas e equilibradas, que protejam adequadamente o interesse público e, também, atendam às necessidades dos concessionários? Somente através da observação dos resultados práticos das repactuações e do uso de mecanismos consensuais poderemos avaliar se as diretrizes estabelecidas se concretizam em uma política de Estado eficaz e benéfica para todas as partes envolvidas (Seabra, 2024, n. p.).

Por outro lado, é preciso reconhecer que nem sempre a repactuação do contrato de concessão será a via mais adequada. Não existem soluções milagrosas para dirimir conflitos contratuais complexos nas concessões, sendo necessário, sempre, o sopesamento de alternativas que melhor se enquadrem à realidade contratual, à sustentabilidade econômico-financeira da concessão e à defesa do interesse público envolvido. Mais das vezes, a via do procedimento de reequilíbrio previsto em contrato, ou a discussão nos foros de autocomposição e governança, pode ser suficiente para suprimir os entraves à execução.

Não por menos, conforme lecionam Gustavo Henrique Justino de Oliveira e Vitor Soliano, também a repactuação do contrato de concessão será insuficiente para dirimir todos os entraves contratuais ou sua incompletude:

O que deve se extrair tanto do caso da CRO quanto das mudanças institucionais posteriores é a importância que deve se dar ao processamento das renegociações; ou seja, nos casos em que não seja constatada a vantajosidade da realização de licitações, os processos administrativos (re)negociais precisarão funcionar como substitutos imperfeitos de processos licitatórios. A função desses processos deverá ser, necessariamente, a geração e o processamento de informação voltado a reduzir os riscos de comportamento oportunista. [...] Afinal, da mesma forma que um contrato de concessão novo é naturalmente incompleto, relacional e está sujeito a uma infinidade de desafios futuros, um aditivo a um contrato já em execução que promove a renegociação dos seus termos também é naturalmente incompleto, relacional e está sujeito a uma infinidade de desafios futuros; ou seja, a renegociação pode ser uma das consequências da incompletude dos contratos de concessão, mas nunca será um mecanismo de encerramento dessa incompletude (Oliveira; Soliano, 2025, p. 224).

No caso da BR-101/ES/BA, fato é que havia justificativas plausíveis para repactuação da concessão, seja porque o próprio Poder Concedente reconheceu que os entraves da execução contratual não decorreram de culpa exclusiva da concessionária, seja porque a manutenção do contrato se afigurou como a opção mais vantajosa do ponto de vista financeiro e operacional. Conforme registrado no voto do ministro Walton Alencar, a vantagem do acordo em relação à relicitação restou demonstrada justamente “pela antecipação de investimentos à sociedade, pela renúncia a discussões administrativas e jurídicas existentes e pela mitigação de risco de leilão vazio em caso de relicitação” (Brasil, 2024), observados no caso concreto.

Também é preciso registrar que o TCU assumiu papel fundamental como o intermediador e equacionador do conflito entre a ANTT e a Eco101. Ao encorajar as partes “a adotarem abordagens baseadas na negociação, o controlador externo demonstra seu compromisso em promover soluções mais eficientes e cooperativas” (Lacerda, 2024, p. 68), o que decerto mitiga os riscos de extinções antecipadas açodadas e sem o devido escrutínio na esfera federal.

Por tudo dito, a solução adotada pelas partes para Eco101, com o apoio do TCU, afigura-se, até aqui, como aquela que se sobressaiu mais adequada, especialmente por permitir a retomada de investimentos e a consecução de obrigações de curto prazo, sem os entraves que outrora seriam observados a partir de uma extinção antecipada.

Não por menos, a repactuação dos contratos de concessão tem ganhado contornos mais concretos na prática brasileira. A experiência adquirida com o caso da Eco101, até aqui exitosa, pode servir como incentivo para que outros contratos de concessão sejam objeto de otimização, valendo a ressalva de que não existem

soluções universais – a cada caso, deve-se avaliar, sob o ponto de vista da eficiência, da sustentabilidade econômico-financeira e da preservação do interesse público, qual é saída que será capaz de dirimir os entraves contratuais de forma mais assertiva. Espera-se, assim, que a extinção antecipada possa ser sopesada na prática brasileira e não seja considerada a via única para solução de conflitos complexos nos contratos de concessão, tomando-se como guia a lição que é legada pelo caso da BR-101/ES/BA.

5 Considerações finais

A análise do contrato da Eco101 revela a complexidade envolvida no equacionamento de conflitos em contratos de longo prazo e a necessidade de soluções direcionadas. A extinção antecipada do contrato deve ser tomada, assim, como uma medida excepcional, que poderá impactar substancialmente a continuidade dos serviços públicos e acarretar altos custos de transação para uma nova concessão, comprometendo a sua sustentabilidade econômico-financeira.

Para tanto, a repactuação contratual surge como uma alternativa viável para preservar e otimizar os contratos sem recorrer à sua extinção antecipada. A experiência do caso da Eco101 demonstra que a renegociação dos termos contratuais pode ser uma opção vantajosa, em casos tais em que permita, de forma célere, a manutenção dos investimentos, a continuidade das obras e a recuperação da capacidade operacional da concessão.

A atuação do Tribunal de Contas da União, ao incentivar a adoção de soluções consensuais, é fundamental para facilitar o diálogo entre as partes para as repactuações na esfera federal, evitando a adoção precipitada de medidas mais drásticas, como a caducidade. No entanto, é importante reconhecer que a repactuação não é uma solução universal e que cada contrato de concessão deve ser analisado em suas especificidades, o que decerto poderá ser submetido ao escrutínio da corte de contas, com o apoio das partes.

Em suma, o estudo do caso da BR-101/ES/BA mostra que a extinção antecipada não deve ser considerada a única via para a resolução de impasses contratuais e que, quando bem conduzidas, as negociações consensuais podem trazer soluções adequadas para a concessionária e para poder público. O caso da Eco101 não atesta que todas as concessões possam seguir o mesmo caminho, mas oferece um exemplo de que é possível buscar soluções contratuais flexíveis e cooperativas, para garantir a qualidade dos serviços e a eficiência na gestão das concessões. A lição que se extrai desse processo é que a extinção antecipada deve ser tratada como uma medida anômala e, sempre que possível, o foco deve ser na renegociação e na manutenção dos contratos, com a observância aos princípios da eficiência e da supremacia do interesse público.

The Modernization of the BR-101/ES/BA Concession Agreement: A Case Study in Negotiated Adjustments to Long-Term Administrative Contracts

Abstract: This study examines the proposal for the modernization of the BR-101/ES/BA concession agreement, based on the decisions set forth in Decisions No. 1996/2024 and No. 513/2025, issued by the Plenary of the Federal Court of Accounts (Tribunal de Contas da União – TCU). The goals of the study are to: (i) reconstruct the historical background of the dispute involving the concession; (ii) identify the alternatives initially proposed for contractual termination and, subsequently, for the modernization of the agreement; (iii) analyze the content of the main decisions issued by the TCU on the matter; and (iv) assess, in light of the aforementioned decisions, whether the proposed modernization constitutes an appropriate solution to avoid the costs and risks associated with contract termination. The findings suggest that the modernization of the BR-101/ES/BA concession may serve as a viable model for preserving long-term administrative contracts in cases where the continuation of the partnership proves feasible and beneficial. In this context, a negotiated settlement between the granting authority and the concessionaire emerges as a legitimate instrument for contractual rebalancing, aimed at safeguarding the public interest and ensuring the sustainable management of delegated assets.

Keywords: Concession. Modernization. BR-101/ES/BA.

Referências

- ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Direito dos Serviços Públicos*. Belo Horizonte: Fórum, 2017.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *Processo Administrativo de Pré-Caducidade nº 50500.068508/2021-04*. ANTT, 2021. Disponível em: https://sei.antt.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo.php. Acesso em: 28 set. 2025.
- BRASIL. Tribunal de Contas da União. *Acórdão nº 1996/2024*. Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues, Plenário, julgado em: 25 set. 2024. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1996%2520ANOACORDAO%253A2024/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acesso em: 28 set. 2025.
- BRASIL. Tribunal de Contas da União. *Acórdão nº 513/2025*. Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues, Plenário, julgado em: 12 mar. 2025. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A513%2520ANOACORDAO%253A2025/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acesso em: 28 set. 2025.
- DI PIETRO, Maria S. Z. *Direito Administrativo*. 15. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2003, p.258-259.
- ES360. *BR-101: empresa alega prejuízo de R\$600 milhões em 9 anos de contrato*. ES 360, 2022. Disponível em: <https://es360.com.br/dinheiro/noticia/br-101-empresa-alega-prejuizo-de-r-600-milhoes-em-9-anos-de-contrato/>. Acesso em: 28 set. 2025.
- FOLHA VITÓRIA. *Atraso na duplicação da BR-101 faz parlamentares capixabas pedirem cancelamento de contrato da Eco 101*. *Folha Vitória*, 26 out. 2017. Disponível em: <https://www.folhavoritoria.com.br/politica/noticia/10/2017/atraso-na-duplicacao-da-br-101-faz-parlamentares-capixabas-pedirem-cancelamento-de-contrato-da-eco-101>. Acesso em: 28 set. 2025.
- GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti. *Coleção Temas de Direito Administrativo nº 6: O Serviço Público e a Constituição Brasileira de 1988*. Editora Malheiros, 2003.

JUSTEN FILHO, Marçal. A inviabilização da concessão de serviço público e o cabimento de sua extinção. *Revista de Direito Administrativo Contemporâneo – REDAC*, n. 26, p. 85-116, set./out. 2016.

LACERDA, Isadora Alves de. Consensualidade na administração pública e a renegociação de concessões rodoviárias federais no Brasil. *Revista do Ministério Público de Contas do Estado do Paraná*, [S. l.], v. 11, n. 20, p. 53–70, 2024.

KLEIN, Aline Lícia. Formas de extinção das concessões e seus efeitos. Enciclopédia jurídica da PUC-SP. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coords.). *Tomo: Direito Administrativo e Constitucional*. Vidal Serrano Nunes Jr., Maurício Zockun, Carolina Zancaner Zockun, André Luiz Freire (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/81/edicao-1/formas-de-extincao-das-concessoes-e-seus-efeitos>. Acesso em: 28 set. 2025.

OLIVEIRA, Carolina Z. A. C. *Contratos Administrativos Complexos e de Longo Prazo: a Prorrogação Antecipada e a Relicitação na Teoria dos Contratos Públicos*. 2018. 237f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Fundação Getúlio Vargas – Escola de Direito do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

OLIVEIRA, Gustavo Henrique Justino de; SOLIANO, Vitor. Renegociação de contratos de concessão: o caso da concessão da BR-163/MT (Rota do Oeste). *A&C – Revista de Direito Administrativo & Constitucional*, Belo Horizonte, ano 25, n. 99, p. 197-226, jan./mar. 2025.

PEREIRA, Gustavo Leonardo Maia; ROSILHO, André. A institucionalidade do consenso no TCU. Coluna “Controle Público”, *Jota*, 16 out. 2024. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/controle-publico/a-institucionalidade-do-consenso-no-tcu>. Acesso em: 28 set. 2025.

PLOTKOWSKI, Fabio Maciel; SILVA, Rafael Igrejas da. A flexibilidade de abandono em concessões de infraestrutura de transporte: um estudo de caso em rodovias no Brasil. *R. BNDES*, Rio de Janeiro, v. 29, n. 58, p. 301-357, dez. 2022.

SADDY, André. Possibilidade de extinção de concessão de serviço público justificada na recuperação judicial de sociedade empresária: o caso do setor elétrico brasileiro. *Revista de Informação Legislativa*, nº 198, p. 33-57, 2015.

SEABRA, Giovanna G. F. Repactuações dos contratos de concessão rodoviária. *Consultor Jurídico*, 2024. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2024-out-06/repactuacoes-dos-contratos-de-concessao-rodoviaria/>. Acesso em: 28 set. 2025.

SOUTO, Marcos Juruena Villela. *Direito Empresarial Público*. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2002.

Informação bibliográfica deste texto, conforme a NBR 6023:2025 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):

BRAMBILLA, Filipe Camponez; ALMEIDA, Annaís Alves Rocha de. A modernização do contrato de concessão da BR-101/ES/BA: um exemplo de contraponto negocial para contratos administrativos de longo prazo. *Revista do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina – RTCE/SC*, Belo Horizonte, ano 4, n. 6, p. 11-29, nov. 2025/abr. 2026. DOI: 10.52028/tce-sc.v04.i06.ART.01.MG
