

PROPOSTAS PARA ACELERAR O PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA



02 de junho de 2020

INTRODUÇÃO

A economia brasileira, que já apresentava uma lenta recuperação, foi atingida pela severa crise da covid-19. Transitamos de um lento ritmo de crescimento observado nos três últimos anos à acelerada contração. No 1º trimestre de 2020, a taxa de investimento foi de 14,2%. Trata-se da menor taxa de investimento trimestral desde 2000, início da série histórica.

Restrições físicas, econômicas e financeiras foram impostas a empresas e setores econômicos. Diante disso, um esforço enorme, tanto na escala quanto no escopo, foi empreendido para tentar garantir condições necessárias de enfrentamento da pandemia do novo coronavírus.

Ao fim da pandemia o país poderá ter cerca de 20 milhões de desempregados e 70 milhões da linha de pobreza, afetando ainda mais a já injusta distribuição de renda do país e seu nível de pobreza. Para superá-la será necessário um forte programa de investimentos públicos em infraestrutura tendo em vista seu relevante efeito multiplicador de renda e emprego.

É necessário reconhecer a atenção dada pelas autoridades públicas e políticas em diversos níveis do Estado brasileiro para dar respostas imediatas a uma crise de demanda e de oferta sem precedentes. A infraestrutura não parou e continuou a prover serviços para que demais segmentos essenciais da economia e da sociedade continuassem atuando. A Abdib reconhece, então, esse esforço essencial.

Houve articulação entre ministérios e entes subnacionais para impedir a decretação de restrições exageradas à movimentação de cargas e equipes de manutenção de serviços como saneamento, energia elétrica e telecomunicações, entre outros. Simultaneamente, suspensão de pagamentos de contratos de financiamentos e flexibilizações em obrigações contratuais trouxeram algum alívio financeiro em um cenário de abrupta queda de demanda, aumento da inadimplência e elevação de custos, com impacto direto na saúde financeira e nos balanços das empresas.

O cenário de fragilidade dos indicadores macroeconômicos e financeiros das companhias e a necessidade de construir bases críveis para a reativação de investimentos públicos e privados voltados à expansão da infraestrutura ensejam da Abdib a proposição de novas sugestões. Nas mesmas, são tratados temas como reequilíbrio dos contratos, medidas regulatórias, mecanismos de garantia para investimentos e fontes de recursos.

As propostas aqui listadas objetivam preparar o país para a retomada dos investimentos, administrando adequadamente contingências em contratos de concessão existentes e preparando as bases para concessões e investimentos futuros, que são imprescindíveis para a aceleração da recuperação econômica do país. Elas foram elaboradas pelo Comitê de Gestão da Crise da Abdib, criado em abril

deste ano para contribuir com as autoridades governamentais e políticas com informações, análises e propostas para a saída da crise.

1. REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO DOS CONTRATOS

A questão do reequilíbrio-econômico financeiro diante da atual crise é um problema que afeta vários setores. Redução da demanda, aumento da inadimplência, dificuldades operacionais (atestados e medições), redução da liquidez, quebra de covenants são alguns dos problemas enfrentados pelas empresas.

Existe consenso no mundo jurídico sobre a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de infraestrutura em função da atual crise.

Importante reforçar que a Advocacia Geral da União (AGU) já se manifestou sobre o tema através do parecer 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, reconhecendo que a pandemia é caso fortuito e de força maior, e que os concessionários têm direito ao reequilíbrio de seus contratos.

O Projeto de Lei 2.139/2020, que dispõe sobre Regime Jurídico Emergencial e Transitório das relações jurídicas contratuais da administração pública, é um importante instrumento para dar celeridade aos reequilíbrios.

Por outro lado, nos preocupa os riscos derivados do Artigo 7 do Projeto de Lei 1.179/2020, já aprovado pelas duas casas no Congresso Nacional. Sendo os efeitos da crise de dimensões ainda incalculáveis, é questionável considerar como previsíveis os fenômenos econômicos decorrentes de variação no câmbio e/ou de mudança no padrão monetário. Portanto, solicitamos o veto ao artigo 7 do PL 1.179/2020, já encaminhado à sanção presidencial.

PROPOSTAS

- Articulação entre os órgãos públicos executivos, reguladores e controladores para definir, de forma ágil e unificada, para definir as diretrizes e os métodos para conduzir os processos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.
- A instauração de câmara de conciliação envolvendo os agentes públicos e privados envolvidos é uma boa solução para apoiar na condução dos processos de reequilíbrio. É salutar que o protocolo defina prazos máximos de análise e de manifestação das partes que estiverem discutindo o reequilíbrio (inclusive órgãos de controle), com previsão de excepcionalidades para extensão dos prazos máximos.
- Definir critérios e protocolos objetivos para cada setor, com cálculo simplificado e expedito do desequilíbrio apurado até o momento e a forma de aplicação para contratos em diversas fases de maturação, com implementação provisória e parcial imediata, em face da solvência de cada ativo. Importante que o protocolo defina prazos máximos de análise e de manifestação das

partes que estiverem discutindo o reequilíbrio (inclusive órgãos de controle), com previsão de excepcionalidades para extensão dos prazos máximos.

- O cálculo deve estabelecer qual o fluxo de caixa contratual que será considerado, quais os parâmetros contratuais afetados e como repactua-los ou reequilibrá-los em prazo razoável, qual o impacto até o momento da repactuação e até o fim do contrato e como reequilibrar – incremento na tarifa, extensão de prazo da concessão, redução do valor de outorga ou retirada de obra do escopo da concessionária.

SETOR DE TRANSPORTE

No setor de transporte, podem ser adotadas soluções extraordinárias prévias ao reequilíbrio dos contratos. Isso porque ainda não é possível estimar o impacto total da pandemia, porém a magnitude das perdas requer soluções imediatas e urgentes para a solução dos problemas. Adoção de medidas para socorrer os concessionários, previamente ao reequilíbrio definitivo dos contratos, devem ser consideradas de forma objetiva.

PROPOSTAS

- Possibilidade de vinculação de receitas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE combustíveis da Lei nº 10.336/2011 – que tem aplicação obrigatoriamente, no financiamento de programas de infraestrutura de transportes – como meio alternativo para sanear as concessões de infraestrutura de transporte em todos os modais, extremamente afetadas em função da pandemia.
- Utilização dos recursos previstos na Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Recursos eventualmente provisionados pela União para este fim poderiam ser repassados para cada um dos entes federativos com vistas à manutenção e disponibilidade dos serviços de mobilidade urbana impactados pela crise. Da mesma forma, os recursos eventualmente provisionados pelos entes federativos poderão ser direcionados a este mesmo fim.
- Utilização dos recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC), instituído pela Lei Federal nº 12.462/2011, é uma alternativa possível para as concessões do setor de transporte aéreo como forma de mitigar os efeitos da pandemia.

RISCO DE QUEBRA DE COVENANTS

A solução tempestiva para os reequilíbrios econômicos e financeiros dos contratos de concessão é fundamental para não fragilizar ainda mais a saúde financeira das empresas, o que gera risco de quebra de covenants.

Os covenants financeiros afetam emissoras de títulos e valores mobiliários de dívida, tais como debêntures, notas promissórias, certificados de recebíveis imobiliários e certificados de recebíveis do agronegócio. Afetam também os contratos de endividamento convencional junto a instituições financeiras, como o BNDES e os principais bancos privados nacionais.

Entre os impactos nas relações contratuais, está a extrema dificuldade de que as empresas consigam cumprir seus covenants financeiros (compromissos previamente assumidos em relação a determinados parâmetros financeiros) de dívida durante o período de crise.

Importante notar que tais obrigações não implicam necessariamente que o serviço da dívida não está sendo ou não será pago.

É importante mitigar os efeitos da crise sistêmica gerada pelo novo coronavírus através do estabelecimento de condições estáveis e equânimes para os contratos de dívida firmados, sem que isso enseje prejuízo para os credores.

2. ESTRUTURAS DE GARANTIAS E FINANCIAMENTO

FUNDO GARANTIDOR PARA A INFRAESTRUTURA

O Reino Unido, após a crise financeira de 2009, constituiu um fundo com essa característica, o *UK Guarantees Scheme* (<https://www.gov.uk/guidance/uk-guarantees-scheme>), com 40 bilhões de libras.

Tal instrumento não visou garantir as obrigações de pagamento da Coroa Inglesa perante concessionários de PPPs, pois o risco de crédito do governo inglês é considerado o mais baixo do mercado.

No entanto, reconhecendo a dificuldade que empreendedores privados vinham enfrentando para contratar o *project finance* em projetos mais desafiadores, sobretudo após a crise de 2009 e considerando os elevados riscos de demanda e de construção, entre outros, o Reino Unido concebeu o UK Guarantees como uma garantia prestada diretamente aos financiadores, garantindo a recuperação da dívida, ou parte dela, caso o projeto não tenha sucesso e sua concessionária não tenha capacidade de saldar o financiamento. No fim, os recursos do fundo foram pouco resgatados, mas permitiram alavancar dezenas de bilhões em projetos, dinamizando o mercado a ponto de tal garantia não precisar mais ser demandada.

No Brasil, na saída da crise, há perspectiva de que os orçamentos públicos estarão ainda mais pressionados para investimentos diretos em infraestrutura, sendo necessário viabilizar outras fontes de financiamento e de garantias para programas de concessões à iniciativa privada.

PROPOSTA

- Uma alternativa seria fortalecer a Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF), com capitalização suficiente. A ABGF foi criada em 2013, mas nunca foi realmente utilizada pela falta de capital em montante adequado. A ABGF é administradora do Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE). O fundo tem a finalidade de garantir, direta ou indiretamente, cobertura para quaisquer riscos, inclusive não gerenciáveis, relacionados a PPPs ou a outros projetos prioritários do governo federal. Embora o FGIE tenha sido pensado mais frequentemente para garantia de obrigações pecuniárias do Poder Público em PPPs, ele poderia também, tal qual o UK Guarantees, prestar garantias ao financiamento de projetos prioritários em infraestrutura.

Um fundo garantidor com R\$ 25 bilhões seria suficiente para dar garantia a R\$ 250 bilhões de investimentos privados do programa de concessão federal.

SECURITIZAÇÃO DA DÍVIDA TRIBUTÁRIA RENEGOCIADA

As operações de securitização da dívida tributária renegociada dos entes públicos oferecem oportunidade real de contribuir, no atual contexto de crise fiscal, com o aumento de receita no orçamento dos entes públicos (federal, estadual e municipal), impulsionando investimentos públicos e privados já no curto prazo – uma das principais necessidades do Brasil.

Essas operações podem contribuir para dinamizar o mercado de parcerias público-privadas (PPP) nos governos estaduais e municipais na medida em que parte dos títulos emitidos poderá servir de lastro para capitalizar fundos garantidores do poder público para oferecer garantia para obrigações do Estado em contratos de PPP.

Além disso, os recursos oriundos das operações de securitização podem ser integralmente ou parcialmente destinados para investimentos públicos, elevando o potencial de geração de empregos, rendas e, conseqüente, arrecadação tributária, ajudando a perseguir o equilíbrio das contas públicas nacionais também pelo estímulo ao crescimento das receitas – e não somente pelos cortes de gastos públicos.

Essas operações não são novidade no mercado brasileiro, dado que já foram realizadas de forma bem-sucedida por governos estaduais e municipais com pareceres favoráveis de instituições de controle e órgãos reguladores. As operações de securitização de dívida tributária renegociada não são consideradas operações de antecipação de receitas, o que é vedado pela Lei de Responsabilidade Fiscal, pois a dívida tributária renegociada tem, como fato gerador, uma ação pretérita – uma transação comercial realizada no passado, mas que não gerou recolhimento de impostos pelo contribuinte naquela ocasião.

PROPOSTA

- Empreender esforços pela aprovação do PLP 459/2017, que dão segurança jurídica definitiva para a securitização.

PROJETO DE LEI DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA

Fontes diversas de financiamento dos investimentos em infraestrutura, tanto nacionais quanto internacionais, precisam ser exploradas com maior intensidade. Nesse contexto a Abdib defende a tramitação célere do PL 2.646/2020, que moderniza a legislação sobre debêntures aplicáveis aos setores de infraestrutura. Em resumo, a matéria parlamentar cria a figura das debêntures de infraestrutura, aperfeiçoa regras para as já existentes debêntures incentivadas e preenche lacunas legais para o funcionamento dos fundos de investimento e de participações em infraestrutura.

As regras propostas no projeto de lei trazem incentivos para emitir títulos em dólar, facilitando a captação de recursos de tomadores internacionais, eliminando o risco de variação cambial. Além disso, fornece instrumentos para capturar recursos de fundações e de reservas técnicas das seguradoras, potenciais fontes de recursos para a expansão dos investimentos em infraestrutura.

Com a criação da figura das debêntures de infraestrutura, a legislação passa a prover benefícios ao emissor, destinando os recursos captados para a viabilização de projetos de investimento na área de infraestrutura.

Há também incentivo para os chamados green bonds, títulos para financiamento de empreendimentos que cumprem critérios ambientais e climáticos, através de incentivos especiais para debêntures destinadas a projetos de investimento em infraestrutura que sejam certificados para tal.

A legislação de fundos em participações em infraestrutura e fundos de investimentos em infraestrutura é aperfeiçoada, resolvendo conflitos de interpretação antes existentes. Há agora maior abrangência de áreas beneficiadas, que corretamente passam a beneficiar também setores como iluminação pública, eficiência energética, resíduos sólidos, petróleo e gás natural, telecomunicações, unidades de conservação ambiental, habitação e ativos de infraestrutura social como presídios, unidades socioeducativas, unidades educacionais e unidades de saúde.

As modificações propostas nas regras para debêntures incentivadas conferem até 60 meses para o reembolso, com o objetivo de incentivar que os recursos captados contribuam para a expansão da infraestrutura de fato.

3. CONDIÇÕES REGULATÓRIAS PARA ACELERAR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

As reformas regulatórias têm potencial para orientar expectativas e atrair investimentos privados para a infraestrutura nos próximos anos. Por isso, para capturar as externalidades positivas da infraestrutura nas taxas de emprego, renda e produtividade, é extremamente importante a articulação entre Poderes Executivo e Legislativo para avançar na agenda legislativa da infraestrutura.

A aprovação de alguns projetos de lei, como os que propõem reformas na regulação do saneamento básico (PL 4.162/2019), energia elétrica (PLS 232/2016), gás natural (PL 6.407/2013) e concessões (PL 7.063/2017), é possível porque, na visão da Abdib, todas as matérias já foram bastante discutidas e têm condições de serem votadas.

Resíduos sólidos – Nesse setor, é importante estabelecer, tanto no novo marco legal do saneamento como em toda a legislação em vigor, políticas e mecanismos regulatórios e financeiros de incentivo à cobrança de tarifa pela prestação de serviços de coleta e tratamento de resíduos, mediante a concessão municipal a operadoras privadas, a serem remuneradas diretamente pelo usuário demandante dos serviços, tal qual ocorre com os demais serviços públicos de infraestrutura.

No Brasil, diferentemente das melhores práticas internacionais e de diversos países emergentes e desenvolvidos, esses serviços permanecem custeados pelo orçamento municipal, já sobrecarregado com despesas como educação, saúde, folha de pagamento de ativos e inativos, entre outras.

Ultrapassado, o esse modelo de custeio vigente no Brasil tem se tornado insustentável e esgotado. Evidência disso é a inadimplência crônica, de 15 a 18% ao ano, que chega a 40% em momentos de retração econômica, como em 2016.

O modelo atual, além de tudo, perpetua injustiças sociais. Com a despesa socialmente rateada no orçamento municipal, quem gera menos a quem gera mais são iguados. Usuários dos serviços são desvinculados dos resíduos que geram, sem incentivos econômicos para redução de desperdícios.

A cobrança pelos serviços prestados transforma o munícipe em cogestor dos resíduos por ele gerados, cria fonte de receita estável para investimentos na expansão e custeio da operação do sistema e contribui para a universalização do serviço – atualmente, 17 milhões de brasileiros não têm acesso à coleta urbana e os resíduos de 80 milhões de pessoas são irregularmente despejados em 3.257 lixões.

TEMA	PL	RESULTADO	RESULTADO ATÉ ENTÃO
Saneamento básico	PL 4.162/2019	Propõe regras para modernizar a regulação, com foco na concorrência, atração de capital privado, melhoria da qualidade regulatória e reforço do escopo de contratos. Pode atrair mais de R\$ 500 bilhões de investimentos, majoritariamente do setor privado.	Já votado na Câmara dos Deputados. Aguarda análise em comissões do Senado Federal antes de seguir para o plenário.
Reforma do modelo do setor elétrico	PLS 232/2016	Medidas promovem uma revisão regulatória e um aprimoramento no modelo do setor elétrico a partir de uma ampla consulta a empresas e especialistas do setor elétrico.	Aguarda votação em plenário do Senado Federal.
Regulação do gás natural	PL 6.407/2013	Foco em atrair agentes e investimentos privados e aumentar competição. Em um momento de grave crise do setor petrolífero, a abertura do mercado de gás no Brasil é percebida como geradora de investimentos para os operadores e encomendas para a indústria.	Aguarda análise em comissões da Câmara dos Deputados. Há requerimento de urgência para levar o projeto ao plenário.
Securitização	PLP 459/2017	Esclarece procedimentos para securitização da dívida tributária dos entes públicos de forma a contribuir com o aumento de receita pública e impulsionar investimentos no curto prazo.	Já votado no Senado Federal. Aguarda votação em plenário da Câmara dos Deputados.
Concessões	PL 7.063/2017	Moderniza o arcabouço regulatório para contratos de concessão e busca criar instrumentos para atrair novas fontes de financiamento dos investimentos.	Aguarda votação em plenário da Câmara dos Deputados.
Mobilidade urbana	PL 4.881/2012	Institui a figura da Autoridade Metropolitana de Transportes, ente para congregar organismos públicos dos governos federal, estaduais e municipais em cada região metropolitana, melhorando o planejamento, a operação e decisão de investimentos no sistema de transporte público.	Aguarda análise em comissões da Câmara dos Deputados.
Licenciamento ambiental	PL 3.729/2004	Moderniza e consolida a legislação sobre o licenciamento ambiental.	Regime de tramitação: urgência. Proposição sujeita à apreciação do Plenário.
Contratações públicas	PL 1.292/1995	Institui nova legislação para licitações públicas.	Foi aprovado pela Câmara em setembro de 2019. O projeto ainda não foi lido no Senado.

4. AÇÕES PARA A RETOMADA DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

A retomada dos investimentos será crucial para evitar uma queda ainda mais acentuada do PIB nos próximos meses. A subutilização da capacidade instalada e as incertezas quanto à demanda externa criam barreiras para que diversos setores conduzam a recuperação econômica pelo motor dos investimentos. Por outro lado, no que se refere ao setor de infraestrutura, este se apresenta com uma série de gargalos em praticamente todos os seus segmentos. Assim, dado a necessidade de preencher as lacunas existentes que fomentam a nossa competitividade e inserção em novos mercados, a infraestrutura se coloca como o principal canal de recuperação da economia. Além disso, a infraestrutura tem características peculiares de crescer fortemente a frente da demanda que a coloca como principal canal de indução à recuperação.

Nesse sentido consideramos positiva a iniciativa adotada pelo governo de elaborar um estudo para definir um programa de médio e longo prazo de investimentos na infraestrutura, como o Pro-Brasil, desde que seja implementando de forma adequada.

É importante ressaltar que o setor privado terá muita dificuldade para investir mais em um momento com tamanhas incertezas e puxar a recuperação dos aportes no setor. Atualmente, as empresas preocupam-se em manter alguma disponibilidade de caixa para honrar os compromissos mais imediatos. Nos próximos anos, as empresas privadas terão pela frente o desafio gigantesco de promover, com as autoridades governamentais, regulatórias e de controle, os reequilíbrios econômicos e financeiros de contratos de concessões e PPPs.

Além do mais, os projetos do programa de concessões, que corretamente continuam sendo estruturados, não vão gerar resultados no curto prazo, devendo contribuir com o produto bruto somente a partir de um prazo entre 18 a 24 meses. Bons projetos vão certamente gerar bons investimentos, mas não na atual circunstância, quando são extremamente necessários.

Daí vem a importância de recuperar o investimento público até o momento em que os agentes privados enxerguem com mais clareza um horizonte de segurança para investir. Essa diretriz é compatível com a busca pelo equilíbrio fiscal como norte, em prazo maior. Contribui para a justificativa de realizar investimentos públicos a trajetória de queda da taxa Selic, facilitando a obtenção de recursos para esta finalidade, com retorno compensador para captação nesta taxa.

O investimento público, inclusive, será ainda um alicerce para a continuidade dos programas de concessões, pois serão responsáveis por segurar a demanda agregada da economia em patamares que permitam algum grau de viabilidade para os próximos projetos privados de infraestrutura. Uma das formas inteligentes de combinar recursos públicos em projetos de infraestrutura é através da inclusão de aportes públicos em PPPs e concessões.

RETOMADA DE OBRAS E PROGRAMA DE MÉDIO E LONGO PRAZO PARA A INFRAESTRUTURA

Como já pontuado, o Pró-Brasil é importante para um planejamento de médio e longo prazo do setor de infraestrutura. No entanto, não podemos correr o risco de repetir erros do passado de elaborar um programa sem uma visão sistêmica de estratégia de desenvolvimento e projetos bem estruturados, com racionalidade econômica e uma governança adequada para a sua execução.

O setor congrega grande potencial de mobilização de mão de obra e grandes multiplicadores de renda e emprego. É o momento de fortalecer o planejamento, liberar recursos para investimentos públicos no setor e implementar ações efetivas para a retomada de obras paralisadas por questões de natureza orçamentária.

GARANTIR A REMUNERAÇÃO ADEQUADA PARA OS INVESTIMENTOS

Atração de capital é fundamental para assegurar os investimentos na infraestrutura. A remuneração regulatória deve estar adequada às condições de mercado no momento do investimento, tanto para ativos ainda a serem licitados como para ativos operacionais que necessitem de reforços e melhorias.

A metodologia de cálculo do WACC regulatório é de fundamental importância para atração de investimentos no setor. Portanto, os resultados encontrados na aplicação da metodologia definida devem estar aderentes aos valores considerados pelo mercado.

CUIDADOS COM O MEIO AMBIENTE PARA ATRAIR RECURSOS GLOBAIS

Há uma atenção crescente dos investidores internacionais com a forma como a gestão socioambiental é tratada no Brasil. A pressão dos investidores institucionais globais torna-se cada vez mais pragmática, com decisões de alocação de capital que evita países e empresas que sejam percebidas com governança insuficiente para questões ambientais e sociais. De um lado, o Brasil tem um histórico de seriedade no tratamento com questões ambientais que, apesar das deficiências, não pode ser desperdiçado. Tratar o meio ambiente de forma negligente ou ideológica pode castigar o Brasil com barreiras para investimentos institucionais globais.

O meio ambiente é um fator decisivo para a atração de capital institucional para os projetos de concessão. A modernização das regras de licenciamento ambiental, baseadas no PL 3.729/2004, que visa consolidar normas existentes em uma Lei Geral do Licenciamento Ambiental, precisa avançar com transparência e gerar confiança da comunidade internacional. Como diretrizes, é também importante para estes objetivos sistematizar o estoque de informações existentes sobre os recursos socioambientais já estudados; desenhar uma nova governança para atestar a viabilidade socioambiental e autorizar início de obras de infraestrutura e remodelar o rito do licenciamento ambiental.

NOVOS INVESTIMENTOS EM CONTRATOS EXISTENTES

Avaliar no âmbito de programas como o Pró-Brasil e outros de desenvolvimento estaduais, na definição dos reequilíbrios em face da pandemia, possibilidades de novos investimentos nas concessões existentes, sem comprometimento de recursos públicos, com reequilíbrio em extensão de prazo, priorizando contratos com os projetos já aprovados pelas agências reguladoras (federal e estaduais), pactuando com as concessionárias a viabilidade de mobilização em curto prazo.

ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS E CRONOGRAMA DOS LEILÕES JÁ ANUNCIADOS

Considerando o impacto da crise na demanda projetada nos estudos já submetidos a consulta e audiências públicas, alguns já enviados para análise do TCU, reavaliar rapidamente com órgãos competentes os necessários ajustes nos estudos e no cronograma divulgado, disponibilizando aos interessados as atualizações dos projetos analisados. Rever a matriz de risco dos projetos com algum tipo de garantia para os primeiros anos da concessão dada a incerteza de como será a retomada da demanda pós-calamidade.

ANTECIPAÇÃO DE INVESTIMENTOS JÁ PREVISTOS EM CONTRATOS

Avaliar a viabilidade e pactuar com as atuais concessionárias as condições para antecipação de investimentos contratuais, sem comprometimento de orçamento público. Para isso, deve-se agilizar significativamente a aprovação de projetos pendentes de análise em instâncias regulatórias e que já estejam em fase avançada de desenvolvimento e licenciamento, e viabilizar linhas de financiamentos nos bancos públicos com prazos e garantias mais flexíveis e com custos atrativos.

ENCERRAMENTO

Por fim, como pano de fundo, o país precisa enveredar esforços para criar um ambiente político e institucional harmônico, que dê sinais claros de confiabilidade e estabilidade para a atração de investidores internacionais, que têm deixado países emergentes em momento de maior instabilidade.

Vale ressaltar a importância, nesta atual conjuntura, a retomada do papel do BNDES como viabilizador de políticas e investimentos em infraestrutura, a exemplo das ações nos setores de gás natural e saneamento básico, o que contribuiu para despertar e atrair o interesse de potenciais investidores aos programas de investimento no setor.



ABDIB - Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de
Base
www.abdib.org.br