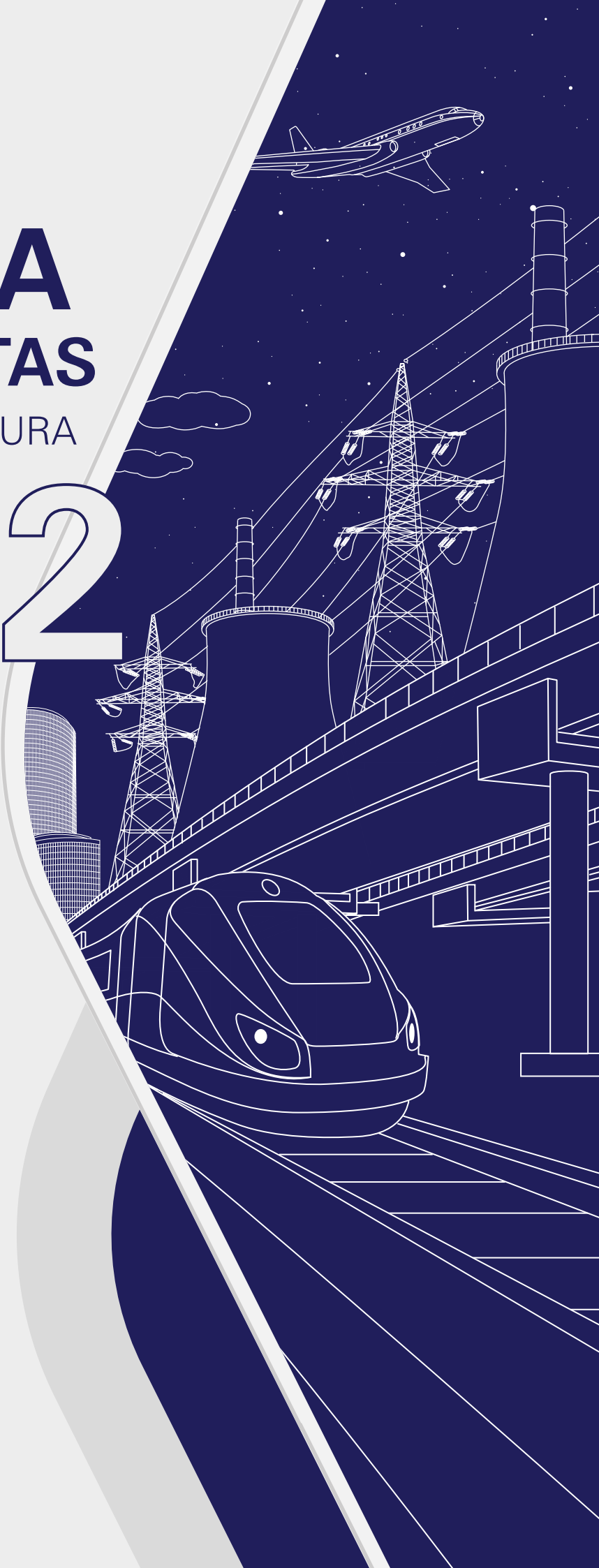


AGENDA DE PROPOSTAS

PARA A INFRAESTRUTURA

2022



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIAS DE BASE

**AGENDA
DE PROPOSTAS**
PARA A INFRAESTRUTURA
2022



CONSELHOS, DIRETORIA E COMITÊS

Conselho de Administração

Presidente

André Clark
Siemens Energy

Vice-Presidente

Solange Ribeiro
Neoenergia

Andre Lima De Angelo - *Acciona*
Bruno Costa Carvalho De Sena - *BMPI*
Carlos Hitoshi F. De Castro - *Macquarie*
Carlos Leal Villa - *Solvi*
Daniel Marteleto Godinho - *WEG*
Décio De Sampaio Amaral - *Ultrapar*
Gustavo Estrella - *CPFL*
João Ney Prado Colagrossi Filho -
Camago Correa Infra

José Roberto De Paiva - *Hitachi Energy*
Lauro Celidonio Gomes Dos Reis Neto -
Mattos Filho Advogados
Luiz Sergio Vieira Filho - *EY*
Mauricio Cruz Lopes - *OEC*
Marcos Pinto Almeida - *Brookfield Brasil*
Mauricio Stolle Bähr - *Engie Brasil*
Max Xavier Lins - *Enel*
Nathanael Robson Albuquerque Da Mota - *Engetec*
Paulo Augusto Nepomuceno Garcia - *Alupar*
Roberto Penna Chaves Neto - *CCR*
Radamés Andrade Casseb - *Aegea Saneamento*
Rodrigo Limp Nascimento - *Eletrobras*
Saulo Alves Pereira Junior - *Andrade Gutierrez*
Teresa Cristina Querino Vernaglia - *BRK Ambiental*
Viveka Hannele Kaitila - *General Electric*

Conselho Consultivo

Antonio Bardella Caparelli - *Promon*
Andre Dabus - *Marsh*
Carlos José De Souza - *Andrade Gutierrez*
Celso Pedroso - *Solvi*
Cláudio Medeiros Netto Ribeiro - *OEC*
Daniela Mattos Sandoval Coli - *BRK Ambiental*
Eduardo Salgado Viegas - *Concremat*
Fabio Minicheli Assad Jose - *Voith Hydro*
Fernando Lohmann - *Macquarie*
Gustavo P. Gachineiro - *CPFL*
Gustavo Xavier Barreto - *CCR*
João Eduardo Greco Pinheiro - *Alupar*
João Henrique Delibaldo - *Caixa Economica Federal*
João Paulo Tavares Papa - *Sabesp*
Jorge Nemr - *Leite, Tosto e Barros Advogados*
José Alberto Esteves Dias - *Hitachi Energy*
José Roberto Reynaldo Junior - *TSEA Energia*
José Virgílio Enei - *Machado Meyer Advogados*

Julio Fontana Neto - *Rumo*
Leonardo Miranda Da Silva - *Tozzini Freire Advogados*
Luiz Otavio Assis Henriques - *EDP*
Maria Gabriela Dietrich Maimone - *General Electric*
Marcos Antonio Lins Da Costa Cintra - *Eneva*
Marcos Cardoso Costa - *Wabtec*
Massimo Guala - *Webuild*
Mauricio Etsuo Endo - *KPMG*
Michel Boccaccio - *Alstom Brasil*
Miguel Luiz Morad Noronha - *BMPI*
Pedro Bruno Barros De Souza - *BNDES*
Renato José Silveira Lins Sucupira - *BF Capital*
Rogerio Tavares - *Aegea*
Rosario Zaccaria - *Enel*
Rui Chammas - *ISA CTEEP*
Sergio Moniz Barretto Garcia - *Arteris*
Thomas Felsberg - *Felsberg Advogados*

Diretoria Executiva

Venilton Tadini
Presidente Executivo

Ralph Lima Terra
Vice-Presidente Executivo

Roberto Figueiredo Guimarães
Diretor de Planejamento e Economia

José Maria de Paula Garcia
Diretor de Comitês

Nivaldo S. Tetti
Diretor Administrativo Financeiro

Ricardo Galuppo
Diretor de Comunicação

Evellyn Dias
Coordenadora de Eventos

Ana Claudia Calegari
Coordenadora Educorp

Frederico M.P. Barreto
Economista

Comitês: Coordenadores

MATRICIAIS

Financiamento, Riscos e Garantias:

Venilton Tadini - ABDIB
André Dabus - Marsh

Legal e Tributário:

Lauro Celidônio - Mattos Filho Adv.
Marcio Alabarce - CCR

Desestatização:

Rosane M. Lohbauer - Madrona Adv.
Luiz C. Campos - EY

Sustentabilidade:

Marilene Ramos - Águas do Brasil
Cosette Xavier - Natturis

Engenharia:

José Carlos Valsecchi - Arcadis
Mauro Viegas Neto - Concremat

Inovação:

Mauricio Endo - KPMG

Relações Internacionais:

Daniel Godinho - WEG

Ética e Responsabilidade Social:

Jorge Nemr - Leite Tosto Adv.

Gestão de Crise:

Venilton Tadini - ABDIB
Ralph Lima Terra - ABDIB

SETORIAIS

Estratégico Setor Elétrico:

Luiz Otávio Henriques - EDP
Luiz Felipe Falcone - EDP

Aeroportos:

Marcelo Allain - BR Infra

Rodovias:

Gustavo Barreto - CCR
Luis Baeta - Aroeira Salles Adv.

Ferrovias:

Júlio Fontana Neto - Rumo
Fernando Paes - ANTF

Portos:

Décio Amaral - Ultracargo
José Augusto De Castro - Tozzini Freire Adv.

Mobilidade Urbana:

Juliana Criscuolo - CCR
Robeto Labarthe - CCR

Iluminação Pública:

Gustavo Gusmão - EY
Caio De Souza Loureiro - Tozzini Freire Adv.

Indústria:

Luis Mosquera - Siemens

Recursos Hídricos e Saneamento:

Rogério Tavares - Aegea
Daniel Keller - UNA

Resíduos Sólidos:

Carlos Villa - Solvi

Transmissão:

Carlos Adolfo Pereira - ABDIB

Petróleo e Gás:

Marcos Cintra - Eneva

Geração (em transição)

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	8
SUMÁRIO EXECUTIVO	10
1. UMA POLÍTICA MACROECONÔMICA VOLTADA PARA O DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO E CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL	16
1.1 Crescimento econômico e investimentos	18
1.2 Gastos públicos e reforma do Estado	22
1.3 Planejamento de médio e longo prazos	27
1.4 Diagnóstico da infraestrutura	30
1.5 Diretrizes para a indústria	34
2. PROPOSTAS MATRICIAIS	40
2.1 Agências Reguladoras	42
2.2 Desestatização, Financiamento e Garantias	43
2.3 Sustentabilidade	48
2.4 Segurança Jurídica	53
2.5 Tributário	55
2.6 Inovação	58
2.7 Engenharia	60
2.8 Relações Internacionais	61



3. PROPOSTAS SETORIAS	62
3.1 Saneamento Básico e Resíduos Sólidos	64
3.1.1 Saneamento Básico	64
3.1.2 Resíduos Sólidos	66
3.2 Energia Elétrica	68
3.3 Petróleo e Gás	73
3.4 Transportes e Logística	75
3.4.1 Rodovias	76
3.4.2 Ferrovias	79
3.4.3 Portos	82
3.4.4 Aeroportos	83
3.4.5 Mobilidade Urbana	85
3.5 Iluminação Pública	88
4. UMA AGENDA PARA OS PRIMEIROS 100 DIAS DE GOVERNO	90

APRESENTAÇÃO

A ABDIB - Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base, com 67 anos de atividades, que tem como missão contribuir para o crescimento econômico sustentável e o desenvolvimento social do Brasil por meio da expansão dos investimentos na infraestrutura e indústrias de base, bem como colaborar com agentes públicos e privados na busca de soluções consistentes para viabilizar investimentos, elaborou o documento - **“Agenda de Propostas para a Infraestrutura - 2022”**.

Este documento apresenta o posicionamento da ABDIB a ser manifestado aos candidatos à presidência da república e governadores de Estados, como contribuição ao programa dos próximos governos. o posicionamento também será levado aos candidatos ao Congresso Nacional.

A ABDIB congrega mais de 120 empresas associadas, atuantes nas áreas de energia elétrica, transportes e logísticas, petróleo e gás natural, saneamento ambiental, telecomunicações e indústrias de base.

Este documento foi elaborado a partir das contribuições dos 22 comitês matriciais e setoriais constituídos por executivos das empresas associadas da ABDIB.

As propostas apresentadas têm como condicionantes os fatores externos que impactaram o país como os efeitos da pandemia do COVID-19 – com o recente recrudescimento na China – e da guerra entre Rússia e Ucrânia com impacto negativo sobre o PIB e inflação mundial.

Esta situação levou o mundo a acelerar o processo de transição energética com ênfase na questão ambiental alicerçada nas diretrizes e metas estabelecidas na COP26, rever a expan-

são da globalização das cadeias produtivas, enfrentar o aumento das desigualdades de renda e a crise alimentar.

O Brasil, por sua vez, dentro desse cenário internacional, atravessa grave crise fiscal, elevado risco inflacionário e tem patinado nas tentativas de retomada do crescimento.

É preciso urgentemente definir uma estratégia de desenvolvimento em que possamos transformar os condicionantes existentes em oportunidades para o país retomar o seu papel na economia mundial. A forma de nos posicionarmos perante a transição energética, desglobalização e a crise alimentar é fundamental para essa estratégia. É disso que trataremos nesse documento.

A retomada do crescimento econômico depende da recuperação do nível de investimento na economia, que, por sua vez, depende dos aportes na expansão da infraestrutura. Esses, por sua vez, são fundamentais para a melhoria da competitividade e da reindustrialização da economia brasileira. Tudo em atendimento às regras ASG (Ambiental, Social e Governança), propiciando a atenção dos investidores internacionais e a consequente atração de recursos.

O conteúdo deste documento está dividido em quatro partes, além de um Sumário Executivo, que apresenta os principais pontos abordados ao longo do trabalho.

Na primeira parte, o objetivo é avaliar as estratégias e os resultados das políticas macroeconômicas realizadas frente aos desafios do país. Sobretudo no que diz respeito ao propósito de promover o desenvolvimento sustentável a partir do fortalecimento da indústria e da expansão da oferta de infraestrutura.

A segunda traz avaliações, diretrizes e propostas para assuntos matriciais que impactam e causam efeitos em praticamente todos os setores de infraestrutura. Notadamente, há apontamentos sobre segurança jurídica, planejamento de longo prazo, governança de agências reguladoras, modelo de financiamento e garantias, gestão socioambiental na infraestrutura, procedimentos para desapropriações por utilidade pública, arcabouço legal para elaboração de estudos e projetos de infraestrutura e modelo de concessões.


A terceira e última parte tem como objeto a apresentação de propostas relativas aos vários setores da infraestrutura, cada qual impactado por regulações, mercados e desafios específicos, que vão além dos matriciais.

Por último, a ABDIB apresenta suas sugestões de ações para os 100 primeiros dias de governo.

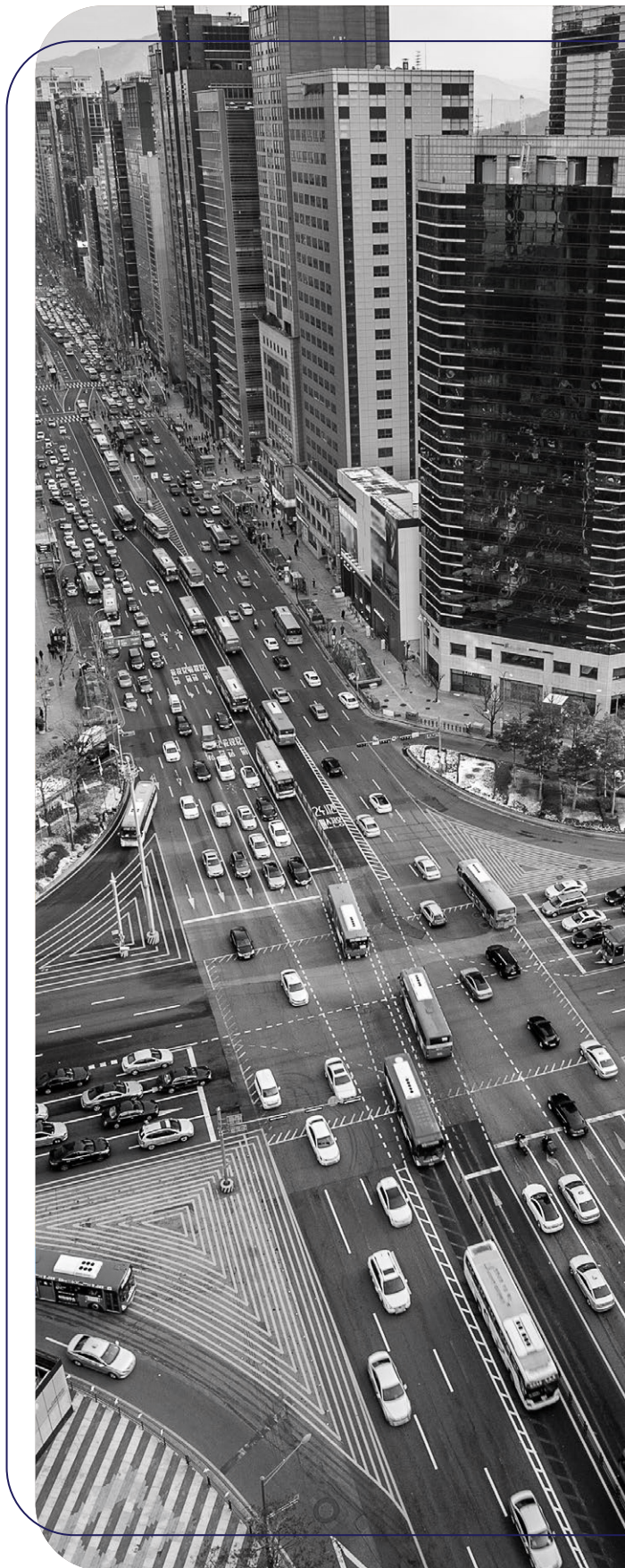
Desejamos boa leitura a todos.



Venilton Tadini
Presidente Executivo



André Clark
Presidente do Conselho de Administração



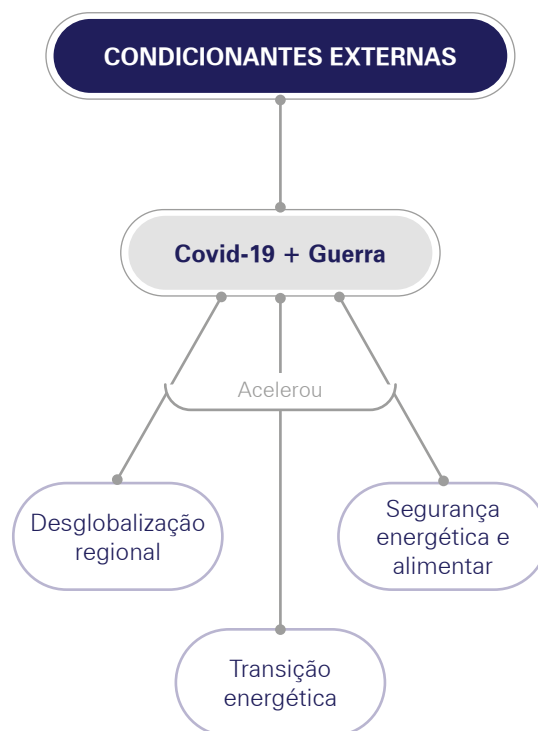
SUMÁRIO EXECUTIVO

O Brasil tem enfrentado nas últimas décadas uma série de desafios que resultaram em várias mudanças na economia e na política. Nesse período, o país mergulhou na hiperinflação, conheceu a estabilidade monetária e, no momento atual, se vê diante novamente de grave crise fiscal com elevado risco inflacionário.

No campo da política, as mudanças também foram significativas. Depois da volta da democracia, houve oito eleições diretas para a Presidência da República — três delas com a reeleição do ocupante do cargo. Dois dos eleitos sofreram *impeachment*. Ao longo dessas mudanças, a lei de responsabilidade fiscal foi aprovada, houve melhoras relevantes no ambiente regulatório e mais uma série de avanços, como a lei anticorrupção e as reformas da previdência e trabalhista. No entanto, reformas estruturais importantes, como a tributária e a administrativa, deixaram de ser feitas.

Fatores externos também impactaram o país, como os efeitos da pandemia da Covid-19, o recente recrudescimento na China e a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, repercutindo no ambiente econômico, com impacto sobre o PIB e a inflação mundial. E não há indicação de que o cenário internacional se torne favorável ao país no curto prazo.

É preciso, a partir dos novos condicionantes impostos pelo mundo, definir uma estratégia realmente disruptiva de desenvolvimento para romper com o marasmo de crescimento.



Esta situação levou o mundo a acelerar o processo de transição energética com ênfase na questão ambiental alicerçada nas diretrizes e metas estabelecidas na COP26, além de rever a expansão da globalização das cadeias produtivas e enfrentar o aumento das desigualdades de renda e a crise alimentar.

Estes movimentos recentes mostram a verdadeira dimensão da segurança nacional, que inclui segurança social, econômica, energética, ambiental, alimentar, saúde e cibernética, cujas dimensões estão intimamente relacionadas aos elementos do poder nacional.

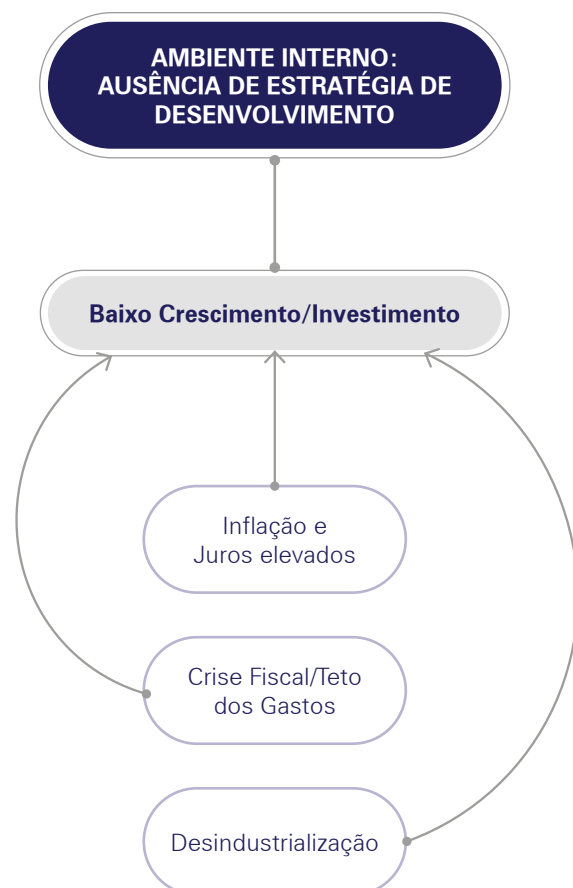
É preciso, a partir dos novos condicionantes impostos pelo mundo, definir uma estratégia realmente disruptiva de desenvolvimento para romper com o marasmo de crescimento. Nesse cenário, o ano eleitoral de 2022 traz uma nova oportunidade para que o país avance na direção de uma estratégia de desenvolvimento sustentado de médio e longo prazos — sobretudo no que diz respeito à indústria e à infraestrutura.

Os últimos governos optaram, por exemplo, por manter o debate sobre a política fiscal focado em questões de curto prazo, periféricas e simplistas. E por vezes contaminado por visões que pouco contribuem para a definição de alternativas pragmáticas e estruturais necessárias para romper com o baixo desempenho da economia. O debate precisa avançar e ultrapassar os limites da aritmética básica envolvida nas apurações do teto de gastos e na relação entre a dívida e o PIB.

A relação dívida/PIB só cairá de forma sustentável no momento em que o crescimento do PIB for superior à taxa real de juros. Enquanto isso não acontecer, e dada a dificuldade que o governo tem para reduzir as despesas correntes, o ajuste fiscal, quando é feito, torna-se praticamente sinônimo da redução dos investimentos públicos. É preciso romper essa situação viciosa.

O Brasil está mais pobre. A economia está estacionada há quase 10 anos. A razão dessa paralisia é, em parte, a redução expressiva dos investimentos públicos em infraestrutura. Há consenso quanto aos efeitos multiplicadores positivos dos investimentos em infraestrutura sobre a demanda agregada, a renda e a geração de empregos.

A relação dívida/PIB só cairá de forma sustentável no momento em que o crescimento do PIB for superior à taxa real de juros.



A propósito, como já mencionado, a condicionante de transição energética em curso no mundo coloca o Brasil como um dos principais países com programas de investimentos neste sentido. Em que pese a já elevada participação de energias renováveis na nossa matriz energética, o país continua desenvolvendo programas expressivos de geração de energia elétrica através de fontes renováveis (eólica, solar, biomassa, etc.) e de usinas térmicas a gás.

Além da questão energética, o país está executando um amplo programa de saneamento básico e de coleta e tratamento de resíduos sólidos, que contribuirá para o Brasil alcançar as metas acordadas de redução de carbono na COP26.

Com relação ao baixo carbono, acrescenta-se, ainda, a mobilidade através da motorização elétrica e a etanol.

O desenvolvimento de uma política industrial e de comércio exterior também precisa estar in-

serido neste contexto ambiental e energético, bem como no movimento de desglobalização das cadeias produtivas. Neste sentido, além das políticas horizontais como educação, redução do custo Brasil e reforma tributária, entre outros, é preciso uma análise de natureza vertical dos vários segmentos da estrutura produtiva *vis-a-vis* o novo contexto internacional, com vistas à definição dos objetivos a serem atingidos.

Como já mencionado, as oportunidades de disrupção estarão na transição energética para uma matriz cada vez mais verde, na cadeia alimentar e nos desafios de recomposição das cadeias produtivas em um cenário menos globalizado.

É neste contexto que defendemos a formulação de uma estratégia de desenvolvimento capaz de romper com a inércia recessiva das últimas décadas, acelerando os investimentos em infraestrutura com maior apoio do setor público e retomando o processo de reindustrialização com mais eficiência a fim de oferecer melhores condições de atratividade para o investimento privado.



Precisamos de um choque de investimentos públicos e privados e o caminho não é um conjunto unitário. A norma do teto dos gastos, por exemplo, precisa ser alterada, com a aplicação de um redutor sobre as principais despesas correntes e de um multiplicador para os investimentos públicos em infraestrutura, que são aqueles que trazem um maior retorno social e econômico. É preciso estabelecer um teto para as despesas correntes e um piso para os investimentos.

A retomada do crescimento econômico depende da recuperação do nível de investimento

na economia, que, por sua vez, depende dos aportes na expansão da infraestrutura. Esses são fundamentais para a melhoria da competitividade e da reindustrialização da economia brasileira. Tudo em atendimento às regras ASG - Ambiental, Social e Governança, propiciando a atenção dos investidores internacionais e a consequente atração de recursos.

A seguir, apresentamos, de forma sintética, as principais sugestões da ABDIB, divididas em tópicos matriciais e setoriais, além de uma agenda para os primeiros 100 dias de governo.





Agenda para os primeiros 100 dias de Governo

DEFINIÇÃO DE ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

Estabelecer as prioridades para a retomada do crescimento do país, respeitadas as condicionantes internacionais como a transição energética para uma economia verde com menos emissões e a desglobalização das cadeias produtivas, alicerçadas sobre 3 pilares estruturantes e disruptivos: investimento em infraestrutura, reindustrialização e melhoria da distribuição de renda para o crescimento sustentável.

MEDIDAS PROPOSTAS

Reforma do Estado:

- **Reforma Orçamentária:** Alterar as regras do Teto de Gastos, de forma a melhorar a composição dos gastos públicos. Reduzir a participação das despesas correntes e aumentar a dos investimentos em infraestrutura. Nova regra: teto para despesas correntes e piso para investimentos. Avançar no processo de desestatização através de privatizações e concessões (puras e/ou patrocinadas);
- **Reforma Tributária:** Simplificação na busca da simplificação do complexo sistema tributário brasileiro e da eliminação das distorções que inibem e prejudicam a produção e o investimento. O novo sistema deve contemplar a instituição de impostos sobre o valor agregado, sobre a renda e patrimônio e a eliminação parcial e gradativa de benefícios/renúncias fiscais;
- **Reforma Administrativa:** Busca de eficiência do setor público, eliminando as distorções existentes entre as diversas carreiras e as progressões automáticas e permitindo que as contratações daqui por diante sejam feitas sob novas bases, com o objetivo de redução das despesas correntes e liberação de recursos para investimento.

Política Industrial: Elaborar um conjunto de medidas (fiscais e creditícias) visando à recuperação da indústria, através da identificação dos segmentos de produção importantes para o desenvolvimento tecnológico (indústria 4.0 e tecnologia 5G) para inserção competitiva da economia no cenário internacional e reforçar a segurança produtiva nacional e a reindustrialização.

AGENDA LEGISLATIVA DA INFRAESTRUTURA

- **PL 2.646/20:** Debêntures de infraestrutura, que abre espaço para que investidores institucionais comprem títulos mais rentáveis e incentiva a emissão de títulos atrelados aos benefícios ambientais dos projetos (*green bonds*);
- **PL 7.063/17,** que consolida e moderniza as regras para concessões e PPP's em todas as suas modalidades;
- **PLs 168/18 e 2.159/21:** Estabelecem normas gerais, competências da União, Estados e Municípios, aperfeiçoam aspectos processuais e consolidam normas existentes de licenciamento ambiental;
- **PL 459/17:** Estabelece procedimentos para securitização da dívida tributária dos entes públicos. Operações que podem contribuir com o aumento de receita e impulsionar investimentos públicos e privados;
- **PLs 414/21 e 1.917/15:** Promovem revisão da regulação do setor elétrico;
- **PL 4.881/12:** Estabelece diretrizes para a mobilidade urbana;
- **PL 4.562/20:** Institui regras para substituição de diretores de agências reguladoras;
- **Substitutivo ao PL 2148/015:** Estabelece diretrizes para a criação do Sistema Nacional Brasileiro de Comércio de Emissões (SBCE) e do Registro Nacional Integrado de Compensações de Emissões de Gases de Efeito Estufa (RNC GEE).

1

**UMA POLÍTICA
MACROECONÔMICA
VOLTADA PARA O
DESENVOLVIMENTO
PRODUTIVO E
CRESCIMENTO
SUSTENTÁVEL**





1.1 CRESCIMENTO ECONÔMICO E INVESTIMENTOS

O Brasil já teve crescimento de padrão chinês. Isso aconteceu entre 1967 a 1973, na esteira do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), iniciado em 1964, e do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND). O período, conhecido como “Milagre Econômico”, foi alimentado por elevados investimentos e impulsionado pela conjuntura internacional favorável, com incentivos às exportações.

O período também contou com um forte estímulo à demanda, por meio de políticas monetárias e creditícias expansionistas, o que produziu um impacto considerável sobre a agricultura, a indústria e o sistema de habitação. Subsídios e benefícios fiscais foram concedidos e os investimentos públicos em infraestrutura alcançaram seu ponto culminante. O PIB cresceu a taxas médias de 10,1% a.a. e os investimentos (FBCF), de 13,6% a.a.

O I PND criou o Programa de Promoção de Grandes Empreendimentos Nacionais e lançou uma chamada ampla para incentivar a participação da classe empresarial do país em setores selecionados — siderurgia, petroquímica, transportes, construção naval, energia elétrica e mineração. O crescimento do PIB em 1973 foi de incríveis 14%.

Em resposta à crise do primeiro choque do petróleo em 1973, o governo lançou em 1974 o II PND, para aplicação de 1975 a 1979. Ele provocou uma mudança significativa na estrutura industrial com uma política eficaz de substituição de importações de bens de capital e intermediários, de reforço do controle nacional do capital e de incentivos à exportação.

Mesmo com a crise internacional, o PIB e os investimentos ainda cresceram de 1974 a 1980 mas, por outro lado, em decorrência do segundo choque do petróleo e da elevação dos juros

internacionais, o país quebrou e a inflação atingiu 100% em 1980.

O que aconteceu a partir daí foi um verdadeiro tsunami na economia brasileira. Os anos 80, conhecidos como década perdida, foram marcados por elevado déficit público, pela dívida externa fora de controle e pela volatilidade inflacionária e cambial. Em decorrência de investimentos muito reduzidos entre 1981 e 1989, o PIB perdeu o fôlego. No triênio de 1981 a 1983, o PIB caiu 6,3%, puxado pela queda de 31,5% nos investimentos. Isso caracterizou a maior recessão de que se tinha notícia até então. Na grande depressão de 1930 e 1931, por exemplo, a queda do PIB tinha sido de 5,3%.

Os anos 1980 também foram marcados pelo descontrole da inflação, pois, mesmo com quatro tentativas heterodoxas de contê-la (Planos Cruzado I e II, Bresser e Verão), os preços gerais da economia subiram quase 2000% em 1989.



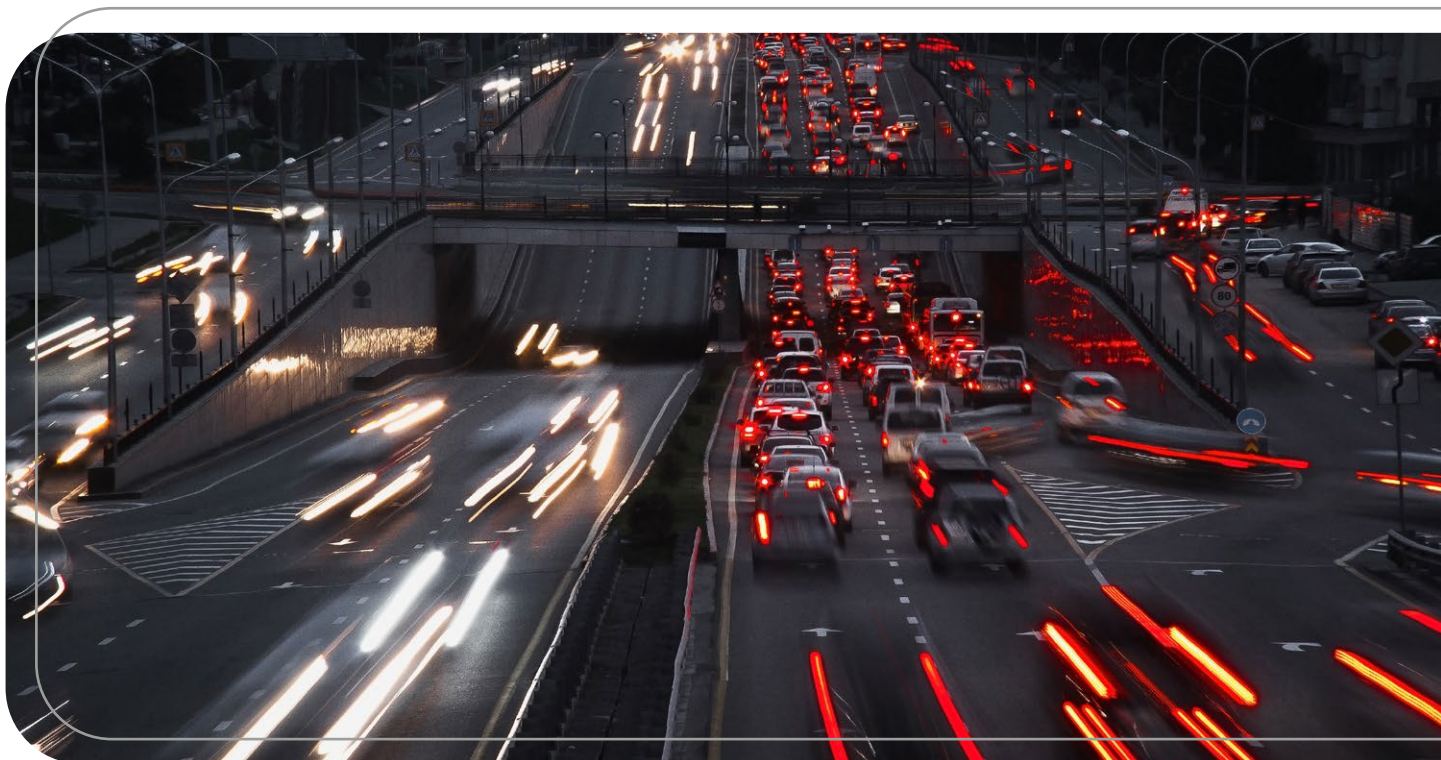
+ 14%

Crescimento do PIB em 1973



**100%
de inflação**

em 1980



Na segunda metade dos anos 80, apesar das condições adversas, o governo iniciou o reordenamento financeiro e orçamentário do setor público, com a criação da Secretaria do Tesouro Nacional, a extinção da Conta de Movimento que o Banco do Brasil mantinha junto ao Banco Central e unificou o orçamento público, criando as condições para a realização do ajuste fiscal no início dos anos 1990.

A década de 1990 inicia-se com um processo hiperinflacionário, com desarranjos em toda estrutura de preços relativos e com crise fiscal e cambial (moratória da dívida externa). Também na tentativa de derrubar a inflação, vieram dois planos econômicos, o Collor I e o Collor II.

O ano de 1990 também foi caracterizado por reformas estruturais, com início da abertura comercial, eliminação dos regimes especiais de isenção, processos de desestatização e execução de ajuste fiscal com a liquidação de entidades públicas. Em consequência, no triênio de 1990 a 1992, o PIB caiu 3,9% e os investimentos desabaram incríveis 21%.

A inflação acelerou em 1993 com forte componente inercial e reajustes quase que automáticos de preços e salários. Veio então o Plano Real em 1994, com a criação da URV (indexação diária) e com ele a estabilização de preços na economia.

E, pela primeira vez, um plano de estabilização de preços foi exitoso e rompeu com a inércia inflacionária. Mas, infelizmente, ele não veio acompanhado de uma estratégia de desenvolvimento para a retomada do crescimento sustentável do país.

Pelo contrário. A política macroeconômica com câmbio valorizado e juros estratosféricos impediu que a abertura da economia ocorresse sem uma estratégia de inserção da indústria local nas cadeias globais de produção, o que contribuiu sobremaneira para a desindustrialização do país. Mais uma vez, ficamos nos puxadinhos, voltando com os regimes especiais de isenção, sem um planejamento de médio e longo prazos, capaz de articular investimentos públicos e privados em projetos estruturantes para aumentar a competitividade sistêmica da economia.

Isto pode ser observado na pífia evolução dos investimentos. De 1995 a 2001, os investimentos totais no país cresceram apenas 1,9% a.a. e os investimentos públicos federais em infraestrutura, pasmem, caíram da média de 2,15% do PIB, de 1995 a 1998, para 0,15% do PIB, no período 1999-2001.

Uma das graves consequências da falta de uma estratégia de desenvolvimento que viesse acompanhada de investimentos em infraestrutura, foi o apagão de 2001, que impôs o racionamento obrigatório no consumo de energia das indústrias, comércio e famílias.

No entanto, destaca-se, naquele período, a renegociação das dívidas de Estados e Municípios, o PROER, a Lei de Responsabilidade Fiscal e o avanço das desestatizações em segmentos importantes da infraestrutura.

A primeira tentativa de olhar um horizonte mais longo para os investimentos veio em 2007, com o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que não foi um programa articulado de desenvolvimento econômico, mas um movimento voluntário de impulsionar os investimentos públicos e privados em infraestrutura, novamente, sem uma estratégia de médio e longo prazos e sem integração sinérgica e racional quanto às prioridades.

Embora tenha dado importância à infraestrutura, o PAC foi apenas uma relação de vários projetos, sem a devida priorização coordenada da sua ordem de execução e da análise dos seus efeitos de integração, com problemas em sua estruturação, viabilidade econômica e avaliação de riscos, o que dificultou a atratividade para a iniciativa privada.

Referido programa, sem uma estrutura adequada de *fundings*, veio acompanhado de medidas de estímulo de crédito à indústria juntamente com desoneração tributária, o que acabou desorganizando as finanças públicas.



1995-2001

Investimentos cresceram 1,9% a.a.



2015-2016

PIB caiu 6,7% e os investimentos despencaram 24,4%

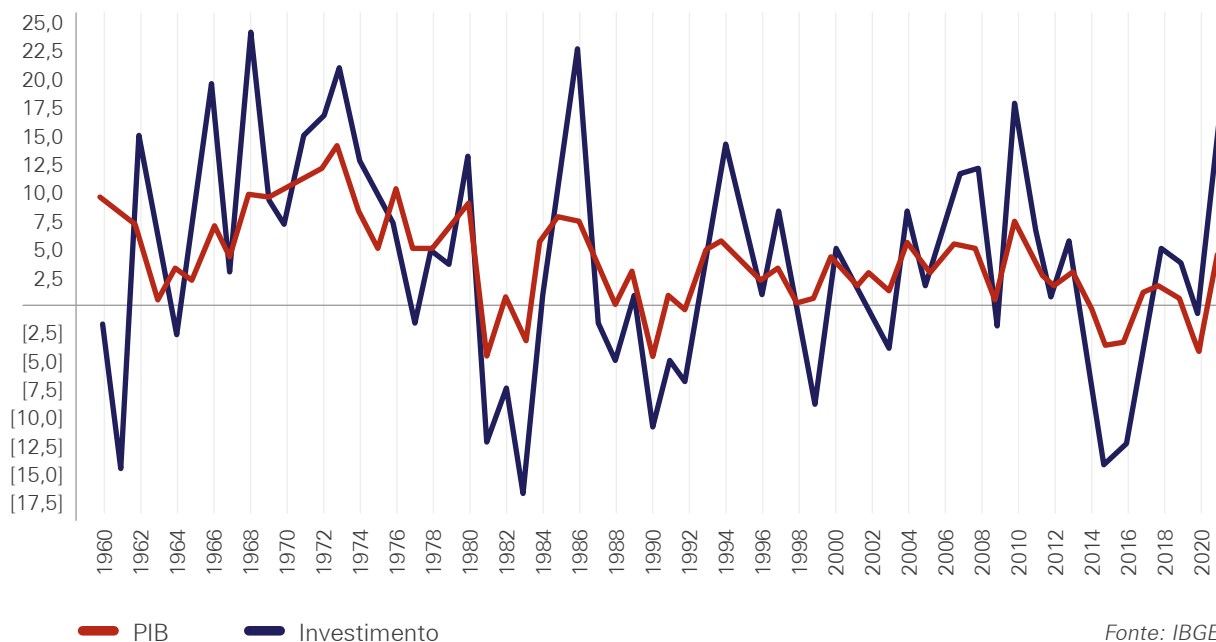
Sob o impacto da Operação Lava Jato e da execução de uma política fiscal expansionista, a tênue recuperação econômica de 2010-2012 teve fôlego curto, tendo o país mergulhado na pior recessão da sua história. No biênio 2015-2016, o PIB caiu 6,7% e os investimentos despencaram 24,4%.

Em decorrência dos pontos levantados acima, temos até hoje milhares de obras paralisadas, gerando um elevado passivo de empreendimentos inacabados, como mostra o levantamento realizado pelo Tribunal de Contas da União – TCU.

Na tentativa de frear o descontrole fiscal e a elevação da inflação, o Congresso Nacional aprovou em 2016 a PEC do Teto dos Gastos, com o objetivo de limitar o crescimento das despesas primárias do governo federal, mas não implantou *pari passu* as reformas estruturais para reduzir despesas correntes e, conseqüentemente, abandonou a possibilidade de definição de uma estratégia de médio e longo prazos.

De 2017 até 2019, a economia cresceu muito pouco. Para piorar o cenário, a pandemia da Covid-19 teve início em 2020, provocando queda da oferta e da demanda por bens e serviços. Em 2021 a economia recuperou as perdas do ano anterior, mas continuou colhendo em 2022 os efeitos da inflação de custos e do aumento das taxas de juros, agora agravados pelos efeitos da guerra entre a Rússia e a Ucrânia.

PIB e Investimento (Var. Anual)



Essa breve análise descreve o que o gráfico acima bem ilustra, ou seja, a elevada correlação existente entre o crescimento econômico e os investimentos.

Como observado, nas últimas décadas, tivemos três recessões muito fortes (de 1981 a 1983, de 1990 a 1992 e de 2015 a 2016). E apenas um período de forte crescimento, que foi de 1968 a 1976. No resto, o Brasil cresceu muito pouco.

Dentre as três recessões, a de 2015-2016, a maior da nossa história, foi a única que não decorreu de crise de Balanço de Pagamentos. É inacreditável que ela tenha ocorrido num ambiente interno com reservas internacionais de aproximadamente US\$ 380 bilhões e de elevada liquidez internacional.

Não há milagre. Sem uma estratégia de desenvolvimento que priorize os investimentos na infraestrutura e na reindustrialização, não haverá crescimento econômico capaz de criar empregos de qualidade e de reduzir as elevadas desigualdades sociais do país. As políticas econômicas adotadas recentemente, no afã de cumprir

a norma do teto dos gastos, que trata de forma igual as despesas desiguais, tem penalizado ainda mais os investimentos públicos que são complementares e incentivam os privados.

Na tentativa de frear o descontrole fiscal e a elevação da inflação, o Congresso Nacional aprovou em 2016 a PEC do Teto dos Gastos, com o objetivo de limitar o crescimento das despesas primárias do governo federal.

1.2 GASTOS PÚBLICOS E REFORMA DO ESTADO

De 2010 até 2021, as despesas e receitas em termos reais do governo federal aumentaram 23% e 14%, respectivamente, como demonstram os gráficos e tabelas abaixo.

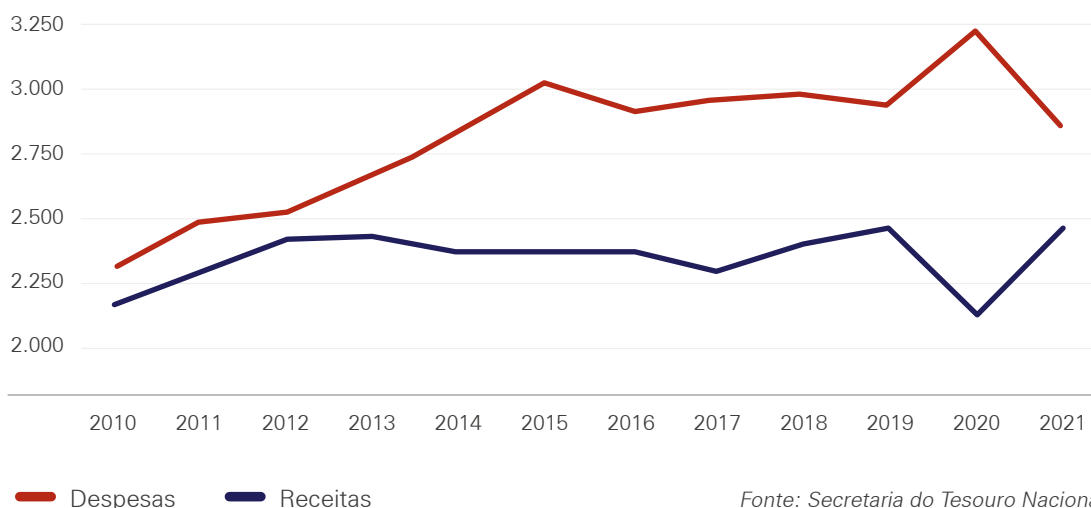


+14%
aumento das receitas do governo federal (2010-2021)



+23%
aumento das despesas do governo federal (2010-2021)

Receitas e Despesas (R\$ bilhões constantes)



Receitas do Governo Federal (R\$ bilhões constantes de 2021)

RECEITAS (R\$ BI DE 2021)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	21/10
Impostos e Cont. Sociais	1.742	1.899	1.936	1.999	1.981	1.869	1.848	1.889	1.948	1.957	1.809	2.029	16%
Concessões e Dividendos	105	91	111	117	91	59	60	84	107	201	75	144	38%
Outras receitas	312	301	381	336	313	462	477	310	349	321	269	287	-8%
Total	2.159	2.291	2.428	2.451	2.386	2.390	2.385	2.283	2.403	2.479	2.153	2.459	14%

Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional

Despesas do Governo Federal (R\$ bilhões constantes de 2021)

DESPESAS (R\$ BI DE 2021)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	21/10
Pessoal	449	453	446	462	475	470	466	499	505	512	490	457	2%
Benef Prev / Assistenciais	712	750	809	868	922	905	973	1.082	1.035	1.090	1.461	1.051	48%
Juros	521	596	563	588	642	954	778	714	718	589	466	591	13%
Investimentos	63	50	46	56	63	37	32	32	32	29	27	22	-65%
Transf. Estados / Municípios	458	495	519	509	529	488	514	497	533	551	641	590	29%
Outras despesas	109	134	146	175	189	161	162	137	148	173	123	136	25%
Total	2.313	2.478	2.529	2.658	2.819	3.015	2.925	2.962	2.971	2.944	3.208	2.848	23%

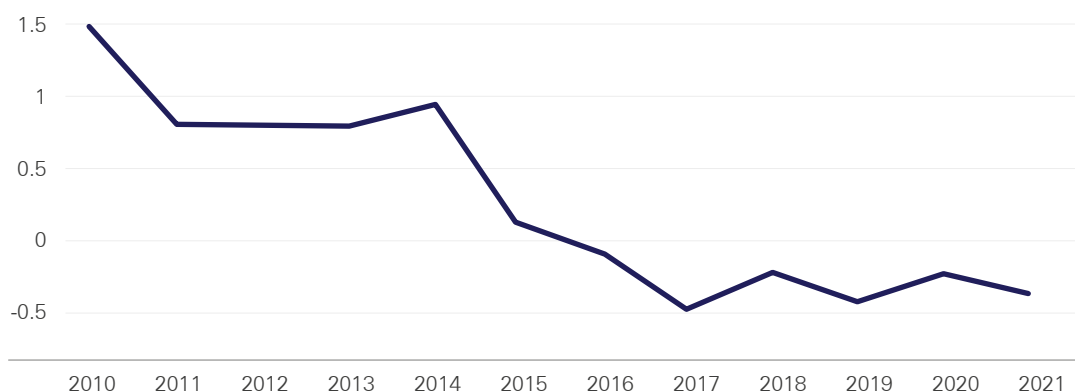
Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional

Como observado, o aumento das despesas em relação às receitas, iniciado em 2013, esteve bastante concentrado no incremento dos gastos com benefícios previdenciários e assistenciais verificados em períodos anteriores à pandemia da Covid-19 (aumento de 51%). Houve, também, elevação da conta de juros, com pico de 2014 a 2018, das transferências a Estados e Municípios, de outras despesas e com o pagamento de pessoal.

Os investimentos, por sua vez, foram deixados de fora dessa gastança. Eles vêm caindo de forma contínua desde 2010, quando saíram de R\$ 63 bilhões e alcançaram apenas R\$ 22 bilhões em 2021 (queda de 65%). Não por outra razão, a nossa economia patina há anos.

Na verdade, os investimentos públicos (União, Estados e Municípios) não estão sendo capazes, sequer, de manter o ativo existente. Como demonstrado no gráfico abaixo, os investimentos, líquidos de depreciação, em relação ao PIB, vêm caindo desde 2015, tornando-se negativos desde então.

Investimento Líquido de Depreciação (% do PIB)



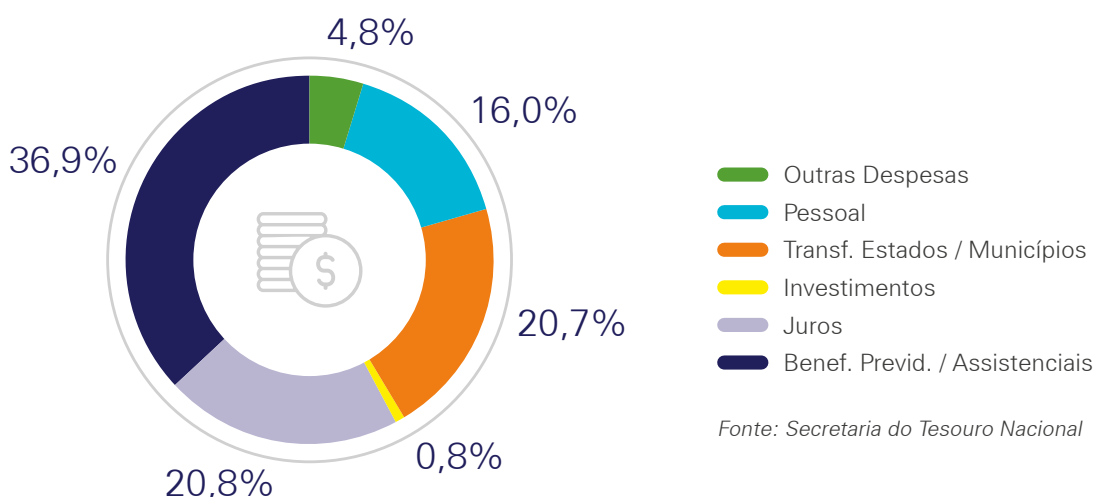
*engloba os três níveis de governo

Fonte: FGV/IBRE

Em 2021, 37% das despesas do governo foram destinadas para pagamento de benefícios previdenciários e assistenciais. Aposentadorias e pensões do RGPS e outros benefícios da seguridade social são responsáveis por 80% deste valor. Juros da dívida foram responsáveis por 21% das despesas, 20% transferidos a Estados e Municípios, 16% para pessoal e 5% para outras despesas, como mostra o gráfico abaixo.

Em 2021, os investimentos públicos, por sua vez, foram reduzidos a apenas 0,8% das despesas do governo federal, contra 3% em 2010. A ser mantida esta toada, dentro de muito pouco tempo, 100% do orçamento da União estarão comprometidos com as despesas de custeio, nada sobrando para os necessários investimentos públicos em infraestrutura e em outras áreas sensíveis, sobretudo nos vários ativos que não oferecem atrativos ao capital privado. Se nada for feito rapidamente, os investimentos serão reduzidos a menos de um traço na contabilidade pública.

Despesas do Governo Federal - 2021



Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional

E não há que se falar em aumento da carga tributária no país. As receitas do governo alcançaram 28,3% do PIB em 2021, próximo à média do período. Embora haja espaço para o crescimento das receitas de concessões de serviços de infraestrutura e dividendos pagos pelas empresas estatais, estas não devem ser utilizadas para o pagamento de despesas correntes, pois não são consideradas recorrentes.

Não estão considerados nesta conta cerca de R\$ 371 bilhões que o governo deixa de arrecadar em função de renúncias fiscais, com destaque para o Simples Nacional, a Zona Franca de Manaus, as Despesas/Assistência Médica, a Cesta Básica, as Aposentadorias, os Medicamentos, os Produtos Farmacêuticos e Equipamentos Médicos, as Entidades Filantrópicas, a Exportação da Produção Rural, as Pesquisas Científicas e Inovação Tecnológica, as Embarcações e Aeronaves e Defensivos Agrícolas.

A verdade é que provavelmente grande parte dos benefícios já tenha cumprido seu papel. A proposta é que o governo dê o primeiro passo nessa direção com uma análise detalhada dos casos e que, depois de feita, permita a retirada de benefícios de forma não linear e paulatina - sendo possível, inclusive, manter intactos alguns dos benefícios existentes que ainda tenham funcionalidades - para que os recursos fiscais possam ser alocados em políticas públicas que tragam maior retorno econômico e social.

Essa é apenas uma forma de se obter os recursos que o país necessita para romper com a inércia e voltar a crescer. Há outras como, por exemplo, a securitização de créditos tributários já parcelados pelas três esferas de governo no passado, objeto do PL 459/2017 aprovado pelo Senado Federal e que tramita na Câmara dos Deputados.

Com a aprovação do PL, estas operações, comuns nos mercados privados nacional e internacional e que já foram realizadas por alguns governos estaduais e municipais no Brasil, terão

maior segurança jurídica ao observarem os ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Segundo estimativas, a União poderá obter imediatamente receitas adicionais de dezenas de bilhões de reais com a venda de seus direitos creditórios. Estas operações, que também poderão ser realizadas por Estados e Municípios, podem e devem ser repetidas anualmente, possuem custos próximos aos da emissão de títulos da dívida pública e não se confundem com a antecipação de receitas futuras, o que é proibido.



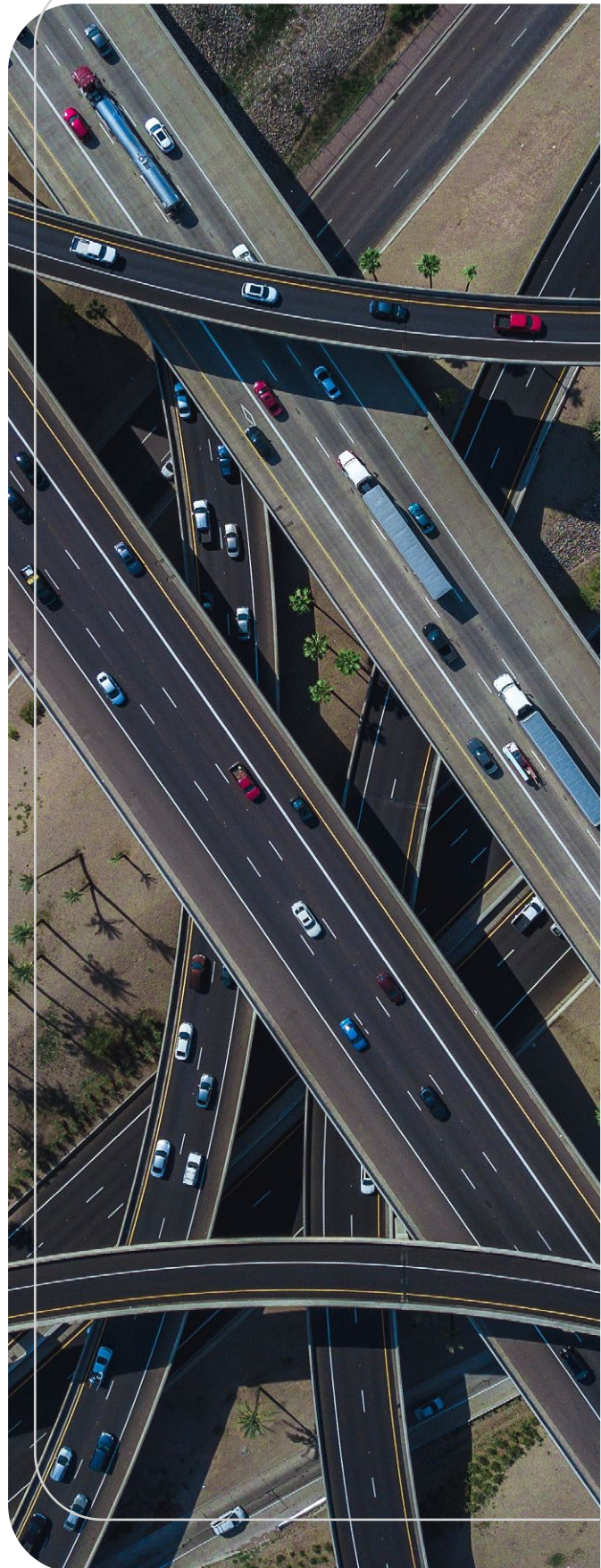
A securitização objeto do PL 459/2017 trata de fatos geradores ocorridos no passado. É simplesmente uma troca de ativos, com liquidez e exigibilidade de longo prazo, por dinheiro imediato.

Como visto, também não é preciso inventar soluções criativas fora da contabilidade ou elevar a carga tributária no país para aumentar o caixa da União, Estados e Municípios, pois há soluções viáveis na nossa frente e as necessidades de investimentos são imediatas.

Com a falta de entendimento político entre os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário nos últimos anos, os governos não só não foram exitosos na melhoria da qualidade dos gastos, mas, em respeito à regra linear e pouco racional do teto dos gastos, promoveu ajustes fiscais que atingiram os investimentos, que são o lado mais importante e frágil dessa corrente. Os investimentos são importantes porque estimulam o desenvolvimento e geram retornos social e econômico. E são frágeis porque são os primeiros a serem cortados, por não estarem sob a proteção de qualquer norma que os tornem obrigatórios.

E isto ocorreu porque o teto dos gastos não foi acompanhado, de forma contemporânea, pelas reformas administrativa, tributária e previdenciária, que reduziriam as despesas correntes. As reformas administrativa e tributária ainda não aconteceram e a da previdenciária só veio, e de forma parcial, três anos depois.

Da mesma forma como o país avançou na desestatização, com o amadurecimento dos processos de concessões e de parcerias público-privadas, é preciso uma disrupção na composição do gasto público. O caminho para isso são as reformas administrativa e tributária estruturantes, que reduzam as despesas correntes, aumentem os investimentos públicos e contribuam para melhorar o ambiente de negócios para motivar o investimento privado, no âmbito de uma estratégia de desenvolvimento de médio e longo prazo, num ambiente ASG.



1.3 PLANEJAMENTO DE MÉDIO E LONGO PRAZOS

Como já visto anteriormente, o Brasil precisa romper com a inércia do baixo crescimento que observamos desde o final dos anos 1970.

Para deixarmos de ser um país de renda média, primário exportador, e passarmos a ser um país de renda alta, precisamos de uma estratégia de desenvolvimento que não só rompa com a inércia, mas, ao mesmo tempo, promova um programa de desenvolvimento realmente disruptivo.

Precisamos aproveitar a oportunidade e os nossos ativos, na esteira da transição energética rumo à economia verde e da necessidade de reduzir a dependência das atuais cadeias globais de produção (menor globalização) e adotar políticas públicas de inovação e competitividade, incluindo, mas não se limitando à tecnologia 5G e à indústria 4.0, para reindustrializar o país.

E só haverá reindustrialização e crescimento sustentável dos serviços e do setor primário, se houver investimentos em infraestrutura, pois nada acontecerá se não houver oferta, a preços competitivos, de energia, transportes nos diversos modais, logística e saneamento básico.

Recursos públicos e privados adicionais serão demandados para a execução de projetos que mudem o país e que contribuam para que possamos alcançar as metas de redução de emissões estabelecidas na COP26.


Um passo inicial nesse sentido foi a elaboração de uma estratégia federal de desenvolvimento com a edição em 2020 dos Decretos 10.526 e 10.531.

O primeiro instituiu a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil para o período de 2020 a 2031 - EFD 2020-2031, com objetivo de definir a visão de longo prazo para a atuação da adminis-

tração pública federal em seus planejamentos e ações, com base nos cenários macroeconômicos, diretrizes, desafios e orientações estabelecidos.

O segundo instituiu o Comitê Interministerial de Planejamento da Infraestrutura e criou o Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura - PILPI, com o objetivo de fomentar investimentos em infraestrutura, contribuir para o aumento da produtividade da economia e para a geração de empregos qualificados, enfatizar as qualidades ambientais, sociais e de governança dos projetos dos setores de infraestrutura, dentre outros.

A primeira versão do PILPI (2021-2050), aprovada em dezembro/21, chegou ao correto diagnóstico de que o estoque de capital de infraestrutura no Brasil, composto por estradas de rodagem, ferrovias, portos, canais, açudes, adutoras, usinas geradoras de energia elétrica, linhas de transmissão e redes de comunicação, entre outras, é muito inferior, proporcionalmente ao tamanho da economia, ao estoque observado em países membros da Organização para a Cooperação do Desenvolvimento Econômico (OCDE).



Só haverá reindustrialização e crescimento sustentável dos serviços e do setor primário, se houver investimentos em infraestrutura.

O PILPI, na verdade, ainda não é um plano integrado de planejamento de longo prazo, mas compatibiliza parâmetros e metodologias utilizadas no planejamento da infraestrutura de alguns planos setoriais:

- **Transportes:** Plano Nacional de Logística 2035 (PNL 2035) e Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura 2021-2050;
- **Telecomunicações:** Plano Estrutural de Redes de Telecomunicações (PERT 2019- 2024);
- **Energia:** Plano Nacional de Energia 2050 (PNE 2050) e Plano Decenal de Energia 2030 (PDE 2030);
- **Infraestrutura hídrica:** Plano Nacional de Segurança Hídrica 2035 (PNSH 2035);
- **Saneamento básico:** Plano Nacional de Saneamento Básico 2033 (PLANSAB 2033) e Plano Nacional de Resíduos Sólidos 2040 (PLANARES 2040);

Não há dúvida de que a iniciativa de agregar diversos planos em uma única plataforma é louvável, pois, em tese, dará mais unidade e coordenação às ações de cada ministério.

No entanto, esses planos precisam estar inseridos em uma estratégia de desenvolvimento de médio e longo prazos que considerem as novas condicionantes ambientais e de alocação de recursos colocadas pelo mundo e, também precisam estar integrados de forma articulada para uma maior sinergia.

Para atingir esses objetivos, necessitamos de ações mais disruptivas e não simplesmente iniciativas de romper gargalos e aumentar a eficiência, sancionando o modelo de crescimento vigente. A continuar neste caminho, não conseguiremos dar o salto qualitativo e quantitativo de desenvolvimento necessário para inserção mais relevante do país no cenário internacional.

Por exemplo, ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de transportes, mantendo somente a estrutura atual, aumentará a eficiência da logística de minérios e grãos, mas, no entanto, continuaremos com a deficiência para o atendimento da demanda de carga geral (*container*) com maior valor agregado, fundamental para o aumento da competitividade da indústria. Na mesma linha disruptiva, é preciso ampliar o modal ferroviário também para atender o transporte de passageiros. Em todos estes casos, haverá impacto positivo do ponto de vista ambiental, com a redução de caminhões e ônibus movidos a combustíveis fósseis.

Outra questão a ser observada na análise do PILPI é subestimar a necessidade de recursos para viabilizar a execução dos projetos.

Segundo o PILPI, recursos financeiros não devem ser um limitador da ampliação dos investimentos em infraestrutura pois, com a estabilidade macroeconômica, a atração de investimentos estrangeiros será facilitada. Alega que basta resolver as deficiências regulatórias para que os recursos sejam viabilizados.

A realidade não é bem essa. A captação de recursos externos depende, também, da estabilidade cambial, o que não temos observado nos últimos anos. Além disto, no âmbito interno, as elevadas taxas de juros inibem o investimento privado, pois o próprio BNDES, outrora grande financiador de projetos de infraestrutura, redu-

No âmbito interno, as elevadas taxas de juros inibem o investimento privado, pois o próprio BNDES reduziu seus desembolsos para patamares extremamente baixos.

ziu seus desembolsos para patamares extremamente baixos e ainda teve seu *funding*, nos últimos anos, indexado à TLP, aumentando os custos de seus empréstimos.

Ou seja, o BNDES passou, com o novo indexador, a atuar de forma pró-cíclica e não com juros menores em momentos de crise, diminuindo seu papel de banco de fomento.

O PILPI menciona, ainda, que de 2021 a 2030, 2/3 dos investimentos em infraestrutura de transporte no país serão feitos via setor privado e o restante será dividido entre orçamento federal e governos subnacionais.

Mesmo num cenário não disruptivo, o PILPI ainda prevê que o setor público será responsável por 1/3 dos recursos. No entanto, a União, em razão da crise fiscal e no afã de respeitar o modelo do teto dos gastos, está cortando o orçamento de investimentos a níveis extremamente baixos. Esta situação também afeta a grande maioria dos entes subnacionais.

Dentro de um planejamento, num cenário disruptivo, haverá dificuldades de encontrar atores para todos os projetos e não será fácil disputar recursos externos com o aumento das taxas de juros internacionais.

Um programa bem definido de concessões de infraestrutura à iniciativa privada, com projetos bem estruturados, racionalidade econômica e prioridades bem estabelecidas, onde o investimento público induz e complementa os investimentos privados, no âmbito de uma estratégia de crescimento sustentável, é fundamental para atrair investidores, pela sua continuidade no médio e longo prazos.

Tudo isto, sob uma estratégia de segurança nacional, que inclua a segurança social, econômica, energética, ambiental, alimentar, saúde e cibernética, cujas dimensões estão intimamente relacionadas aos elementos do poder nacional.

Um programa bem definido de concessões de infraestrutura à iniciativa privada é fundamental para atrair investidores, pela sua continuidade no médio e longo prazos.

Foto: Antônio Milena



1.4 DIAGNÓSTICO DA INFRAESTRUTURA

Como já mostrado anteriormente, o Brasil tem enfrentado, nas últimas décadas, restrições para ampliar os investimentos em infraestrutura. Diversos fatores, como a falta de planejamento de longo prazo, insegurança jurídica, crise fiscal, e projetos mal estruturados, têm resultado em patamares de investimentos insuficientes para repor a depreciação, com a consequente ampliação de gargalos ao desenvolvimento econômico e social.

Atualmente, o Brasil possui um estoque de infraestrutura em relação ao PIB de cerca de 34%, enquanto economias como Índia e China possuem estoques de infraestrutura de 58% e 76% do PIB, respectivamente.

Algumas iniciativas foram adotadas para tentar modificar este cenário. Em 2016, o governo federal criou o Programa de Parceria dos Investimentos (PPI), o que trouxe uma reorganização bastante positiva na governança pública federal responsável por decisões em prol dos investimentos em infraestrutura. Houve avanço no planejamento, maior racionalidade na definição de prioridades e melhora na capacidade de estruturação de projetos, com resultados positivos na atração da iniciativa privada.

No triênio de 2019/21, foram efetuados 131 leilões, com geração de R\$ 147 bilhões em outorgas e expectativa de mais de R\$ 828 bilhões de investimentos nos próximos anos.

Com isso, o programa de concessão federal ganhou velocidade e qualidade. No triênio de 2019/21, foram efetuados 131 leilões, com geração de R\$ 147 bilhões em outorgas e expectativa de mais de R\$ 828 bilhões de investimentos nos próximos anos. Apenas em 2021, foram promovidos 66 leilões nos mais diversos setores que originaram R\$ 50,2 bilhões em outorgas e têm potencial de gerar investimentos na ordem de R\$ 340 bilhões nos próximos anos, incluindo o setor de óleo e gás.

Vale ressaltar que tanto o PPI quanto o BNDES e a Caixa Econômica Federal estão dando apoio fundamental junto aos entes subnacionais no desenvolvimento de seus programas de concessões e PPPs através de apoio técnico (estruturação de projetos) e de financiamento aos projetos. Novos apoios virão do Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR, que, através do Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável a ser administrado por instituição financeira, também contribuirá para viabilizar a estruturação e o desenvolvimento de projetos, com prioridade para cidades das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

A crise fiscal nos 3 níveis de governo e o efeito demonstração do programa federal resultaram que praticamente todos os Estados e vários Municípios têm hoje programas de PPPs e concessões para atrair a iniciativa privada.

Outra diretriz em prol dos investimentos têm sido a condução de reformas regulatórias no Congresso Nacional para dar mais estabilidade, segurança jurídica e atratividade ao capital privado em diversos setores. Nos últimos anos, modernizações importantes foram realizadas na regulação de setores como saneamento básico e resíduos sólidos, transporte de cargas por diversos modais e telecomunicações. Muitos outros projetos, ainda em tramitação no Congresso Nacional, buscam melhorias na área regulatória.



No entanto, os esforços para a expansão do investimento privado, por mais que tenham logrado êxito em gerar bons resultados, não têm sido capazes de recuperar as necessidades de investimento do setor. Embora desde 2016 os investimentos privados na infraestrutura apresentem crescimento, os investimentos públicos têm sido drasticamente reduzidos, atingindo o menor patamar histórico.

Ademais, o Livro Azul da Infraestrutura elaborado pela ABDIB, edição 2021, mostra que o grande potencial de expansão dos investimentos privados não será capaz de suprir sozinho as necessidades de investimento para eliminar os gargalos do setor. O *pipeline* de projetos é expressivo, mas mesmo assim insuficiente para as necessidades do país.

Por isso, ao longo dos últimos anos, a ABDIB tem enfatizado a necessidade de conjugar esforços de investimentos públicos (como vimos, com avanços de governança realizados) e privados no setor, conectados ainda com uma agenda ambiental robusta e alinhada com a fronteira do debate. Setores público e privado precisam caminhar de forma sinérgica para potencializar todas possibilidades de investimentos.

A infraestrutura é fator essencial para o crescimento e o desenvolvimento. O FMI divulgou em 2021 importante estudo para ratificar a importância do investimento público em infraestrutura para o dinamismo das economias. Em recente artigo, denominado "*Putting Public Investment to Work*", isso está evidente. Com base em dados de 19 anos de mais de 5.600 empresas de construção de 27 economias avançadas e 14 economias de mercado emergentes, o FMI traz uma abordagem para medir o efeito direto no emprego de US\$ 1 milhão em gastos com infraestrutura por grupo de renda do país e nos setores - eletricidade, estradas, escolas, hospitais e água e saneamento.

Os resultados indicam que em uma economia emergente, cerca de 35 empregos são criados em saneamento básico por US\$ 1 milhão de investimento adicional. Em um país com baixa mobilidade e intensidade de trabalho, esse número pode cair para cerca de 8 empregos. Nas economias avançadas, US\$ 1 milhão de gastos podem gerar uma média de 3 empregos em escolas e hospitais, e mais de 6 empregos no setor de energia. Países em desenvolvimento, de baixa renda, as estimativas são muito maiores e variam de 16 empregos em estradas a 30 empregos em saneamento básico.

Se de um lado está evidente a importância de investir mais em infraestrutura, o Brasil, como já mencionado, tem registrado resultados insuficientes nos últimos anos nessa área. Dados apurados anualmente pela ABDIB mostram que os investimentos em infraestrutura consolidados e setorialmente estão em patamares muito abaixo dos níveis mínimos necessários. Segundo a ABDIB, os dados revelam que o setor tem sido sucateado.

O investimento realizado na infraestrutura brasileira somou R\$ 148,2 bilhões em 2021, inferior em 28,6 % ao pico atingido em 2014, quando foram aplicados R\$ 207,5 bilhões no

setor em números atualizados. De acordo com a ABDIB, são necessários investimentos anuais correspondentes a 4,3% do PIB, ao longo dos próximos dez anos, para o país reduzir gargalos ao desenvolvimento econômico e social.

A defasagem é mais visível nos setores de transportes e logística e de saneamento básico. Em transportes, há necessidade de investir anualmente 2,26% do PIB, mas o investimento atingiu 0,35% do PIB em 2021, juntando investimentos públicos e privados. Em saneamento básico, é necessário investir por ano 0,45% do PIB, mas o investimento somou em 2021 apenas 0,20% do PIB, juntando investimentos públicos e privados.

Realidade e necessidade de investimentos em infraestrutura

SETOR	Investimentos REALIZADOS (2021) Em R\$ bilhões	Em % do PIB	Investimentos NECESSÁRIOS Em % do PIB	Investimentos NECESSÁRIOS Em R\$ bilhões
Transporte / Logística	R\$ 30,1	0,35%	2,26%	R\$ 196,2
Energia Elétrica	R\$ 67,2	0,77%	0,84%	R\$ 72,9
Telecomunicações	R\$ 33,8	0,39%	0,76%	R\$ 66,0
Saneamento	R\$ 17,1	0,20%	0,45%	R\$ 39,1
Total	R\$ 148,2	1,71%	4,31%	R\$ 374,1

Fonte: ABDIB

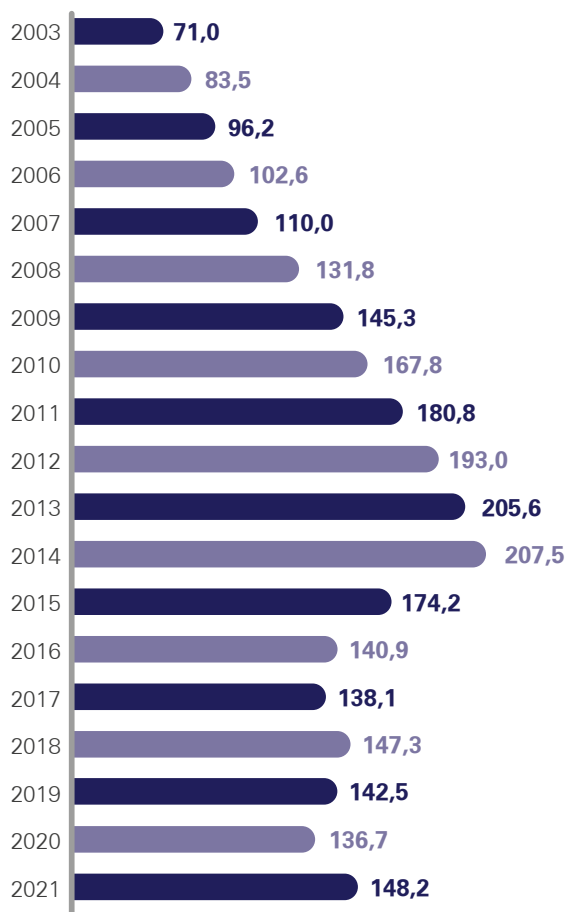
O investimento realizado na infraestrutura brasileira somou R\$ 148,2 bilhões em 2021, inferior em 28,6% ao pico atingido em 2014, quando foram aplicados R\$ 207,5 bilhões no setor em números atualizados.



Nos setores de energia elétrica e de telecomunicações, há defasagens, mas em níveis inferiores. Em energia elétrica, é necessário investir 0,84% do PIB por ano, mas os investimentos atingiram 0,77% do PIB em 2021. Em telecomunicações, é necessário investir 0,76% do PIB por ano, mas o investimento somou 0,39% do PIB em 2021.

Evolução investimentos em infraestrutura

(R\$ bilhões - Val. a preços de 2021)



Fonte: ABDIB

Para a ABDIB, considerando o nível de defasagem nos investimentos, é fundamental a complementaridade entre o setor público e privado para assegurar o incremento da taxa de investimento no setor.



1.5 DIRETRIZES PARA A INDÚSTRIA

A vasta literatura sobre trajetórias bem-sucedidas de crescimento econômico mostram que a capacidade industrial de uma nação estabelece o potencial e os limites do seu desenvolvimento. O marco da revolução industrial inglesa e os caminhos análogos percorridos por economias como Bélgica, Suíça, França e, posteriormente, Estados Unidos são indicativos históricos claros do papel central que o setor industrial teve para o crescimento econômico.

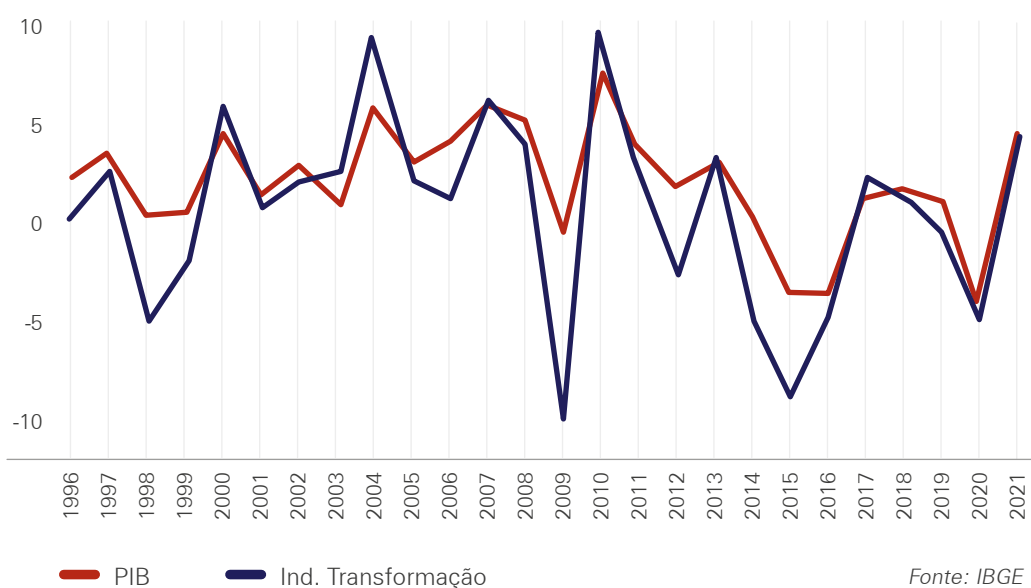
Em uma ótica mais contemporânea, o caminho percorrido pelos países asiáticos, notadamente Coreia do Sul, Taiwan, Singapura e China, são provas inequívocas de estratégias bem-sucedidas de dinamismo econômico baseado no fortalecimento industrial.

Mas, mesmo sabedores da elevada correlação existente entre a produção da indústria de transformação e o PIB no Brasil, como comprova o gráfico abaixo, os governos das últimas décadas não vêm dando a importância necessária à indústria local.

De fato, as políticas de liberalização comercial acompanhadas da eliminação dos regimes especiais de isenção – orientada para uma gradativa redução da estrutura de proteção – e de aumento de competitividade, destinada a apoiar as empresas em seus esforços para aumentar a eficiência e induzir as transformações requeridas numa estrutura produtiva, implantadas no início dos anos 90, foram atropeladas pelas medidas de política econômica implementadas a partir do Plano Real em 1994 que, diga-se de passagem, foram um sucesso para acabar com a hiperinflação.

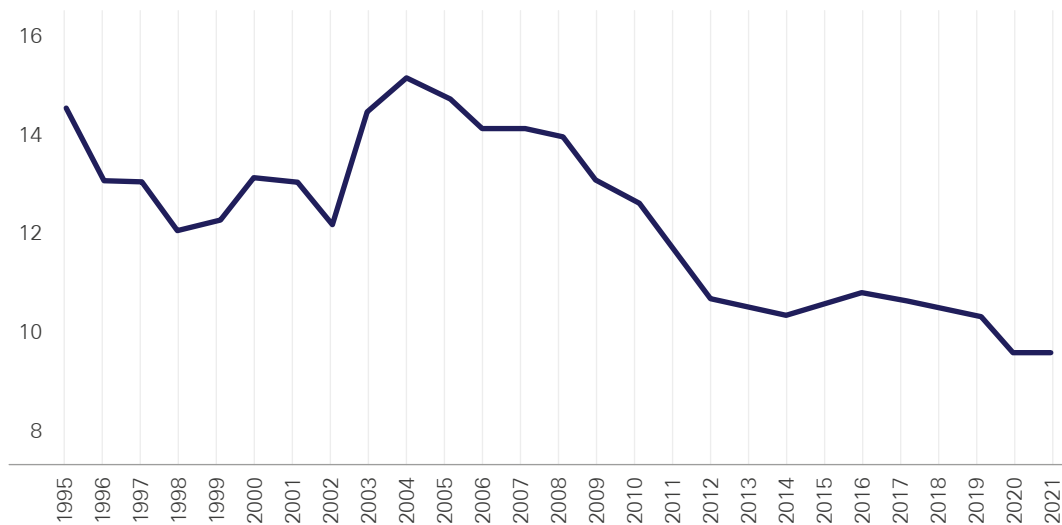
A participação da indústria de transformação no PIB brasileiro, que chegou a alcançar 18,2% no final dos anos 70, caiu de 14,5% em 1995 para 12,4% em 2002, pela execução de políticas industriais mal estruturadas ou inadequadas ao ambiente macroeconômico, que passaram a ser estigmatizadas.

Taxa de Crescimento real (% a.a.)



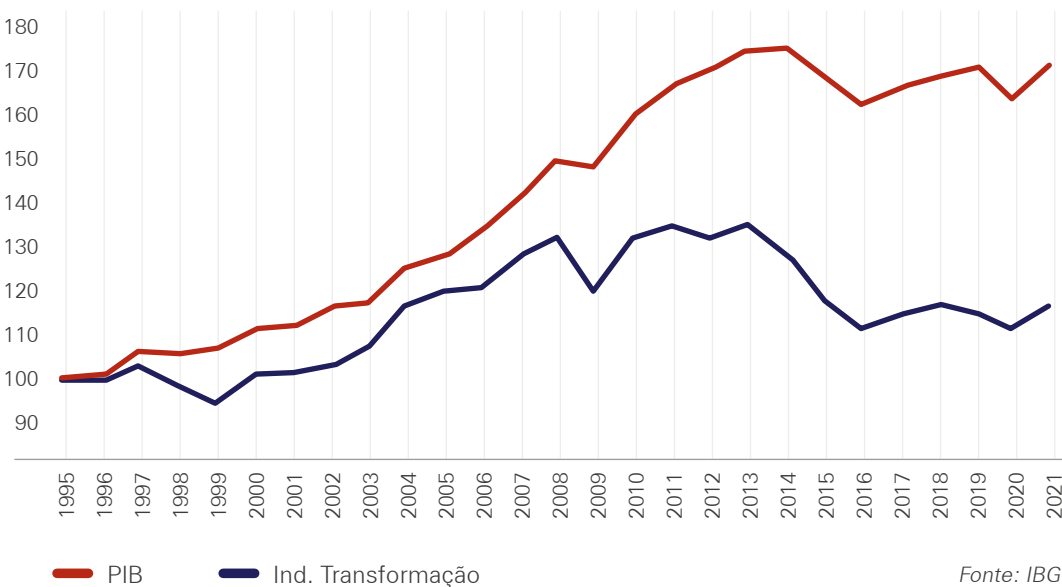
A diretiva em voga era uma maior abertura comercial sem qualquer adequação da indústria doméstica ao novo ambiente econômico. As tarifas nominais médias de importação foram abruptamente reduzidas, num ambiente de taxas de juros extremamente elevadas e de drástica apreciação do Real. Ou seja, a tempestade perfeita para a derrocada do investimento produtivo e da indústria.

Indústria de Transformação / PIB (%)



Fonte: IBGE

Índice 1995 = 100

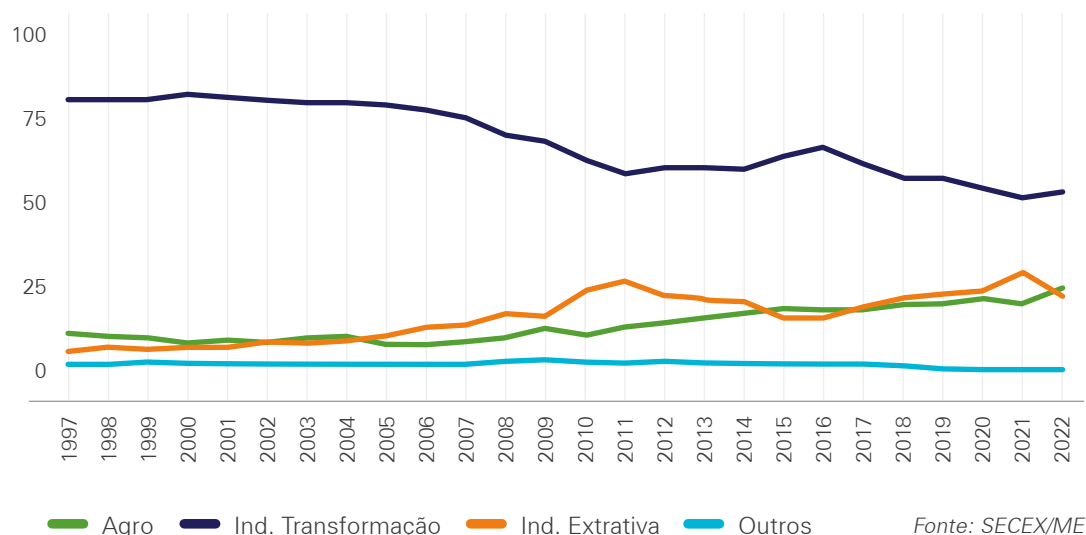


Fonte: IBGE

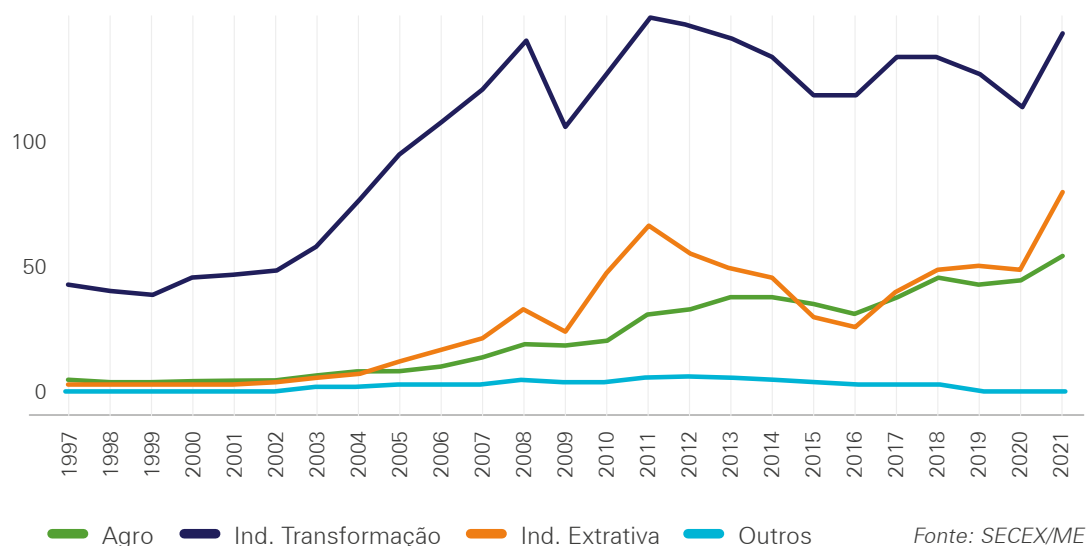
Após um breve respiro, a participação da indústria de transformação no PIB atingiu 15% em 2004 e alcançou incríveis 9% em 2021. O gráfico acima mostra de forma cristalina que o descolamento entre o crescimento do PIB e o da produção industrial inicia-se em 2008 e vem aumentando desde então, num movimento claro de desindustrialização. Não por coincidência, dentro deste período, mais precisamente de 2012 a 2021, a taxa de desemprego dobra no Brasil.

Movimentos análogos foram observados nas exportações brasileiras, tendo o setor manufatureiro perdido espaço para os produtos primários da agropecuária e da indústria extrativa mineral. Em que pese o aumento do valor das exportações da indústria de transformação no período, sua participação no total exportado pelo país caiu de 80% em 1997 para 53% em 2022 (até abril). Por outro lado, as exportações da agropecuária e da indústria extrativa mineral, juntas, passaram de 17,1% para 46,5% no mesmo período.

Exportação - Composição (%)



Exportação - US\$ bilhões FOB





Tudo isto decorre da lógica equivocada dos governos que, na ausência de uma estratégia de desenvolvimento de médio e longo prazos, adotaram políticas públicas de curtíssimo prazo, por vezes oportunistas, calcadas na concessão de benefícios e de crédito ao setor produtivo, sem exigências de contrapartidas e prazos, na maior parte do tempo, em ambiente adverso de câmbio valorizado e juros elevados.

Na verdade, no Brasil, os governos têm sido extremamente avessos a políticas públicas voltadas ao setor industrial, em razão da sua demonização decorrente dos equívocos cometidos no passado recente.

Além disso, estamos na contramão do mundo. Recente trabalho realizado pela *United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD - Investment and New Industrial Policies* - mostra que de 2013 e 2018, pelo menos 84 países, que juntos representam cerca de 90% da economia global, empreenderam estratégias formais de desenvolvimento industrial.

No Brasil, os governos têm sido extremamente avessos a políticas públicas voltadas ao setor industrial, em razão da sua demonização decorrente dos equívocos cometidos no passado recente.

Estas estratégias levaram em consideração a experiência empírica e consensual de que a indústria de transformação é a que oferece as maiores oportunidades de economias de escala, acumulação de capital, difusão do progresso tecnológico, geração de empregos de qualidade e que, por ser o principal produtor de bens comercializáveis, contribui para reduzir o risco de crises do balanço de pagamentos.

O Brasil, que não acompanhou a inserção competitiva nas cadeias globais de valor, pois executou nas últimas décadas políticas econômicas que favoreceram as exportações de produtos primários (*commodities* agrícolas e minerais) em detrimento das de produtos manufaturados, precisa aproveitar as oportunidades que surgirão na esteira dos maiores movimentos de desglobalização que vem ocorrendo em decorrência da Covid-19 e da guerra Rússia-Ucrânia e focar na sua reindustrialização.

Isso não significa reforçar estruturas protecionistas, mas, além de políticas horizontais (tributação, juros, câmbio, educação, infraestrutura, etc.), definir políticas verticais de apoio à inovação e ao desenvolvimento tecnológico para segmentos / produtos específicos da indústria, notadamente os que garantam o atendimento ao novo paradigma de crescimento internacional bem como a segurança nacional, que tenham importância estratégica e que induzam o aumento da competitividade.

Precisaremos integrar o país à cadeia produtiva mundial da indústria, aproveitando, inclusive e principalmente, nossos ativos, que são as vantagens comparativas para garantir a segurança alimentar e a transição energética rumo a uma economia mais verde.



Termos como *reshoring* (repatriação de fábricas favorecendo a produção doméstica), *nearshoring* (transferência da produção para países mais próximos), *safeshoring* (assegurar o suprimento) e *slowbalization* (redução lenta da globalização) têm sido recorrentes nas discussões empresariais e oficiais. É importante ficarmos atentos a estes movimentos para execução da nossa estratégia de reindustrialização.

Jamais deixaremos de ser uns dos principais países produtores e exportadores de produtos primários do mundo, o que é muito importante. Mas, para sairmos da armadilha de país de renda média, precisaremos integrar o país à cadeia produtiva mundial da indústria, aproveitando, inclusive e principalmente, nossos ativos, que são as vantagens comparativas para garantir a segurança alimentar e a transição energética rumo a uma economia mais verde.

Para tal, serão necessárias ações horizontais e verticais, que são complementares e umas não funcionam sem as outras, como as destacadas a seguir:

Ações horizontais:



Aumento de investimentos em infraestrutura para elevar a competitividade sistêmica da economia, em particular da indústria;



Implantação da reforma tributária, com Tributação em Bases Universais (TBU);



Compatibilização da macroeconomia com as políticas industriais (câmbio, juros, grau de abertura comercial e financeira);



Criação de autoridade responsável por desenvolver a política industrial e monitorar seus resultados, com a configuração de uma agência independente com corpo diretivo baseado em competências técnicas;



Estabelecimento de meta no orçamento da União para investimentos em inovação;



Implantação de programas de qualificação de mão de obra e de formação/fomento à educação.

Ações verticais:



Concessão de crédito através de bancos públicos de desenvolvimento e benefícios ao setor produtivo, acompanhados de metas de desempenho e monitoramento de resultados de forma transparente;



Alocação de recursos físicos e humanos em setores de média e alta tecnologia;



Priorização de recursos para P&D e inovação através da EMBRAPPII, FINEP, etc.;



Criação de fundos garantidores e de desenvolvimento regionais;



Incentivar empréstimos privados através de sistema de equalização de taxas de juros, com subsídios explícitos no orçamento da União;



Execução de política industrial no nível do produto e não somente do setor.

2

PROPOSTAS MATRICIAIS





2.1 AGÊNCIAS REGULADORAS

As Agências responsáveis pela regulação e pela fiscalização de setores específicos da economia surgiram no Brasil na segunda metade dos anos 1990 como uma necessidade criada pela abertura à iniciativa privada — por meio de concessão, permissão ou autorização — de serviços que antes eram prestados por empresas do Estado. A primeira a ser criada foi a Agência Nacional de Telecomunicações, ANATEL, em 1996. Depois dela, no ano seguinte, foi a vez da Agência Nacional de Energia Elétrica, a ANEEL.

Atualmente, o país conta com um total de onze Agências Reguladoras de âmbito nacional em atividade, além de outras a níveis estadual, municipal e intermunicipal. Cada uma delas foi criada por lei específica. Além do poder de regular e de fiscalizar um setor importante da economia, as agências se caracterizam pela independência política dos seus dirigentes, pela autonomia decisória e pela ausência de subordinação hierárquica.

A lei 13.848, de 2019, representou um passo importante para segurança regulatória dos setores de infraestrutura, com a aprovação de um novo marco legal para as Agências, que fortaleceu o modelo de gestão, aumentou as exigências de transparência das decisões e ampliou a interlocução com os entes regulados. Ela buscou, ainda, ampliar a autonomia e garantir a segurança jurídica aos reguladores — não permitindo, por exemplo, que qualquer agente venha a ser processado por uma decisão da Agência, a menos, é claro, que se comprove que a decisão tenha sido tomada de forma indevida ou ilegal.

O novo marco, além disso, fortaleceu a autonomia financeira das Agências, criou a obrigatoriedade de adoção de técnicas de *compliance* e a incorporação de Análise de Impacto Regulatório (AIR) como forma de melhorar a qualidade técnica das decisões.

A ABDIB vê com preocupação o surgimento de iniciativas como a Proposta de Emenda Constitucional – PEC, que pretende discutir e esvaziar as atribuições das agências reguladoras.

Mesmo com os avanços introduzidos pela Lei 13.848 e com a aprovação de nomes importantes para a diretoria das agências, persiste o problema de vacância nas diretorias das instituições. A morosidade na definição e na aprovação dos indicados para os cargos vagos prejudica o andamento de decisões técnicas importantes. A ABDIB defende a adoção de critérios técnicos para a escolha dos diretores e a maior celeridade na aprovação para as futuras indicações, que devem ser blindadas de influências políticas.

A ABDIB vê com preocupação o surgimento de iniciativas como a Proposta de Emenda Constitucional – PEC, que pretende discutir e esvaziar as atribuições das agências reguladoras. A PEC em estudo pretende retirar as funções essenciais de regulação das agências, transferindo-as para os ministérios.

A ABDIB defende a autonomia e independência das agências para que se tenha um ambiente regulado e seguro, em que a prestação dos serviços públicos seja respaldada por decisões técnicas de agências reguladoras fortalecidas em suas atribuições originais. Isso é condição essencial para a atração de investimentos.

2.2 DESESTATIZAÇÃO, FINANCIAMENTOS E GARANTIAS

Um dos instrumentos de política econômica que avançaram nos últimos anos foi a desestatização, notadamente em relação a concessões de serviços públicos de infraestrutura. Os processos de concessões estão mais maduros, com projetos melhor estruturados, maior articulação entre órgãos do executivo de regulação e controle, deixaram de carregar o ranço ideológico do passado, bem como passaram a contribuir para a solução dos graves problemas da infraestrutura do país, num ambiente de escassez de recursos públicos.

Contribuíram para este sucesso, os avanços regulatórios, a criação do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, a maior profissionalização das agências reguladoras, o apoio dos bancos federais (BNDES e CEF) na estruturação de projetos, principalmente aos entes subnacionais.

Esse avanço ocorrido no governo federal serviu de efeito demonstração para os entes subnacionais (Estados e Municípios), que apresentaram grandes oportunidades de projetos em licitação e em estudo. É claro que ainda há lacunas, mas é inegável o avanço até aqui observado, que contou, também, com aprendizados que reduziram a assimetria de informações entre os poderes concedentes e o setor privado.

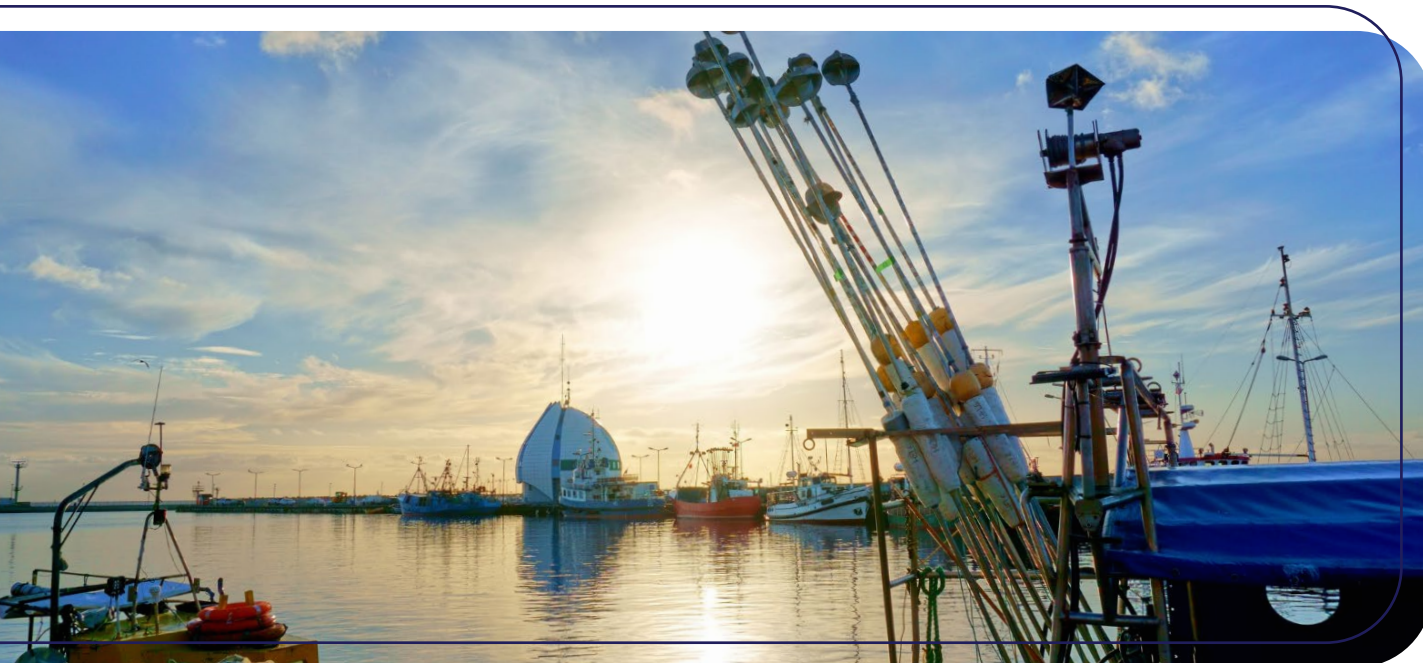
Casos de insegurança jurídica ainda assombram investidores, como foram os casos de ADIs questionando a transferência de concessões e o novo marco regulatório do saneamento, felizmente já superados. E, recentemente, foi colocada em regime de urgência no Congresso Nacional a votação de dispositivo legal que posterga reajuste de tarifas definido por agência reguladora. Esses são alguns exemplos que ocorrem de forma recorrente e que não contribuem para a consolidação do programa de concessões no país.

Há centenas de projetos já licitados e/ou em licitação nos quatro cantos do país, conforme mostra o Livro Azul da Infraestrutura da ABDIB, que não podem ser executados ad hoc, mas precisam estar contidos numa estratégia de desenvolvimento de médio e longo prazos, que, como já mencionado, priorize a transição energética, a responsabilidade ambiental e social, a segurança alimentar e recentes movimentos rumo à desglobalização das cadeias produtivas de valor.

E para tal, é preciso desenvolver simultaneamente um volume expressivo de estudos de viabilidade de projetos para enfrentar a demanda reprimida e também para fazer frente à sua ampliação, visando a novos saltos quantitativos e qualitativos de desenvolvimento econômico, que demandarão somas superlativas de recursos privados e públicos e exigirão bons estudos de mitigação de riscos, estruturação de garantias e diversificação de *funding*.



Casos de insegurança jurídica ainda assombram investidores, como foram os casos de ADIs questionando a transferência de concessões e o novo marco regulatório do saneamento, felizmente já superados.



Nesse sentido veio a aprovação da Lei nº 14.227, de 2021, que autorizou a União a aportar recursos no Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável – FDIRS, que tem por objetivo viabilizar a estruturação e o desenvolvimento de projetos de concessões e PPPs, conceder garantias destinadas à cobertura dos riscos relacionados ao descumprimento de obrigações pecuniárias assumidas pelo parceiro público em PPPs e permitir a participação em fundos de investimentos regulamentados pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), na forma de capital semente.

A União, ao garantir o risco de um ente subnacional na execução de uma concessão de saneamento básico, por exemplo, tem mais instrumentos para executar uma garantia do que o setor privado. Esta alternativa deve ser explorada dentro de critérios técnicos já comumente utilizados pela área econômica do governo.

É importante que os aportes autorizados no FDIRS de até R\$ 11 bilhões sejam efetivamente realizados e até expandidos e que não fiquem nos R\$ 750 milhões efetivados até agora, evitando assim os problemas enfrentados pela ABGF -Agência Brasileira Gestora de Fundos

Garantidores que foi criada em 2013 para garantir riscos não gerenciáveis e que não recebeu o aporte de R\$ 11 bilhões necessários para viabilizar sua atuação.

Para tal, e como já explicitado neste relatório, são necessárias medidas urgentes que abram espaço para aumentar os investimentos públicos no orçamento da União, a serem utilizados na aplicação direta em ativos não concedidos à iniciativa privada e, via PPPs, em projetos que, por suas características de retorno e risco, demandam aportes de recursos públicos.



São necessárias medidas urgentes que abram espaço para aumentar os investimentos públicos no orçamento da União.

Em relação ao equacionamento de *funding* para fazer frente a um programa dessa magnitude destacamos os pontos que nos parecem fundamentais:

É importante que os aportes, de até R\$ 11 bilhões autorizados no FIDRS, sejam efetivamente realizados e até expandidos.



BNDES

- **Reforçar e ampliar** o papel de fomento do BNDES para investimento em infraestrutura;
- **Continuar** o seu papel de estruturador de projetos de concessões, PPPs e privatizações;
- **Coordenar** a sindicalização de *funding* para projetos de infraestrutura, em articulação com outras instituições financeiras nacionais e internacionais;
- **Manter** o funding derivado de FAT e PIS/PASEP;
- **Atuar** nas etapas iniciais dos projetos, principalmente *greenfield*, através de mecanismos mitigadores de risco e encarteirando debentures;
- **Viabilizar** o *project finance non-recourse*, que dispensa garantia corporativa e se baseia apenas nos respectivos fluxos de caixa e ainda desenvolver a atuação na modalidade *limited recourse* com seguro garantia, ao invés das tradicionais cartas de fiança bancárias que oneram os projetos.



Recursos Externos

- **Ampliar** a atuação junto aos órgãos multilaterais de fomento (BIRD, BID, NDB, CAF, IFC), para obtenção de recursos para a infraestrutura;
- **Atrair** recursos na modalidade *debt* ou *equity* no mercado financeiro internacional;
- **Fomentar** a captação de *green bonds* e acesso ao mercado de carbono;
- **Criar** medidas de proteção do investidor estrangeiro contra riscos não gerenciáveis (político, crédito, demanda e variação cambial), como o diferimento de outorga para proteção ao risco cambial e risco compartilhado de demanda com limites para cima e para baixo;
- **Desenvolver** políticas relativas à proteção ambiental para melhor aceitação dos projetos no mercado internacional.

Mercado de Capitais

Além das debêntures incentivadas para captação de recursos de pessoa física para a infraestrutura, Lei (12.431/2011), ativo cuja colocação apresentou forte crescimento nos últimos anos, é necessário aprovar o PL 2646/2020 (novas debêntures de infraestrutura), que abre espaço para:

- **Atrair** para a infraestrutura fontes de recursos institucionais relevantes, como fundos de pensão;
- **Além da atração** a investidores institucionais relevantes, como fundos de pensão, o projeto também estimula a sustentabilidade. O percentual dedutível do lucro tributável pode chegar a 50%, caso o projeto tenha relação com preservação do meio ambiente ou cunho social;
- **Aliam-se**, então, dois vetores fundamentais para a retomada do crescimento no país: a infraestrutura e a economia verde, cujo potencial ainda é tão inexplorado no país.

Seguros

- **O mercado** segurador deverá ocupar papel de destaque neste novo ambiente de investimentos em infraestrutura, motivado, principalmente, pelas mudanças regulatórias já implementadas e em consolidação;
 - **A nova lei de licitações** (14.133/21) introduziu diversas inovações nos temas voltados à gestão de riscos e administração contratual, incentivando os licitantes a observar padrões ASG em conformidade com melhores práticas, além de inovações tecnológicas para acompanhamento dos contratos, matriz de riscos, mecanismos alternativos de soluções de conflitos e, principalmente, a possibilidade de elevar as garantias de performance para até 30% em contratos de execução de obras e serviços acima de R\$ 200 milhões, com cláusula de retomada do contrato, que obriga o segurador a exercer o *step-in* ou pagar a integralidade do valor da garantia ao beneficiário;
 - **No campo da financiabilidade** dos projetos, devemos considerar a matriz de riscos como atividade predecessora para análise da viabilidade da operação, e “calibrar” a exigência de garantias de acordo com riscos identificados.
- Desta forma, a estrutura de garantias deverá ser constituída para proteger o financiador da materialização de eventuais riscos não seguráveis, ou seja, aqueles em que não há oferta do mercado segurador para assumi-los;
- **Ao longo dos últimos 20 anos**, o mercado segurador nacional e internacional tem colaborado ativamente para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira, assumindo riscos nas fases de construção, operação e manutenção dos ativos concedidos à iniciativa privada;
 - **Entretanto, ainda existe muito a fazer.** Os trabalhos que estão sendo realizados no âmbito do recente convênio celebrado entre o IISR - Instituto de Inovação de Seguros e Resseguros (FGV) e a ABDIB, contribuirão para diminuir as distâncias entre o mercado segurador e a infraestrutura;
 - **Dentro deste novo ambiente** de colaboração, novos produtos e serviços serão desenvolvidos pelo mercado segurador e ressegurador para melhor amparar os riscos identificados, visando ampliar a atração de investidores e financiadores para projetos de infraestrutura no Brasil.



Agenda Legislativa

Aprovação de projetos de lei já em trâmite no Congresso Nacional, que fazem parte da agenda legislativa da infraestrutura:

- **PL 7.063/2017:** Consolida e moderniza as regras para concessões em todas as suas modalidades;
- **PLs 168/2018 e 2159/2021:** Estabelecem normas gerais, competências da União, Es-

tados e Municípios, aperfeiçoam aspectos processuais e consolidam normas existentes de licenciamento ambiental;

- **A utilização de precatórios** para pagamento de outorgas e aquisições em processos de desestatização, tal qual viabilizado pela EC 113/2021;



Ambiental, Social, Governança (ASG)

- **E, não menos importante,** vem a necessidade de aprimoramento de componentes ASG nas estruturações dos editais de concessões. Por exemplo, exigir que os licitan-

tes possuam programa de integridade e que possuam um plano para a disposição final e ambientalmente adequada dos resíduos gerados na execução da concessão.



Privatizações

- **Por outro lado,** em relação às privatizações, infelizmente os avanços não foram tão significativos, exceção feita à BR Distribuidora e à Eletrobrás;
- **Não há dúvida,** que no caso da Eletrobrás, se trata de um ativo emblemático, pois representa cerca de 1/3 da geração e transmissão, com sua privatização, quase todo o setor elétrico brasileiro estará privatizado. Por isso, as dificuldades e resistências ao longo do processo;
- **Registre-se** que ao longo das discussões que culminaram com a aprovação da lei em 2011, foram negociados compromissos a serem assumidos pela Eletrobrás no que diz respeito à geração térmica a gás, que não só reduziram o valor de venda da empresa,

como trarão impactos importantes no aumento das tarifas do setor elétrico;

- **Com relação à Petrobrás,** houve avanços na venda de ativos na área de transporte e distribuição de gás e de antigos projetos *onshore*, contribuindo para desverticalizar a estrutura de operação da empresa, o que trouxe maior competição e eficiência nesses segmentos, liberando a empresa para concentrar esforços na exploração do Pré-Sal;
- **Qualquer definição** em relação a privatização da Petrobrás precisa ser precedida de avaliação transparente do quão estratégico é a permanência do Estado no setor.
- **Em que pese algum avanço,** é importante priorizar a privatização dos Correios.

Outros aspectos relativos às privatizações são tratados nos capítulos setoriais respectivos deste relatório.

Foto: Antônio Milena



2.3 SUSTENTABILIDADE

Nos últimos anos, cresceu a importância atribuída às mudanças climáticas decorrentes da atividade econômica. A COP26, realizada na cidade de Glasgow, na Escócia, em novembro de 2021, reforçou a necessidade e estabeleceu metas em direção ao desenvolvimento sustentável, visando à redução de CO₂ em direção à economia verde.

Nesse sentido, 200 países assinaram o Pacto do Clima, assumindo compromissos ambientais importantes, como a redução gradual do uso de combustíveis fósseis, financiamento a países emergentes para realização de transição energética e meios de reparação dos danos em razão das mudanças climáticas, além de regras para implantação de um mercado de carbono regulado.

Algumas questões ganham relevância neste novo cenário de transição energética: os investimentos com critérios ASG (Ambiental, Social e Governança), o desenvolvimento de fontes de energias renováveis e a produção de hidrogênio verde.

Em relação ao ASG, embora a nomenclatura seja relativamente nova, o início da discussão sobre o tema data da década de 70, mas ganhou força apenas nos anos 2000. O conceito ASG refere-se a uma estratégia que reúne um conjunto de critérios ambientais, sociais e de governança, essenciais na análise dos investimentos e estratégia das empresas.

A transição energética rumo à economia verde foi acelerada pelos efeitos da guerra Rússia-Ucrânia, em razão das restrições impostas ao fornecimento de petróleo e gás natural.

Esse cenário favorece o Brasil pela potencialidade que tem na produção de petróleo e gás, bem como, num segundo momento, pela produção de energia elétrica através de fontes renováveis como eólica, solar e biomassa, cujo excedente de produção poderá ser utilizado na produção de hidrogênio verde, para venda, inclusive, ao mercado externo.

Para diversificar suas fontes de energia, com aumento da eficiência energética, é fundamental novos investimentos aliando novas tecnologias e negócios transformadores, e, para isso, é fundamental o papel do Estado na estruturação de diretrizes e modelos energéticos a fim de garantir a segurança energética e a soberania do país.

Segundo estudo da consultoria Mckinsey, o Brasil poderá se tornar uma potência mundial no mercado de hidrogênio verde, podendo movimentar até US\$ 200 bilhões em 20 anos, com uma transição crescente para uma economia cada vez mais descarbonizada.

Ainda segundo a Mckinsey, em 2030 o Brasil estará entre os países mais competitivos do mundo em termos do custo do hidrogênio verde, que ficaria ao redor de US\$ 1,5 o quilo, alinhado às melhores localizações dos Estados Unidos, Austrália, Espanha e Arábia Saudita. Este valor está em linha com o estudo da Agência Internacional de Energias Renováveis (IRENA), que estima que o custo atual do hidrogênio verde poderá cair no mesmo período para US\$ 1 a US\$ 2 o quilo.



Hidrogênio verde

O Brasil poderá se tornar uma potência mundial neste mercado, podendo movimentar até US\$ 200 bilhões em 20 anos



Em 2030

o Brasil estará entre os países mais competitivos do mundo em termos do custo do hidrogênio verde

Apontado como o combustível do futuro, o hidrogênio verde tem alto poder calorífico e o Brasil, nesta primeira fase, já desenvolve projetos para atender ao mercado elétrico e automotivo, sem impacto ambiental. Esta é a primeira fase de um projeto com alto potencial de transformação e impacto positivo para o meio ambiente.

A exploração do hidrogênio compõe a estratégia energética do Plano Nacional de Energia 2050, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE e é o cerne de programas e roteiros de estruturação como o Programa Brasileiro de Hidrogênio e Sistemas Células a Combustível, Programa de Ciência, Tecnologia e Inovação para a Economia do Hidrogênio e o Roteiro para a Estruturação da Economia de Hidrogênio.

A agenda ASG, por sua vez, já está modificando substancialmente a estruturação de projetos privados e públicos com a necessidade de atendimento aos novos requisitos social, ambiental e de governança, impostas por políticas públicas e por órgãos financiadores. A crescente imposição de cumprimento das obrigações positivas são deveres que permeiam as atividades no dia a dia das empresas, obrigando a formação de equipe técnica que oriente o tema nas corporações e ao mesmo tempo exija do Poder Público aperfeiçoamento de normas e regulamentos para atendimento dos novos conceitos.

Avançar nestas questões é objetivo de uma política de Estado voltada a uma maior inserção do Brasil na cadeia mundial de produção e temos ativos para isto.

Merece destaque, ainda, o sistema de licenciamento ambiental brasileiro para infraestrutura, que é um dos mais modernos e rigorosos do mundo, com parâmetros elevados em consideração aos adotados em outros países. Essa qualificação, no entanto, precisa garantir que os resultados almejados – os investimentos com desenvolvimento sustentável – sejam alcançados.

Se de um lado o licenciamento é considerado rigoroso, é certo também que é complexo devido à diversidade de atores envolvidos. Atualmente, é regrado por um conjunto de normas que incluem leis federais, estaduais e municipais; decretos; portarias do Ministério do Meio Ambiente e outras interministeriais; instruções normativas do Ibama, ICMBio, Funai e Iphan; e resoluções do Conama, não esquecendo, ainda, as normas dos Conselhos Estaduais de Meio Ambiente.

Há muitos agentes intervenientes ou interessados, como ministérios, autarquias, órgãos estaduais e municipais, Fundação Palmares, Iphan, Funai, Incra, ONGs, movimentos sociais, populações afetadas, órgãos de controle e Poder Judiciário. A abrangência e a complexidade dos estudos ambientais são crescentes, tanto quanto as demandas ambientais da sociedade, transformando o licenciamento ambiental em um balcão de negociação e em um processo bastante crítico.



As questões socioambientais devem ser interpretadas e tratadas com a mesma relevância que as outras disciplinas.



PL 2159/2021

propõe uma Lei Geral de Licenciamento Ambiental



aperfeiçoa aspectos sobre licenças ambientais, área de influência dos projetos, estipula prazos para as etapas do licenciamento e revê exigências consideradas desnecessárias

Por isso, especialistas, gestores públicos e agentes privados concordam que é fundamental reordenar os procedimentos de licenciamento ambiental, estabelecer critérios e conceitos, bem como prazos e responsabilidades em uma Lei Geral de Licenciamento Ambiental para conferir segurança jurídica. E, portanto, as questões socioambientais devem ser interpretadas e tratadas com a mesma relevância que as outras disciplinas, tanto pelo lado do investidor quanto dos demais órgãos envolvidos no desenvolvimento e na implantação de projetos.

O PL 2159/2021, em tramitação no Senado, propõe uma Lei Geral de Licenciamento Ambiental, que estabelece regramento geral para o processo de licenciamento ambiental, suas etapas, estudos prévios, prazos e valores. Mantém a diretriz de distribuir competências entre União, estados e municípios.

Nesse esforço, aperfeiçoa aspectos sobre licenças ambientais, área de influência dos projetos, estipula prazos para as etapas do licenciamento e revê exigências consideradas desnecessárias.

Possui, como eixo central, o entendimento de que os empreendimentos devem atender a processos adaptados ao seu porte, natureza e potencial poluidor.

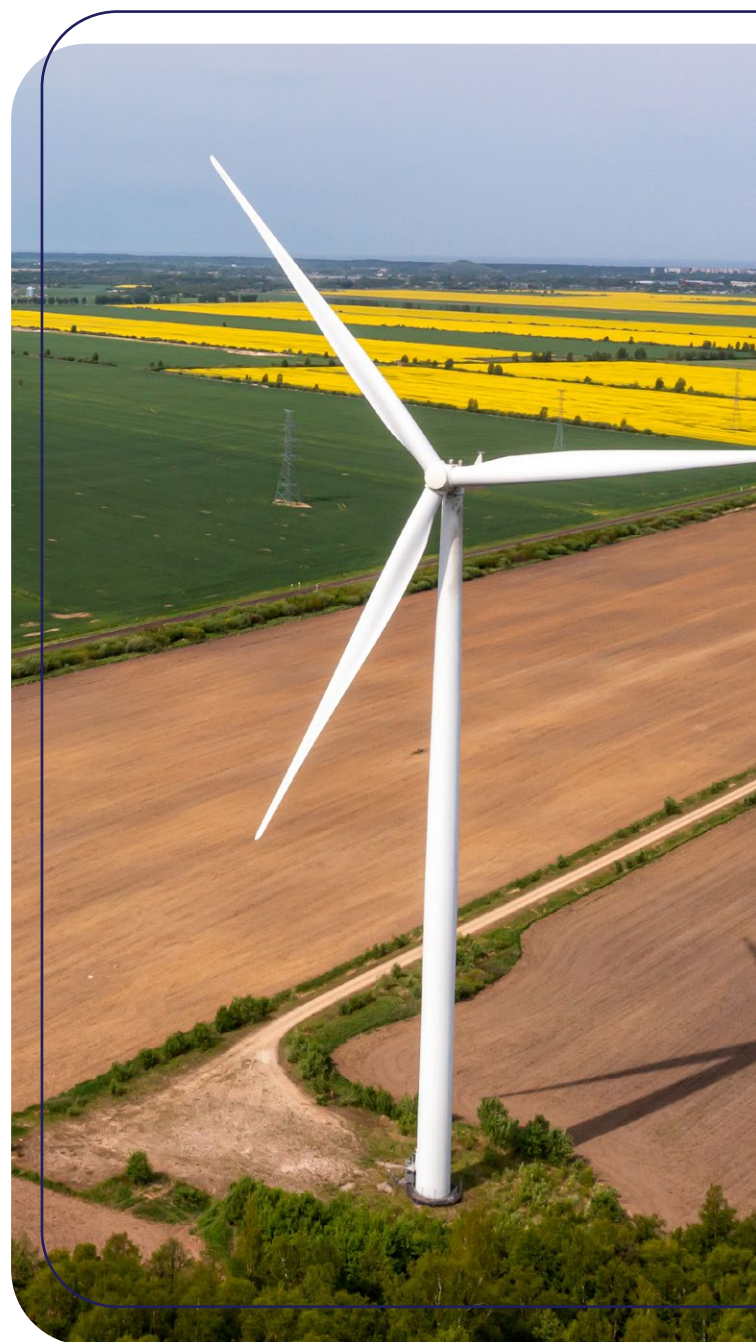
Estabelece prazos máximos para a manifestação dos órgãos licenciadores, gerando um maior equilíbrio de deveres e obrigações entre agentes públicos e privados. Cria, ainda, novos procedimentos para o licenciamento ambiental – licenciamento unificado e licenciamento por adesão e compromisso – para empreendimentos de baixo impacto socioambiental, nos quais o licenciamento deve ser mais rápido para dinamizar o mercado e diminuir a carga de trabalho do servidor público, que deve concentrar esforços em processos com significativo impacto ambiental.

Outro aspecto importante do PL 2159/2021 é a determinação para que órgãos ambientais criem uma base de dados para que diagnósticos ambientais realizados em estudos anteriores possam ser aproveitados em processos de licenciamento futuros, para que possam ter o tratamento adequado.

Esses bancos de dados sobre biodiversidade e patrimônio sociocultural serão importantes ferramentas de gestão na medida em que buscam sistematizar e permitir a consulta de informações de áreas já estudadas e, certamente, contribuirão para o devido monitoramento dos impactos, além de reduzir custos e proteger todos aqueles envolvidos e influenciados pelo empreendimento, portanto, designando a responsabilidade a quem der a causa ao dano. Se uma lei geral pode trazer mais segurança jurídica para o trâmite das licenças ambientais, é basilar que, isoladamente, ela será limitada para prover melhorias significativas à gestão socioambiental na infraestrutura, de onde se espera mais previsibilidade quanto a custos e prazos envolvidos.

É fundamental, adicionalmente à revisão normativa, melhorar a qualidade de estudos, concentrar discussões sobre impactos socioambientais nas fases prévias do planejamento setorial e do

licenciamento e também fortalecer a estrutura técnica e administrativa dos órgãos ambientais. O Estado – governos federal, estaduais e municipais – precisam destinar recursos suficientes aos órgãos ambientais, em montante compatível aos desafios presentes em um cenário no qual a sociedade brasileira alçou a sustentabilidade ambiental como diretriz essencial do desenvolvimento econômico e social.



Por fim, e não menos importante, vem a estruturação e consolidação de um mercado de carbono brasileiro.

A regulamentação do artigo 6.2 do Acordo de Paris traz a possibilidade de transferência de resultados de mitigação entre países, o que poderá criar um mercado de carbono global. A McKinsey estima que o mercado de créditos de carbono pode valer mais de US\$ 50 bilhões em 2030.

Por outro lado, existe uma crescente ameaça pela criação de barreiras comerciais relacionadas às emissões de GEE. O Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), o ajuste de fronteira em vias de implantação no mercado europeu, pode trazer prejuízos bilionários aos setores exportadores.

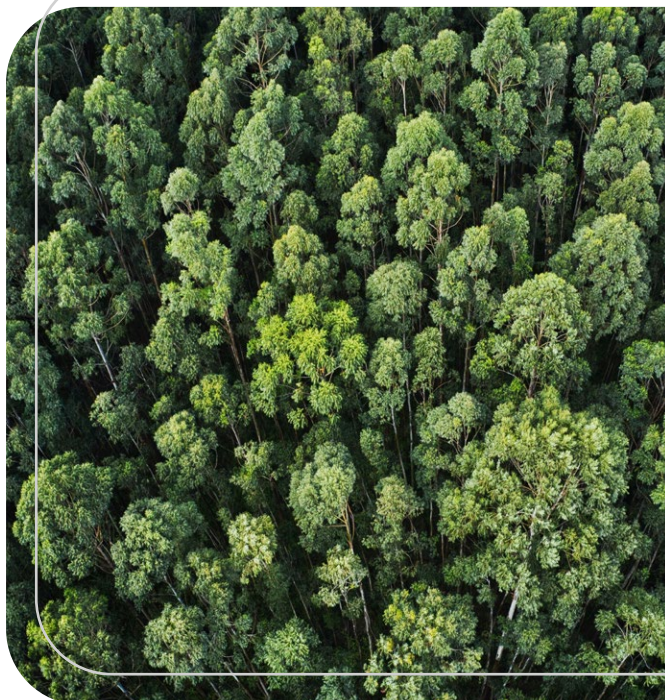
Aqui no Brasil, foi publicado o Decreto 11.075, de 19/maio/2022, que estabelece os procedimentos para a elaboração dos Planos Setoriais de Mitigação das Mudanças Climáticas e institui o Sistema Nacional de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa.

Trata-se de uma importante iniciativa com esforço direcionado à criação de um mercado doméstico de carbono e uma ferramenta de implementação dos compromissos de redução de emissões dos setores por meio da transação de créditos certificados de redução de emissões.



+ US\$ 50 bilhões

pode valer o mercado de créditos de carbono em 2030



Não obstante o dispositivo estar alinhado à urgência e necessidade de ação climática, o Decreto ainda carece de maior regulamentação, pois representa mais a regulação de um mercado voluntário de carbono do que propriamente de um mercado regulado.

Além disso, tramita no Congresso Nacional o Substitutivo ao PL 2148/2015, que estabelece diretrizes para a criação do Sistema Nacional Brasileiro de Comércio de Emissões (SBCE) e do Registro Nacional Integrado de Compensações de Emissões de Gases de Efeito Estufa (RNC GEE).

Como se vê pelas iniciativas legislativas, o momento é crucial para a efetiva implementação de instrumentos que estrutrem e viabilizem um sistema confiável de monitoramento, relato e verificação de emissões. A estruturação de tal sistema favorecerá a contabilidade das nossas emissões e permitirá estabelecer um mercado de carbono no Brasil integrado a outros mercados mundiais, o que foi expressamente comentado na COP26 como um dos pontos importantes para conjugação de esforços mundiais na descarbonização da economia e mitigação do cenário de alterações climáticas.

2.4 SEGURANÇA JURÍDICA

Além dos desafios próprios dos projetos, como a estruturação, financiabilidade, matriz de riscos, engenharia, normas e regulamentos ambientais, entre outros, as concessões de infraestrutura têm enfrentado diversos problemas em relação ao ambiente de negócios, especialmente quanto à falta de segurança jurídica.

A insegurança jurídica – desrespeito a contratos, marcos regulatórios com brechas legais e decisões inesperadas da Justiça – continua a ser uma das maiores preocupações dos investidores do setor de infraestrutura. De fato, o ranking do Fórum Econômico Mundial mostra o Brasil ocupando apenas o 120º lugar em eficiência do aparato legal para a resolução de disputas.

Ter segurança jurídica não significa que não haverá conflitos, incidentes, imprevistos ou intercorrências ao longo da execução contratual de 20 ou 30 anos. Significa que sua solução será conduzida de acordo com as regras devidamente pactuadas.



Brasil ocupa o

120º lugar

no ranking do Fórum Econômico Mundial em eficiência do aparato legal para resolução de disputas



Insegurança jurídica

uma das maiores preocupações dos investidores do setor de infraestrutura



As concessões de infraestrutura têm enfrentado diversos problemas em relação ao ambiente de negócios, especialmente quanto à falta de segurança jurídica.

Como exemplos, destacam-se as cobranças de IPTU pelos Municípios sobre terminais portuários, ferrovias, aeroportos e rodovias concedidos (decorrente de decisão específica do STF), as tentativas de encampação da Linha Amarela pela Prefeitura do Rio de Janeiro sem a devida indenização prévia, as dúvidas quanto à possibilidade de alienação de participação acionária de empresas concessionárias juntamente com a transferência da concessão e, mais recentemente, a iniciativa surgida na Câmara dos Deputados de empurrar para 2023 os reajustes nas tarifas de energia previstas em contrato e já autorizados pela ANEEL.

Com relação ao IPTU, há muita dúvida quanto à pertinência da cobrança, precedentes, excludentes, abrangência, incidência e, por fim, direito a reequilíbrio econômico-financeiro. A cobrança, se abrangente, pode significar tributação de bilhões de reais, custos retroativos, conflitos judiciais e transferência de custos para usuários a partir de demandas de reequilíbrio econômico-financeiro. Ainda não existe uma decisão definitiva sobre o tema que dê segurança jurídica aos operadores concessionários dos vários setores da infraestrutura.

Os anos de 2020 e 2021 foram de intenso embate jurídico entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a concessionária, detentora, por direito, da exploração do trecho até 2037.

No final de 2019, a encampação da Linha Amarela pela Prefeitura do Rio de Janeiro foi um duro golpe para a concessionária, com reflexos significativos para o ambiente de negócios no Brasil. Os anos de 2020 e 2021 foram de intenso embate jurídico entre a prefeitura e a concessionária, detentora, por direito, da exploração do trecho até 2037. A decisão do Poder Judiciário, ao ter concedido a encampação sem a indenização prévia da concessionária, como prevê a lei, foi mais um caso de insegurança jurídica que paira sobre os operadores de rodovias sob concessão.

O mais recente caso de insegurança jurídica está no setor elétrico. Em caráter de urgência, tramita na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei que adia para 2023 os reajustes de energia já aprovados pela Aneel no Estado do Ceará. Mas, se for aprovado, deve impedir aumentos semelhantes em outras partes e setores do país.

As operadoras do setor elétrico são, em sua grande maioria, companhias abertas com ações negociadas em bolsa. Uma medida como essa poderá prejudicar a rentabilidade do setor e impor prejuízos às empresas e seus acionistas, o que pode reduzir o interesse dos investidores.

O imbróglio da transferência das concessões já foi resolvido pelo STF, mas o assunto mostrou a falta de maturidade do país neste tipo de questão.

Esses são apenas alguns casos recentes, porém o setor de concessão de infraestrutura convive, há tempos, com a insegurança jurídica, tendo como exemplos a solução para o risco hidrológico e as inadimplências dos Municípios no pagamento pelos serviços de captação e destino de resíduos sólidos. Classificado como serviço essencial, a concessionária coleta os resíduos e é obrigada a manter a prestação do serviço mesmo com o inadimplemento do Município.

A ABDIB considera fundamental o fortalecimento da segurança jurídica para que o país possa garantir a expansão dos projetos de concessão na infraestrutura econômica e social. Um ambiente de negócios com mais segurança jurídica será mais evidente quanto mais clara e menos discricionária for a regulação, mais eficientes e independentes forem as agências reguladoras e mais célere e rápida forem as resoluções dos conflitos.

Além da segurança jurídica de contratos, o país precisa avançar rapidamente nas questões relativas à segurança cibernética, com vistas à proteção dos nossos ativos de informação, importante item de segurança nacional de uma nação, e não retroceder em relação aos avanços obtidos na legislação trabalhista.



A ABDIB considera fundamental o fortalecimento da segurança jurídica para que o país possa garantir a expansão dos projetos de concessão na infraestrutura econômica e social.

2.5 TRIBUTÁRIO

Todos concordam que é necessário fazer uma reforma tributária que reduza a carga tributária e os custos com a burocracia para tratar um complexo e ineficiente sistema composto por milhares de leis, decretos e portarias em todos os entes da federação. Adiciona-se a isso a extrema complexidade de sua aplicação, acentuada por um sem número de exceções e debates de cunho formal ainda pendentes sobre a aplicação de normas gerais. Algumas estatísticas, para começar:

- O Brasil tem a 2ª legislação mais complexa do mundo para fazer negócios (Global Business Complexity Index – 2020);
- Em 2019, no Brasil, as empresas dedicaram 1.958 horas/ano para cumprimento das obrigações tributárias. A média da América Latina é de 317 horas (Doing Business 2020);
- Desde a promulgação da Constituição Federal em 1988 até setembro de 2020, foram editadas 419.387 normas tributárias e 16 emendas constitucionais tributárias, o que representa a edição de 2,17 normas tributárias/hora/dia útil (Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação - 2020)

Ora, se todos concordam, por que nunca conseguimos aprovar no Congresso Nacional uma reforma tributária? Resposta: Ninguém quer perder, seja do lado do contribuinte, seja no setor público, através da distribuição do bolo fiscal entre União, Estados e Municípios.

E todos sabemos que será muito difícil conseguir uma reforma neutra do ponto de vista distributivo, pois qualquer redução de imposto, de um lado, implicará no aumento de outro lado. E, não menos importante, há o ímpeto arrecadador do setor público como um todo, que não enfrenta de verdade a necessidade de redução de suas despesas correntes, como já visto neste relatório.



2ª legislação mais complexa

do mundo para fazer negócios



1.958 horas/ano

dedicados pelas empresas brasileiras para cumprimento das obrigações tributárias, em 2019



419.387 normas tributárias

editadas de 1988 até setembro de 2020

Tudo isto não colabora para a criação de um ambiente de negócios que propicie investimentos para o desenvolvimento do país. Daí a importância de uma reforma tributária ampla, que trate, concomitantemente, da tributação sobre consumo, produção, renda e patrimônio.

Do ponto de vista da tributação sobre o consumo, acreditamos que há avanços significativos na PEC 110/19, com os quais concordamos, que buscam a simplificação da tributação sobre o consumo por meio da extinção e unificação de tributos, instituição da não cumulatividade plena e redução de concessões de regimes tributários diferenciados (benefícios fiscais).

A proposta extingue o PIS e COFINS, substituindo-os pela Contribuição sobre Bens e Serviços - CBS (de competência federal), o IPI, substituindo-o pelo Imposto Seletivo - IS (de competência federal) e o ICMS e ISS, substituindo-os pelo Imposto sobre Bens e Serviços - IBS (de competência conjunta de Estados e Municípios).

Neste novo regime dual de tributação, há incidência ampla do IBS, no destino, incluindo serviços, cessão de direitos e leasing e o CBS incidirá sobre a receita bruta auferida em cada operação com bens e serviços. Haverá não cumulatividade para CBS e IBS e há períodos de transição para a aplicação e apuração dos tributos.

A PEC 110/19 estabelece que a alíquota do IBS aplicável poderá variar conforme o Estado e o Município e confere competência à lei complementar para a definição do conceito de “destino”.

Em nossa avaliação, são as seguintes as possíveis vantagens e preocupações em decorrência desta proposta:

Vantagens:

- **Não cumulatividade** de IBS e da CBS;
- **IS:** alíquota não poderá ser superior à do IBS

Preocupações:

- **IBS:** Possível aumento de carga tributária, em razão da ausência de previsão do valor da alíquota;
- **CBS:** Possível aumento de carga tributária em função da alíquota global de 12%;
- **IS:** Possível aumento de carga tributária, em razão da ausência de previsão e possível coexistência do IBS e do IS, o que poderá onerar determinados setores da economia;
- **Definição** de “destino” e de “contribuintes de baixa renda”;
- **Desfecho** com relação aos saldos credores e/ou créditos acumulados.

Com o novo conceito, haverá desafios para a determinação da tributação no destino, especialmente para aqueles serviços que transpõem fronteiras regionais, tais como serviços de exploração de rodovias, linhas de transmissão, dentre outros.

PL 2337/2021

Em relação à tributação sobre a produção, renda e patrimônio e sem prejuízo da nossa recomendação quanto à necessidade de tratamento amplo da reforma tributária, apresentamos, a seguir, alguns pontos específicos para o aperfeiçoamento do PL 2337/2021, sempre focando o crescimento do setor produtivo e a equidade tributária:

- As distribuições de lucros ou dividendos com base em resultados gerados e apurados até a vigência de nova lei não devem ser tributadas, pois é preciso respeitar a equação econômico-financeira vigente à data em que os mesmos foram apurados, uma vez que, no setor de infraestrutura, muitos projetos demandam capitais intensivos e há diferenças significativas entre a geração econômica do lucro (resultado, por competência) e a disponibilidade financeira que possibilita a distribuição (resultado, pelo regime de caixa);
- Como a nova matriz deve manter equilíbrio de carga tributária e não aumento de impostos, sugerimos que seja implementada redução de alíquota do IRRF e CSSL das empresas e que a alíquota do IRRF sobre dividendos distribuídos a investidores estrangeiros, pessoas físicas e fundos de investimento, seja, no máximo, de 15%;
- A distribuição de dividendos deve onerar o investidor beneficiário final e não as estruturas societárias intermediárias na cadeia. Na infraestrutura, por exigências legais ou editais, acaba sendo necessária a constituição de sociedades separadas, as ditas “SPE” –



Haverá desafios para a determinação da tributação no destino, especialmente para aqueles serviços que transpõem fronteiras regionais, tais como serviços de exploração de rodovias, linhas de transmissão, dentre outros.

Sociedades de Propósito Específico, as quais assumem personalidade jurídica tributária autônoma. Neste sentido, consideramos que antecipar a tributação em cada nível societário intermediário – ainda que permitindo a “compensação” dos valores retidos a cada nível – tende a criar créditos fiscais de difícil recuperação, aumentando artificialmente a carga tributária efetiva nas organizações. Sendo assim, o IRRF sobre dividendos deve ser exigido quando da efetiva distribuição de dividendos ou lucros aos reais titulares do capital, consideradas as distribuições feitas (i) a pessoas físicas acionistas ou (ii) fundos de investimentos (exceto, no ponto, os FIP-IE), bem como quando de sua remessa ao exterior.

- A consolidação fiscal é um avanço que merece ser discutido, instituindo-se um regime especial opcional de tributação que permita aos grupos empresariais concentrarem uma única apuração de seus impostos de renda e lucro e, assim, anulando os efeitos que possam surgir nas operações *intercompany*;
- É preciso preservar a isenção do FIP-IE para investidores pessoas físicas residentes no Brasil, pois servem como importante veículo de investimento na infraestrutura nacional;
- O Juro sobre Capital Próprio precisa ser preservado e aperfeiçoado;

- O estímulo ao FII e ao FIIAgro deve ser preservado. Referidos fundos são importantes instrumentos para o investimento produtivo brasileiro, representando ferramenta para o financiamento de projetos nas áreas de construção, incorporação, logística, entre outros;
- As reorganizações societárias e a amortização do *goodwill* devem ser preservadas. Isto é especialmente importante para a infraestrutura, uma vez que as regras contábeis acabam por prever a amortização de tais valores, considerando o prazo de duração limitado dos projetos e/ou contratos de concessão.
- As diversas regras de indedutibilidade constantes do PL devem ser revistas, pois há despesas que são usuais e necessárias para as pessoas jurídicas.

Sem prejuízo de uma revisão de cada um dos exemplos acima, alertamos, adicionalmente, para o risco de aumento de carga tributária representado pela (i) retirada de estímulos ao PAT – Programa de Alimentação do Trabalhador e (ii) restrições criadas na dedução para fins de CSLL do PLR – Participação nos Lucros e Resultados, pago a administradores das empresas.

Por fim, e não menos importante, entendemos que a reforma tributária precisa vir acompanhada de redução dos benefícios fiscais, focando a equidade distributiva.

2.6 INOVAÇÃO

O surgimento de tecnologias disruptivas como *Data&Analytics* (D&A), Inteligência Artificial (IA), *Blockchain* e *IoT*, aliadas ao aumento exponencial da capacidade de processamento computacional, da conectividade em banda larga (5G) e do processamento em nuvem (*On Cloud*), desafia o status quo e revoluciona os negócios, em suas formas tradicionais de planejamento e de gestão, em função da drástica redução de custos operacionais e crescimento exponencial das vendas pela utilização de plataformas digitais e aplicação de D&A e IA em análises preditivas.

Os investimentos em infraestrutura no Brasil têm estado muito aquém do necessário para sustentar o escoamento eficiente dos produtos, insumos e exportações no país, assim como para melhorar a qualidade dos serviços de transporte, saneamento, energia e telecomunicações nas cidades.

Historicamente, o investimento anual em infraestrutura tem sido menor do que 2% do PIB, contra uma necessidade de cerca de 4,3%, sendo o maior hiato em transportes/logística e saneamento básico.

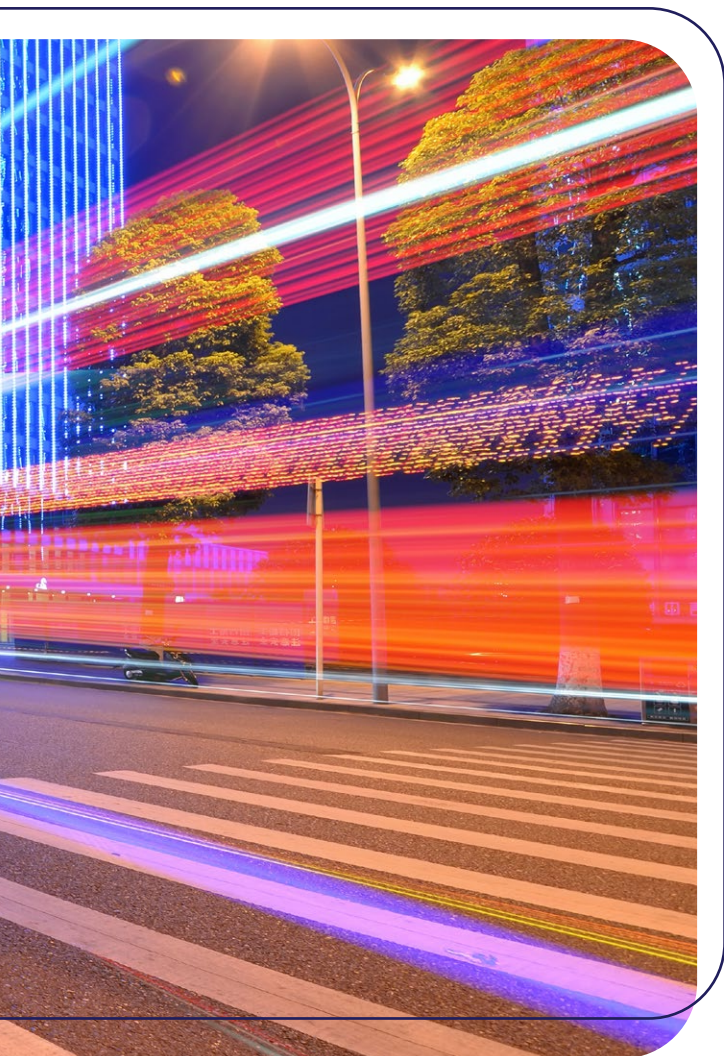
O Brasil possui também compromissos com a Agenda 2030 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (ODSs), um pacto global assinado durante a Cúpula das Nações Unidas em 2015 por 193 países para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas possam desfrutar de paz e de prosperidade. Cerca de 80% das metas estabelecidas nos ODSs dependem direta ou indiretamente de melhorias na infraestrutura para serem alcançadas.

Além, é claro, dos compromissos assumidos na COP26 quanto às emissões de carbono, desmatamento, transição energética para economias mais verdes, proteção de comunidades e dos ecossistemas, etc.

Faz-se necessário, portanto, inovar fortemente na forma de planejar, projetar, licenciar, construir, operar e manter os ativos de infraestrutura no país para criar novas alternativas econômica, ambiental e socialmente adequadas que possibilitem expandir significativamente a capacidade instalada com os recursos existentes, reduzir o tempo de aprovação e implementação dos novos projetos e dar saltos de ganho na qualidade dos serviços e no tempo de vida útil dos ativos existentes.

Já observamos isso no agronegócio e sistema financeiro, pioneiros no uso efetivo da inovação para oferecer melhores serviços e experiências para seus clientes por meio das novas tecnologias disruptivas.





A implementação de projetos de infraestrutura depende dos governos, que precisam planejar os investimentos, aprovar as licenças e estruturar as licitações públicas, seja para a contratação de obras, seja para as concessões de serviços de infraestrutura.

Para que a inovação possa avançar na infraestrutura, faz-se necessário criar políticas públicas que incentivem a contratação e implementação de projetos inovadores. O mecanismo legal do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) — agora também disciplinado pela nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) e que tem dispositivo específico atinente às *startups*, precisa ser regulamentado com a participação do ecossistema de inovação, de

Para que a inovação possa avançar na infraestrutura, faz-se necessário criar políticas públicas que incentivem a contratação e implementação de projetos inovadores.

forma que o regramento novo e detalhado lhes seja absolutamente condizente.

A Lei de Concessões (Lei nº 8.987/95) precisa ser aprimorada no sentido de dar ampla flexibilidade aos concessionários para utilizarem suas bases de ativos e criar serviços inovadores para os usuários.

Por exemplo, as PPPs de iluminação pública poderiam oferecer serviços adicionais de informação, segurança e conectividade para a população das cidades em que operam, utilizando a infraestrutura de iluminação pública para transformá-las em cidades inteligentes.

Por fim, criar políticas públicas no sentido de desonerar parte dos tributos, seja na concessão ou ampliação dos incentivos fiscais na operação dos ativos, a exemplo da Lei do Bem, ou na captação de recursos, a exemplo de debêntures incentivadas e fundos voltados para infraestrutura-inovação, são formas de subsidiar os investimentos em inovação realizados pelas empresas que trabalham com projetos, construção, operação ou manutenção de ativos de infraestrutura.

Somente com planejamento de longo prazo e políticas públicas que alinhem e incentivem corretamente a inovação e a adoção de novas tecnologias na implementação, na operação e na manutenção da infraestrutura será possível elevar a qualidade da infraestrutura nacional a níveis competitivos aos de países desenvolvidos e, ao mesmo tempo, contribuir para o Brasil atingir as metas da Agenda 2030 dos ODSs.

2.7 ENGENHARIA

O país avançou bastante nos últimos anos na regulação dos contratos de concessão de serviços de infraestrutura, o que inclui a qualidade da engenharia na estruturação dos projetos. A nova lei que estabelece normas gerais de licitação e contratação para as Administrações Públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (Lei 14.133/2021) também trouxe avanços relevantes.

Isto é inegável, mas, em prol da melhoria da qualidade dos serviços a serem oferecidos à população, precisamos avançar mais, para o que a ABDIB propõe:



1. Aplicar licitação técnica e preço para 100% de serviços técnicos especializados contratados pelo Estado, como serviços de Engenharia, visando o melhor custo e não o menor custo, pois com isto poder-se-ia:



Minimizar riscos e diminuir custos dos investimentos, mediante estudos e projetos de qualidade que ofereçam a melhor solução técnico econômica com exaustiva análise de alternativas;



Aplicação de tecnologia que envolva inovação, automação e práticas no melhor estado da arte;



Estimular fortalecimento das empresas do setor e investimento em formação de engenheiros, metodologias e tecnologias e melhores resultados de desempenho dos projetos de infraestrutura;



Desestimular a evasão fiscal e práticas de não *compliance*, estimuladas por licitações de menor preço ou pregão;



Incluir nos editais de licitação pontuação técnica que estimule e premie os programas de *compliance* dos licitantes;



Garantir imparcialidade em especificações, métodos construtivos, assessorias, *due diligencies*, certificações, supervisão e gerenciamento de obras, evitando risco da contratada visar prática criminosa, como ganhos paralelos, em contratos de preços inexequíveis;



Estimular as melhores práticas internacionais de contratação, inclusive as preconizadas por organismos multilaterais de crédito como BID, Banco Mundial e outros;



Garantir isonomia no segmento de consultoria de engenharia para concorrência desleal, em função da existência de diferentes práticas de tributação.

2.8 RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Parece haver consenso de que, em decorrência da pandemia do Covid-19 - em todas as suas fases, incluindo a que culminou com o fechamento do porto de Shanghai - e da guerra Rússia-Ucrânia, haverá ajustes nas cadeias produtivas globais ou cadeias globais de valor, com alterações na dinâmica do comércio internacional.

De fato, o risco de depender de poucas fontes de fornecimento de insumos e de produtos, fenômeno do crescimento da globalização verificado a partir dos anos 1990, mostrou-se evidente com o desabastecimento ocorrido, o que está levando governos e empresas a procurarem alternativas de suprimentos.

Desta forma, o Brasil deve olhar para dentro, promovendo um processo de reindustrialização consistente, que tenha como focos a transição energética rumo a uma economia mais verde e inovações da indústria 4.0 e tecnologia 5G. Contudo, também deve olhar para fora, buscando cada vez mais a sua inserção competitiva na economia internacional, por meio de uma agenda que inclua:



Acordos de comércio e de investimentos

- **Acordos internacionais** em bens, serviços e investimentos são o melhor caminho para a inserção do Brasil de forma equilibrada, gradual e previsível.



Entrada do Brasil na OCDE

- **O Brasil deve avançar** de forma metódica e progressiva na OCDE, de acordo com nossos avanços de competitividade, dando destaque à dimensão da sustentabilidade;



Facilitação de comércio

- **Conclusão** do Portal Único de Comércio Exterior para reduzir custos de operações de importação e exportação por meio da simplificação e desburocratização dos procedimentos de comércio exterior;
- **Avanço** nas negociações de acordos de reconhecimento mútuo do programa Operador Econômico Autorizado (OEA) com as principais economias mundiais.



Financiamento às exportações

- **Modernização do sistema** público de financiamento às exportações de bens e serviços para assegurar que as empresas brasileiras possam competir em condições de igualdade com seus concorrentes no comércio internacional;
- **Adoção** de taxas competitivas em relação ao mercado externo;
- **Revisão** das políticas de garantias;
- **Previsibilidade e regularidade** nos recursos do Proex-Equalização e Proex-Financiamento disponibilizados ao longo do ano.

3

PROPOSTAS SETORIAIS





3.1 SANEAMENTO BÁSICO E RESÍDUOS SÓLIDOS

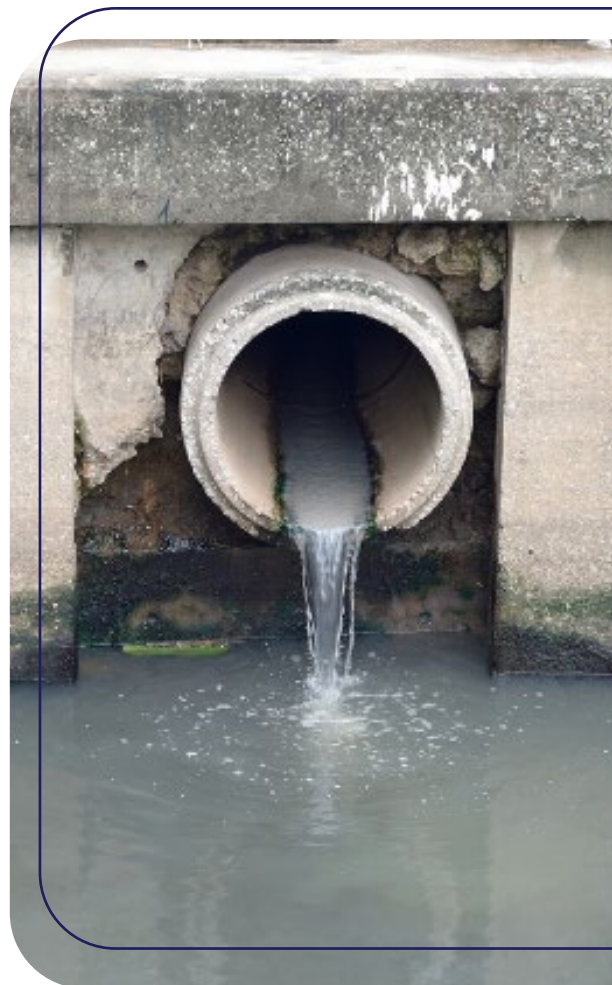
3.1.1 Saneamento Básico

Em meio ao triste diagnóstico de que em 2020 cerca de 16% da população brasileira não tinham acesso à água potável e 45% não eram servidos de esgotamento sanitário, segundo dados divulgados pelo Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento – SNIS, o Congresso Nacional aprovou, em julho de 2020, com o apoio de entidades de classe como a ABDIB, a Lei 14.026, criando o chamado Novo Marco do Saneamento Básico.

Ele estabeleceu as principais metas para universalizar a prestação dos serviços no setor e garantir que, até 2033, 99% da população brasileira tenha acesso à água potável e 90% à coleta e tratamento de esgoto e criou, entre outras medidas, melhores condições para atrair investimentos privados.

Com a melhoria regulatória trazida pelas novas regras, em que pesem, ainda, algumas lacunas a serem resolvidas, o novo modelo mostra que estamos no caminho certo.

A participação do setor privado no atendimento à população passou de 8% em 2019 para 22% em 2021 e nos investimentos, saiu de 12,5% para 20,6% no mesmo período.



De fato, em apenas 2 anos, foram realizados nove leilões de concessões no setor, beneficiando, segundo o Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR, cerca de 20 milhões de pessoas em 212 Municípios das regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, com investimentos estimados em R\$ 72,2 bilhões.

A participação do setor privado no atendimento à população passou de 8% em 2019 para 22% em 2021 e nos investimentos, saiu de 12,5% para 20,6% no mesmo período.

O que aconteceu nestes 2 últimos anos já nos indica que, com massivos investimentos privados, será possível atingir as metas de universalização. É mandatório expandir as redes de água e de esgotamento sanitário e assegurar que todo esgoto gerado seja tratado.



16%
da população brasileira
sem acesso à água
potável em 2020



45%
da população brasileira
sem esgotamento
sanitário em 2020



R\$ 12,5 bilhões
média anual dos
investimentos no setor
nos últimos 10 anos



R\$ 17 bilhões
foram investidos
em 2021

Nos últimos 10 anos, a média anual dos investimentos no setor foi de aproximadamente R\$ 12,5 bilhões, valor muito abaixo em comparação com o necessário para universalizar os serviços.

Segundo nossos levantamentos, foram investidos em 2021 cerca de R\$ 17,0 bilhões, ou apenas 0,20% do PIB, frente a uma necessidade de investimentos anuais de 0,45% do PIB, algo em torno de R\$ 39 bilhões/ano. Existe um hiato de 0,25% do PIB, que exigirá um montante 2,3 vezes maior de investimentos pelos próximos anos para que se busque a universalização dos serviços de água e esgoto em 2033.

Mesmo com a ênfase dada aos investimentos privados, o investimento público direto ou realizado por empresas controladas pelo Estado não foi proibido. As duas fontes são necessárias e complementares na busca pela universalização num ambiente de segurança jurídica e de atratividade econômica que não comprometa a modicidade tarifária.

Regulação

Entre as inovações introduzidas pelo Novo Marco destaca-se a criação de entidades estruturantes para a prestação dos serviços na forma regionalizada – o que permite a geração de ganhos de escala. Também foi estabelecido um novo papel para a Agência Nacional de Águas - ANA. A Agência editará as normas de referência que deverão ser seguidas pelas mais de 80 agências reguladoras infranacionais e terá papel crucial para o alcance dos objetivos de universalização.

A definição de modelos regulatórios adequados deverá trazer segurança jurídica e estimular investimentos. O regulador deve buscar equilíbrio. De um lado, ele deve garantir que os consumidores paguem tarifas justas e tenham um serviço de qualidade. Do outro, assegurar que as empresas consigam obter o retorno contratado.

Assim, espera-se que a regulação convirja gradativamente para a contratualização. Entre as vantagens da regulação por contrato, destacam-se a clareza e a especificidade da relação entre o poder concedente e o prestador do serviço (principalmente via uma matriz de riscos bem definida). Outra vantagem é a capacidade de determinação de preços por meio de um processo competitivo.

Ressalte-se que a construção de novas regras deve preservar os modelos de regulação dos contratos vigentes, sem afetar a segurança jurídica. Para os novos contratos de concessão, pode-se aumentar a padronização, ainda que se tenha em consideração que cada contrato tem a sua particularidade. Deve-se avaliar essas possíveis particularidades nos casos de privatização de companhias estaduais — procurando as adaptações possíveis para que este modelo de regulação seja semelhante ao perfil de regulação contratual.



Um importante hiato regulatório a ser resolvido está na falta de capacidade econômico-financeira de cerca de 1.100 Municípios, a maioria com menos de 20 mil habitantes, que ainda não aderiram a consórcios ou a outras alternativas que possam comprovar sua viabilidade para cumprir as metas de universalização.

É necessário fortalecer as possibilidades de financiamento para a infraestrutura, considerando a complementaridade das fontes privadas e públicas, na forma como já mencionado neste relatório.

E não menos importante, o caminho para a universalização dos serviços de água e esgoto no Brasil passa também pela simplificação do processo de liberação de recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). As empresas públicas e privadas enfrentam enorme burocracia para acessar esses capitais e as regras de contratação são excessivamente rígidas e precisam ser simplificadas.

3.1.2 Resíduos sólidos

Embora o país tenha conquistado avanços importantes na área dos resíduos sólidos a partir da instituição da Política Nacional de Resíduos Sólidos - PNRS (Lei 12.305/2010), ainda convivemos com problemas ambientais que precisam ser enfrentados.

A coleta de resíduos sólidos urbanos no Brasil cresceu 24% na última década, chegando à casa dos 72,7 milhões de toneladas/ano. O problema é que dessa montanha de lixo somente 60% tiveram a destinação final adequada, e os 40% seguiram para os nocivos lixões e outros pontos irregulares de descarte de materiais inservíveis

Com cerca de 2,7 mil lixões a céu aberto e com quase 10% do lixo produzido sendo despejado diretamente na natureza, o Brasil precisa vencer desafios para o descarte adequado dos resíduos sólidos, partindo do recolhimento do lixo de residências e empresas para enviá-lo a aterros sanitários e/ou estações de incineração, no caso de resíduos hospitalares e outros com alto poder de contaminação, até a reciclagem avançada e transformação de resíduos orgânicos em fertilizantes ou energia.

O caminho para a universalização dos serviços de água e esgoto no Brasil passa também pela simplificação do processo de liberação de recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Dentre as iniciativas positivas em curso para lidar com estes problemas, podemos destacar:

- Edição, em janeiro de 2022, do Decreto 10.936/22, que, regulamentando a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), cria o Plano Nacional de Resíduos Sólidos (Planares), o Programa Nacional de Logística Reversa, o Manifesto de Transporte de Resíduos (MTR), o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), o Sistema Nacional de Informações sobre a Gestão dos Resíduos Sólidos (SINIR), dentre outros;
- Edição, em maio de 2022, do Decreto 11.044/22, que instituiu o Certificado de Crédito de Reciclagem (RECICLA +), no âmbito dos sistemas de logística reversa;
- Lançamento do Programa Nacional de Redução de Metano de Resíduos Orgânicos – Metano Zero, em linha com os compromissos assumidos pelo país na COP26.

A ABDIB apoiou estas medidas, que precisam ser expandidas através das seguintes iniciativas:

- Elaboração e divulgação do Índice de Sustentabilidade da Limpeza Urbana (ISLU) apontando a importância da arrecadação específica para a implementação da PNRS, em linha com o novo marco legal do saneamento e com o atingimento das metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, para gestão e manejo de resíduos sólidos assumidas pelo governo brasileiro, permitindo a erradicação de cerca de 2.700 lixões;
- Difusão do Guia para a Implementação da Cobrança e do Guia A Importância do Lixo para a Administração - Prioridades e Urgências sobre cobrança tarifa/taxa dos serviços para o desenvolvimento sustentável de resíduos sólidos nas cidades, implementando a figura do usuário pagador (poluidor-pagador);

O Brasil precisa vencer desafios para o descarte adequado dos resíduos sólidos, partindo do recolhimento do lixo de residências e empresas para enviá-lo a aterros sanitários e/ou estações de incineração.

+24%

coleta de resíduos sólidos urbanos no Brasil, na última década



10% do lixo

produzido no Brasil despejados diretamente na natureza

- Avanço na governança do Pacto Setorial de Integridade de Limpeza Urbana, Resíduos Sólidos e Efluentes por meio das entidades de classe do setor em parceria com o Instituto Brasileiro de Autorregulação do Setor da Infraestrutura (Ibriic);
- Fortalecimento do mercado global de créditos de carbono, continuando o Brasil na condição de gerador/vendedor, para atender às demandas de compensação no Brasil e em outros países, por meio dos Mecanismos de Desenvolvimento Limpo (MDL) e/ou *Cap&Trade*.

3.2 ENERGIA ELÉTRICA

Ao longo dos últimos anos, o setor elétrico brasileiro passou por inúmeras transformações exercidas por avanços tecnológicos e fenômenos socioambientais e necessitam de atuação célere do poder regulador. E, mais recentemente, entrou em cena de uma forma irreversível a necessidade de execução de políticas públicas que considerem a transição energética rumo a uma economia mais verde e de baixo carbono, situação esta acelerada pelo conflito entre Rússia e Ucrânia, que trouxe sequelas importantes para a estrutura de abastecimento energético da Europa e do Mundo.

Neste sentido, destacamos três caminhos importantes a serem desenvolvidos: a) fontes renováveis e intermitentes de geração com custos decrescentes; b) impactos sistêmicos da expansão das possibilidades de geração distribuídas e c) tecnologias de medição inteligentes ou mais avançadas.

Tais caminhos oferecem riscos e geram oportunidades. Para que sejam bem aproveitados, precisam contar com um mercado estável, com agentes fortalecidos e preparados para o investimento e para a evolução. No Brasil, porém, o mercado de energia vem sofrendo nos últimos anos com uma série de impactos de natureza econômica e financeira causados por decisões governamentais e por fatores não gerenciáveis.

A crise provocada pela edição da MP 579/2012, que desorganizou o setor, foi seguida por outra, derivada de índices pluviométricos abaixo da média em diversas regiões. E por uma terceira, de natureza macroeconômica, a partir da desaceleração da economia brasileira iniciada em 2015. O resultado foi perda de valor, redução de investimentos, crise de confiança, insegurança jurídica e conflitos regulatórios transferidos para o Poder Judiciário.



Planejamento

Como já enfatizado anteriormente, o planejamento é também peça fundamental para o setor elétrico.

O Brasil para aproveitar o potencial energético existente nas múltiplas fontes disponíveis, um privilégio encontrado em poucos países, deverá enfatizar que o planejamento de médio e longo prazos deve privilegiar a expansão de geração de energia renovável, sem desperdiçar as inúmeras oportunidades de exploração de geração térmica.

Esse planejamento deve buscar equilíbrio entre os princípios de sustentabilidade, segurança energética e modicidade tarifária, estabelecendo sinais adequados para a atração de capital privado para a expansão da infraestrutura de energia elétrica. Nesse contexto, a segurança energética ganha relevância, sem a qual a sustentabilidade e a modicidade tarifária ficam prejudicadas.



14.000 MW

potencial em mais de cem usinas hidrelétricas com potência entre 150 e 180 MW

Um ambiente normativo mais enxuto, com normas consolidadas, aliado a uma agência reguladora tecnicamente forte, são ingredientes indispensáveis para que o setor elétrico dos próximos anos seja catalisador do crescimento econômico.

A ABDIB considera fundamental o desenvolvimento de fontes hídricas e térmicas — supridas por gás natural — na base da expansão da capacidade de geração de energia elétrica do país, dando estabilidade ao sistema e permitindo a expansão de fontes intermitentes como eólica, solar e biomassa, de forma complementar.

Na medida em que o Brasil deve apostar na expansão da matriz energética em bases renováveis e que garantam estabilidade e segurança energética no suprimento, é importante aproveitar o potencial hidrelétrico existente em usinas de todos os portes. Para isso é importante a volta dos projetos hidrelétricos com reservatórios de acumulação, diretriz preterida nos últimos anos em benefício de usinas a fio d'água — que apresentam menor impacto ambiental, mas também menor eficiência na geração de energia.

Há potencial enorme também para o desenvolvimento de hidrelétricas de médio porte, que apresentam os mesmos atributos positivos. Estimativas preliminares apontam que há potencial de 14.000 MW em mais de cem usinas hidrelétricas com potência entre 150 e 180 MW.

Por fim, o planejamento deve andar de mãos dadas com as medidas para evolução do mercado, entre as quais merecem destaque a abertura e segurança de mercado, a sustentabilidade dos negócios, a inserção de novas tecnologias e a eliminação de subsídios, para ficar em alguns. Um ambiente normativo mais enxuto, com normas consolidadas, aliado a uma agência reguladora tecnicamente forte, são ingredientes indispensáveis para que o setor elétrico dos próximos anos seja catalisador do crescimento econômico.

Revisão regulatória

O Projeto de Lei 414/21, que estabelece um novo marco regulatório para o setor, encontra-se maduro e contém as linhas-mestras do que virá a ser uma radical transformação do setor elétrico, rumo à modernização e à transição energética. Ele traz ganhos expressivos, notadamente no que diz respeito à abertura do mercado de energia elétrica. Também aprimora critérios de segurança para a operação do mercado, reduz subsídios e induz à evolução regulatória no sentido da liberdade de escolha. Não obstante é necessário que o equilíbrio e a sustentabilidade da infraestrutura sejam mantidos no âmbito da lei e da regulamentação necessária.

Outra proposta é a separação na contratação de lastro e de energia. A mudança aponta corretamente para a redistribuição e a alocação de custos atrelados à expansão da matriz elétrica, à melhoria das condições de financiamento de projetos destinados ao mercado livre de energia e à centralização da contratação de lastro – o que será benéfico em um cenário com participação crescente do mercado livre.

A regulação sugerida exigirá fórmulas e metodologias para a contratação de lastro, a formação de preços de fontes diferentes de geração e outros aspectos. O processo de revisão regulatória prevê também o fim do regime de cotas para hidrelétricas prorrogadas ou licitadas. A “descotização” será feita mediante pagamento de outorgas.



Redes inteligentes

são habilitadores tecnológicos para um mercado de energia mais eficiente

Privatização da Eletrobrás

A ABDIB vê com entusiasmo a recente privatização da Eletrobrás, que trará benefícios em termos de mais eficiência e melhores preços de energia para a população.

Prorrogação das concessões

Após solucionada a questão do GSF, *Generation Scaling Factor* (risco hidrológico), que era uma demanda antiga do setor, as extensões de prazo encontram-se ainda em fase de homologação pela ANEEL.

E como até o momento o PL 414/21 ainda não foi aprovado pelo Congresso Nacional, há muitas incertezas quanto à prorrogação das concessões de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica e suas condições.



O Projeto de Lei 414/21, que estabelece um novo marco regulatório para o setor, encontra-se maduro e contém as linhas-mestras do que virá a ser uma radical transformação do setor elétrico, rumo à modernização e à transição energética.

Redes inteligentes

Em paralelo a mudanças legislativas e regulatórias no setor elétrico, é imperioso que o país estabeleça políticas adequadas para a modernização da infraestrutura do setor elétrico, em especial induzindo a adoção intensiva de redes e medidores inteligentes. O Projeto de Lei nº 414/21 pode ser uma oportunidade nesse sentido. As redes inteligentes são habilitadores tecnológicos para um mercado de energia mais eficiente. Uma infraestrutura modernizada viabiliza novos produtos e um fluxo de informações que suportará uma gestão muito mais eficaz dos ativos elétricos.

Excelência dos quadros setoriais

O tema da governança da ANEEL é relevante, uma vez que contribui para o fortalecimento institucional da Agência, principalmente no que diz respeito à capacitação de quadros técnicos, à redução das vacâncias de diretorias, o rigor na seleção de candidatos a diretores e à proteção jurídica ao corpo técnico dos reguladores. Nesse sentido, o estabelecimento de critérios técnicos adequados e rigorosos para a seleção e nomeação de diretores das agências reguladoras é fundamental, reduzindo oportunidades para aparelhamento político, a exemplo do que dispõe o PL 4.562/20.

Da mesma forma, a estrutura institucional do setor elétrico deve ser reforçada tanto quantitativa como qualitativamente, de forma a aumentar a capacidade de conduzir as políticas setoriais adequadas, principalmente face aos desafios de transição energética e à consequente modernização do setor elétrico nacional.



Regularização e previsibilidade dos leilões de transmissão

Na área de transmissão de energia elétrica, é fundamental que se ampliem os investimentos em expansão e modernização da malha de transmissão, garantindo maior resiliência e estabilidade na operação do Sistema Elétrico Nacional (SIN). Isso é importante principalmente quando se tem em vista os novos desafios tecnológicos impostos pela expansão das fontes renováveis e suas características de intermitência e inflexibilidade.

Leilões regulares de concessão de novos empreendimentos, com previsibilidade e montantes relativamente estáveis de investimentos, constituem uma política virtuosa de expansão da economia e emitem sinais adequados para os potenciais investidores e para a cadeia de fornecimento. Elevados montantes de geração renovável (eólica e solar) em implantação nos próximos anos nas regiões Norte e Nordeste impõem a necessidade de grandes reforços de corredores de transmissão para seu escoamento, minimizando impactos de eventuais novas crises hídricas que possam vir a ocorrer.

A vida útil de grande parte dos equipamentos e instalações do SIN já se encontra em fase bastante avançada, implicando graves riscos à confiabilidade e à continuidade dos serviços de transmissão. Uma coordenação mais efetiva das políticas e planos de substituição ou modernização desses ativos é extremamente prioritária, sob pena de adentrarmos em riscos de falhas sistêmicas, com suas nefastas consequências.

A ABDIB entende ser necessário que o governo aprofunde os estudos para eliminar os subsídios existentes nas contas de energia elétrica



Ampliar investimentos

em expansão e modernização da malha de transmissão é fundamental

Política de segurança de instalação de transmissão contra ações criminosas

As concessionárias de transmissão de energia têm vivenciado uma situação preocupante no tocante aos atos de sabotagem, furtos, vandalismo e outras ocorrências nas instalações. São diversos os efeitos deletérios causados por estes eventos às concessionárias — que têm de arcar com os custos da recomposição de suas instalações. A sociedade, penalizada pela interrupção do funcionamento do sistema de transmissão, também arca com o prejuízo.

É necessária uma ação por parte das autoridades na prevenção e no combate a essas ocorrências. Atualmente não existe um canal de comunicação efetivo para o endereçamento da questão, o que tem prejudicado a busca de uma solução. Tal canal poderia ser um grande integrador de esforços entre os mais diversos órgãos, desde aqueles com poder de polícia, passando pelos órgãos responsáveis de operação e o planejamento setorial, tanto nas esferas estaduais como nas federais. Espera-se, desta integração, uma maior assertividade na prevenção e combate a estes eventos indesejáveis.

E não menos importante, a ABDIB entende ser necessário que o governo aprofunde os estudos para eliminar os subsídios existentes nas contas de energia elétrica. Para que haja maior transparência no processo, é preciso alterar o modelo atual, para que os benefícios cheguem, via políticas públicas, a quem realmente precisa.

3.3 PETRÓLEO E GÁS

Caracterizado por investimentos vultosos e por recursos capazes de estimular a atividade econômica, o setor de petróleo e gás natural tem correlação direta com o desenvolvimento do país.

De acordo com o Instituto Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (IBP), além de responder por 46% da oferta interna de energia, o segmento exerce forte influência sobre os investimentos e a criação de empregos. Só em exploração e produção (E&P) projeta-se para o período de 2023 a 2030 inversões de US\$ 175 bilhões, com a geração de 570 mil postos de trabalho diretos e indiretos a cada ano.

A influência do setor sobre outros segmentos e atividades econômicas é notável. Ela inclui a cadeia fornecedora de bens e serviços, passa pelas áreas de pesquisa e desenvolvimento (P&D), estimula o comércio internacional — e ainda demonstra grande capacidade de arrecadação para a União, os Estados e os Municípios. Nos últimos onze anos, de acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, ANP, o setor pagou R\$ 2,1 trilhões de tributos, ICMS, royalties, participações especiais e bônus de assinatura.

A importância do setor tem crescido nos últimos anos diante do cenário de transição energética, das mudanças legais e regulatórias e do processo de desconcentração que está em curso. O programa de desinvestimento da Petrobras, por exemplo, tem alterado de forma considerável a estrutura de mercado, promovendo a competição e gerando novos investimentos em vários de seus segmentos.

No segmento de exploração e produção, houve mudanças importantes no papel exercido pela Petrobras. A estatal segue líder do segmento, mas passa a compartilhar o protagonismo com novas companhias que surgiram ou cresceram a partir do desinvestimento. O movimento am-



pliou a diversidade e a concorrência na exploração e produção, com resultados expressivos, como o rápido aumento da produção em campos cuja produtividade já estava descendente.

A revitalização de campos maduros em terra e em mar, por empresas especializadas em aumentar a produção de campos pouco atrativos às *majors*, está transformando a economia nas regiões produtoras. No mar, para ficar apenas no exemplo da Bacia de Campos, onde a produção despencou pela falta de investimentos, doze ativos vendidos pela Petrobras receberão, no mínimo, R\$ 11 bilhões dos novos operadores. Na exploração em terra, companhias especializadas na operação de campos maduros e novos estão investindo pesado nos ativos vendidos pela Petrobras. No gás natural, a estatal promoveu uma grande desconcentração através do termo de cessação de conduta com o Cade.

Houve, claro, percalços importantes nesse processo. A venda da GasPetro, que potencialmente ampliaria a diversidade de agentes na cadeia da distribuição, manteve elevado grau de concentração, apenas mudando de mãos. A solução para isso passa pelo fortalecimento institucional da ANP, para que a agência seja capaz de tomar medidas e resistir a eventuais pressões indevidas sobre seu processo decisório.

Outro ponto a se observar é que o dinamismo do setor tem demorado a chegar ao segmento do refino. Embora tenha aberto o mercado há 20 anos, o Brasil conta com poucos importadores ou exportadores de petróleo e derivados. Há apenas uma refinaria (a Acelen, antiga Refinaria Landulpho Alves, na Bahia) e quatro micro refinarias nas mãos da iniciativa privada. Como consequência, 25% das necessidades nacionais de diesel e 10% das de gasolina são atendidas via importação. Ao mesmo tempo, o país exporta 1,4 milhão de barris de petróleo cru ao dia em um passeio logístico sem qualquer sentido econômico.

Outro problema recorrente tem sido as tentativas do governo de controlar o preço por meio da Petrobras. Além de causar prejuízos à empresa, essa prática teve como resultado a ausência de investimento privado em refino, num cenário em que nenhuma companhia aceitaria produzir e ser obrigada, durante alguns períodos, a vender a preços abaixo dos praticados no mercado.

A soma do cenário de transição energética com o acirramento do cenário de competição na exploração e produção de petróleo e gás natural, que se ampliou nos últimos anos, a despeito da instabilidade do preço do barril, impõe ao Brasil trabalhar seus atributos de atratividade. A entrada de dezenas de países na luta global pela atração dos recursos do setor decorreu, sobretudo, de avanços tecnológicos que ampliaram as fronteiras exploratórias. Empresas disputam as oportunidades mais lucrativas enquanto as nações concorrem entre si para saber quem hospedará os investimentos. Nessa competição, o Brasil reúne condições únicas para atração de

investimentos pela sua potencialidade geológica, sobretudo offshore, com expressivo destaque para o Pré-Sal.

Nesse cenário, a ABDIB propõe para o setor uma agenda que inclui os seguintes pontos:



Blindagem das agências reguladoras, impedindo a indicação de pessoas sem vivência nos setores regulados;



Cumprimento da agenda regulatória prevista para o biênio 2022-23;



Implementação antecipada das regulamentações previstas para a plena operacionalização da Lei do Gás;



Aprimoramento do processo de licenciamento ambiental e de planejamento de oferta de blocos;



O estímulo à atratividade da exploração e produção em novas fronteiras, áreas de acumulação marginal e campos maduros;



O aprimoramento da tributação dos setores de gás natural e *downstream*, para adaptá-la à nova estrutura de mercado;



A simplificação tributária no *downstream* por meio da implantação da monofasia e o combate às práticas de sonegação e de inadimplência;



O apoio à desverticalização do setor de gás e, conseqüentemente, à separação entre atividades reguladas e competitivas;



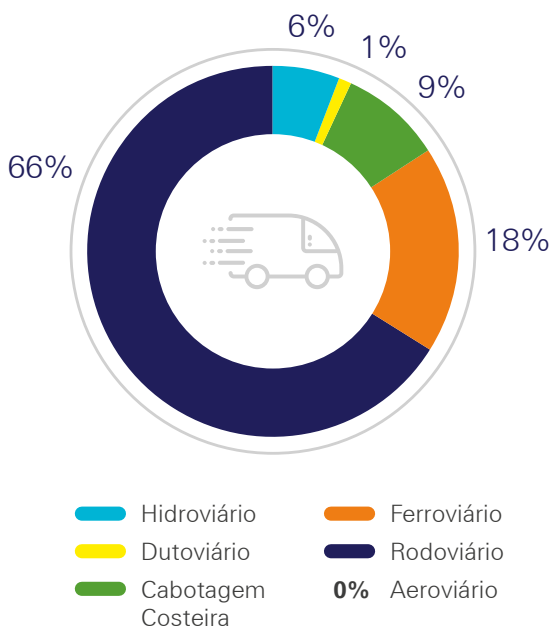
A defesa da continuidade da desconcentração da atividade de refino, que vai garantir um mercado aberto, com multiplicidade de agentes, modelos de negócio, isonomia e preços alinhados ao mercado internacional.



3.4 TRANSPORTES E LOGÍSTICA

A matriz de transportes brasileira, em peso, segundo cenário ano-base 2017 utilizado no Plano Nacional de Logística (PNL 2035), do Governo Federal, mostra elevada concentração do modal rodoviário, como mostra o gráfico abaixo.

Cenário Base PNL 2017



Fonte: PNL 2035

Além de deter 2/3 da matriz de peso, percentual bastante elevado em comparação com países de dimensões similares, como China e EUA, com representatividades 32% e 43%, respectivamente, o setor rodoviário também é responsável por cerca de 75% do transporte interurbano de passageiros, incluindo automóveis e ônibus.

Por mais contraditório que pareça, a extensão do nosso modal rodoviário é pequena quando comparada com outros países. Temos atualmente cerca de 1.750.000 km de rodovias, contra, por exemplo, 6.600.000 Km nos Estados Unidos, 6.400.000 Km na Índia e 1.220.000 km no Japão.

É justamente esta concentração, inimiga da segurança, do meio ambiente, da eficiência logística e dos custos, que o PNL 2035 pretende alterar.

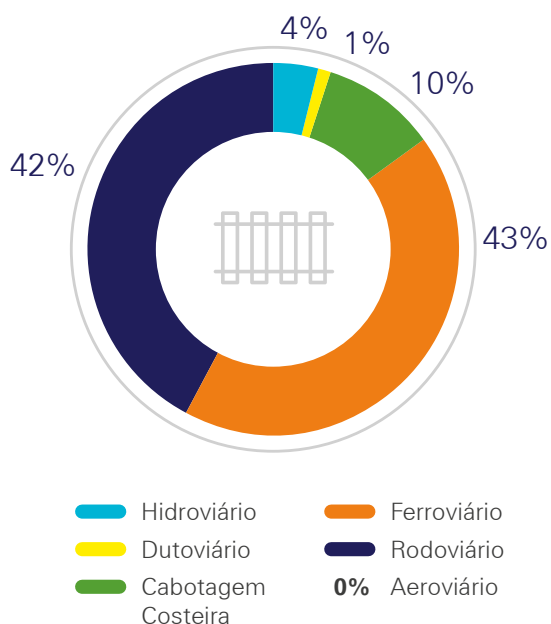
Os nove cenários traçados pelo PNL 2035 indicam transformações da nossa matriz de transportes, com destaque para o aumento da participação dos transportes via ferrovias e redução da participação rodoviária. Para uma ação disruptiva, seria fundamental criar programas de transporte ferroviário de passageiros – cujo volume é pífio para uma país de dimensões continentais como o Brasil - e de carga geral para transporte de bens industriais de maior valor agregado.

De acordo com o PNL 2035, não há avanços no transporte dutoviário, o que nos parece uma contradição num país com dimensões como o Brasil. Temos hoje cerca de 20.000 km de dutos, enquanto o Canadá tem 840.000 km e os Estados Unidos, 2.200.000 km. A diferença é gritante.

E num mundo de transição energética rumo à redução das emissões, será inevitável observar no Brasil um aumento superlativo do uso do gás natural e de combustíveis verdes, cujo transporte via dutos é o mais eficiente.

O gráfico abaixo mostra a composição do Cenário 9, que incorpora, segundo o PNL, os impactos positivos mais transformadores dos demais cenários, cujo peso total transportado por todos os modais sai de 2.341 bilhões de TKU em 2017 para 3.531 bilhões de TKU em 2035, caracterizando um incremento de 51%.

Cenário 9 PNL 2035



Fonte: PNL 2035

A seguir, apresentamos a análise mais detalhada do comportamento de alguns modais.

3.4.1 Rodovias

Em que pese ser o principal sistema de transportes do Brasil, nosso modal rodoviário é ainda muito carente e cheio de problemas.

Apenas 12,3% (213.500 km) da nossa malha é pavimentada, estando a grande maioria das não pavimentadas sob a responsabilidade de Estados e Municípios.

Ainda que o critério de densidade da malha rodoviária não seja uniforme em todo o território, ele pode ser considerado uma medida adequada da oferta de infraestrutura, sobretudo quando comparado com países de extensão territorial semelhante – China, Estados Unidos, Rússia e Canadá – ou mesmo com países da América Latina.

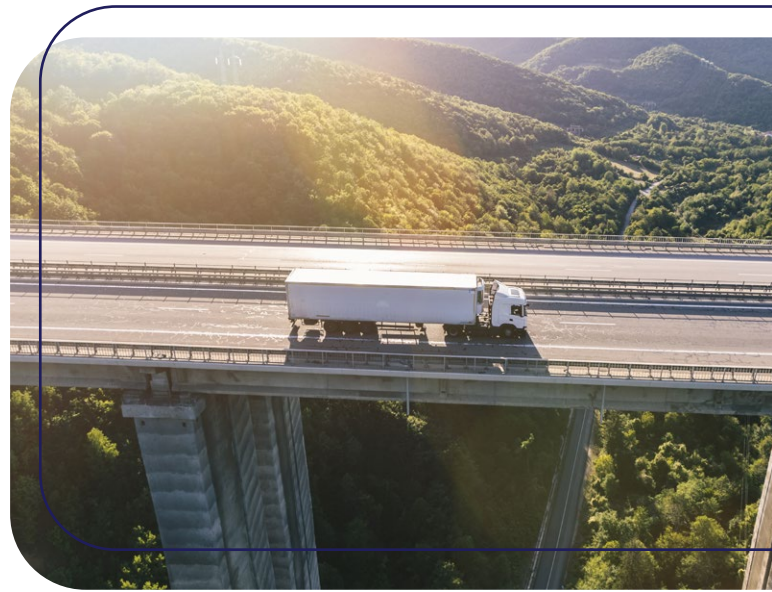
Segundo informações constantes da Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte – CNT de Rodovias 2021, a densidade da nossa malha rodoviária pavimentada é de apenas 25,1 km/mil km², sendo que na China é de 452,1, Estados Unidos 437,8, Uruguai 43,9 e Argentina 42,3.

Se considerarmos, ainda, as desigualdades na ocupação do território brasileiro, este indicador, que já é extremamente baixo, mostra que, em algumas regiões, é preciso realizar uma quantidade muito significativa de deslocamentos em trechos não pavimentados ou percorrer uma maior extensão em vias pavimentadas para chegar ao destino desejado, devido à falta de disponibilidade de ligações mais diretas.

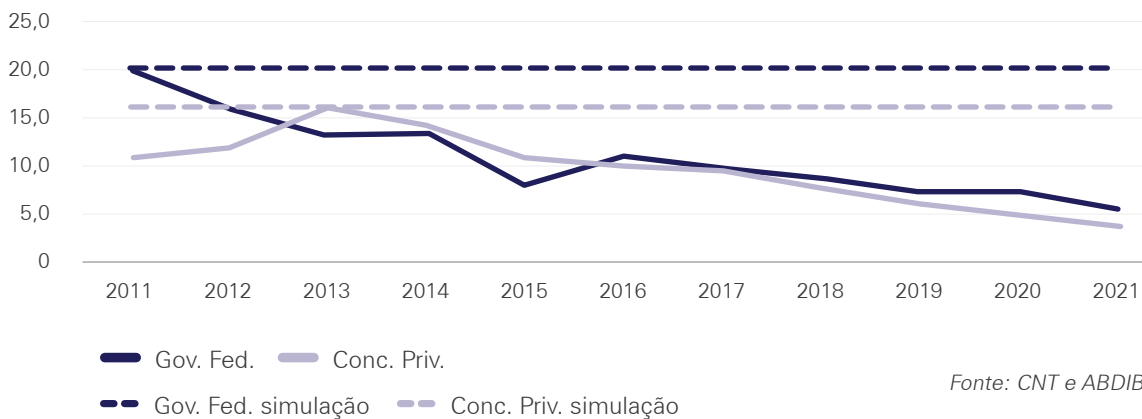
O segundo ponto das carências do nosso modal rodoviário está na sua qualidade. Segundo levantamento da CNT, apenas 38% da malha rodoviária pavimentada é considerada ótima ou boa. Os 62% restantes, que apresentam algum

tipo de problema, são considerados regulares, ruins ou péssimos e contribuem para aumentar o custo do transporte em cerca de 31%.

A causa disto é conhecida: redução dos investimentos em infraestrutura de transporte rodoviário. Segundo levantamento da CNT, constante do seu boletim econômico, os investimentos a este título caíram de R\$ 20,1 bilhões em 2011 para apenas R\$ 5,8 bilhões em 2021 (em moeda de 2021), correspondendo a uma queda de 71,1% em termos reais, como pode ser observado no gráfico abaixo.



Investimentos em Rodovias (R\$ bilhões de 2021)



Os investimentos privados realizados através de concessões também vêm sendo reduzidos desde 2013, quando atingiram R\$ 16,2 bilhões, tendo alcançado apenas R\$ 6,2 bilhões em 2021 (queda de 62%).

Só para se ter uma ideia do que isto representa, se nestes últimos onze anos, o governo tivesse investido no setor o mesmo montante aplicado em 2011, teríamos injetado mais de R\$ 100 bilhões no sistema. E se o setor privado tivesse mantido no período, via concessões, o mesmo valor investido em 2013 (ponto mais alto), o setor teria recebido R\$ 70 bilhões adicionais. Ou seja, esta simulação, que compara as linhas

pontilhadas com as respectivas evoluções, mostra que R\$ 170 bilhões deixaram de ser alocados em investimentos nas rodovias brasileiras.

Este comportamento nos colocou, no biênio 2019/20, num dos piores resultados do indicador de Competitividade Brasil, apurado pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, que considerou 18 países selecionados, com base em estatísticas do *The Global Competitiveness Report 2019, World Economic Forum*.

No quesito infraestrutura de transportes, o Brasil ocupou a 15ª colocação, ficando melhor apenas do que Peru, Colômbia e Índia. Desagregan-

do o indicador, o Brasil ficou em último lugar no item qualidade das rodovias e em 14º lugar no índice de conectividade, em que pese a melhora no desempenho deste último.

Para endereçar o desafio do investimento no sistema rodoviário, precisamos inserir seu planejamento numa estratégia de desenvolvimento de médio e longo prazos, coordenada com os demais modais, combinando investimentos públicos e privados, que não são inimigos, mas complementares. O Estado, *lato sensu*, complementa os investimentos privados nos trechos onde não há retorno econômico e nos projetos disruptivos de interesse social e estratégico.

Os modelos de PPPs têm sido exitosos no Brasil, e um importante indicador está na qualidade das rodovias concedidas, que apresentam, continuamente, melhores desempenhos do que as sob gestão pública.

Um programa de concessões bem-sucedido precisa de projetos e estudos de viabilidade de qualidade, de um corpo técnico capacitado, suportados por matriz de risco abrangente e bem distribuída entre as partes, regras de licenciamento ambiental e de desapropriações eficientes, contratos que atendam às melhores práticas, segurança jurídica e respeito aos contratos e que considerem todos os aspectos ASG demandados pelo mercado.

No âmbito da execução dos contratos, torna-se imprescindível a criação da metodologia de reequilíbrio por conta da pandemia da Covid-19 e do preço dos insumos.

O Estado, *lato sensu*, complementa os investimentos privados nos trechos onde não há retorno econômico e nos projetos disruptivos de interesse social e estratégico.

Posto isso, para que as concessões atuais continuem a prestar seus serviços e para que haja êxito em novas concessões, além das medidas matriciais já mencionadas anteriormente, é necessário ainda:

- No âmbito da execução dos contratos, torna-se imprescindível a criação da metodologia de reequilíbrio por conta da pandemia da Covid-19 e do preço dos insumos. Não é segredo que o setor de rodovias vem sofrendo com a alta do preço dos insumos, com destaque para o asfalto, que subiu 68,33% de outubro de 2020 a dezembro de 2021;
- Recuperar a capacidade do poder público de investir na malha rodoviária (União, Estados e Municípios), com intervenções de manutenção, recuperação e construção em trechos que tragam maior ganho de produtividade para a economia, atuando em conjunto com a iniciativa privada;
- Impedir mudanças legislativas que criem benefícios para grupos específicos de usuários ou criem obrigações não previstas em contrato, sem o necessário reequilíbrio e que não onerem o usuário;
- Solucionar os casos de concessões rodoviárias em processo de relicitação, de forma a garantir que sejam observados e cumpridos os procedimentos e prazos especificados na legislação e regulamentação.

3.4.2 Ferrovias

As ferrovias poderão ter importante função nos transportes de cargas e passageiros no Brasil.

Como visto anteriormente, o PNL 2035 trabalha com estimativa de aumento significativo da participação do modal ferroviário na matriz de transporte, passando de 18% no Cenário-Base 2017 para 43% no Cenário 9. Isto representa um aumento de 267% em TKU.

É fundamental que o Brasil avance na expansão da malha ferroviária, mas não apenas para romper gargalos no escoamento de commodities (granéis sólidos minerais e agrícolas). Será preciso avançar, também, de forma disruptiva, no transporte de carga geral, que é hoje o que mais demanda o modal rodoviário e que mais polui o meio ambiente, bem como o de passageiros, para alcançarmos uma matriz de transportes mais racional e equilibrada do ponto de vista econômico e ambiental.

Sancionado em dezembro de 2021, o Marco Legal das Ferrovias trouxe mudanças significativas para o setor, tanto no que diz respeito ao transporte de cargas quanto ao de passageiros, sendo a principal delas a que abre espaço para a implantação de novas ferrovias pelo modelo de autorização.

Diante da repercussão positiva do regime de autorização entre os operadores ferroviários, é fundamental que se encontre uma maneira de conceder as autorizações sob a proteção de uma regulamentação que dê segurança jurídica aos contratos. Até fevereiro deste ano, 78 requerimentos de outorga por autorização foram registrados pelo Ministério da Infraestrutura. Se aprovados, eles significam a implantação de 20 mil quilômetros de novos trilhos, com investimentos da ordem de R\$ 237 bilhões.

A possibilidade de adaptação dos contratos de concessão para a modalidade de autorização pode ser incluída entre os avanços mais significativos para o setor nos últimos anos. Houve



+267%
em TKU

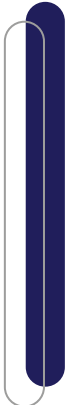


78
requerimentos
de outorga por
autorização

outros, como o tratamento dado aos acidentes causados por terceiros, seguros e ao transporte de produtos perigosos previstos no novo Marco.

Mesmo com esses avanços, outros temas além da regulamentação da adaptação dos contratos de concessão para autorização ainda precisam ser endereçados/ regulamentados para que a aplicação do novo Marco se dê num ambiente de maior segurança jurídica.





A legislação precisa ser modernizada e adequada aos novos instrumentos legais que regem as concessões e as autorizações.

Entre eles estão o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão; a regulamentação da instituição da autorregulação, com a definição de uma entidade privada para estabelecer normas técnicas para o setor e os critérios de avaliação do desempenho (nos EUA, o papel do autorregulador é exercido pela *Association of American Railroads* – AAR, com participação de entidades da indústria ferroviária).

Merecem destaque a contratação de seguros, a relação entre o trânsito e o transporte ferroviário, os critérios para contabilização de acidentes causados exclusivamente por terceiros; a regulamentação da devolução ou desativação dos trechos ferroviários, as operações acessórias e a regulamentação de mecanismos de ajustes das tarifas de transporte.

Um outro ponto a ser observado é a necessidade de se modernizar a legislação sobre as desapropriações por utilidade pública, regida por um Decreto-lei, o de nº 3356, assinado pelo presidente Getúlio Vargas em 1941. A legislação precisa ser modernizada e adequada aos novos instrumentos legais que regem as concessões e as autorizações.

No que diz respeito às ferrovias, foi publicada a Resolução nº 5819/2018 para as concessionárias rodoviárias e ferroviárias requererem a Declaração de Utilidade Pública – DUP para projetos e investimentos. O documento é complementado pela Portaria SUFER nº 97/2021 para

os projetos ferroviários. A dificuldade existente é não ter efetividade para a obtenção de DUP de áreas públicas municipais e estaduais por meio do Poder Legislativo — visto que as Câmaras Municipais e as Assembleias Legislativas frequentemente ignoram a norma federal sobre esse procedimento.

Mesmo em se tratando de uma questão setorial das ferrovias, sugere-se aqui a negociação em torno de uma proposta legislativa que altere o Decreto-lei nº 3356/1941, de forma que as DUP em áreas públicas municipais e estaduais não sejam emitidas pelas Câmaras e Assembleias. Isso permitirá que no âmbito das prorrogações das concessões ferroviárias já autorizadas pela ANTT, valha uma só norma para as áreas da União, dos Estados e dos Municípios.

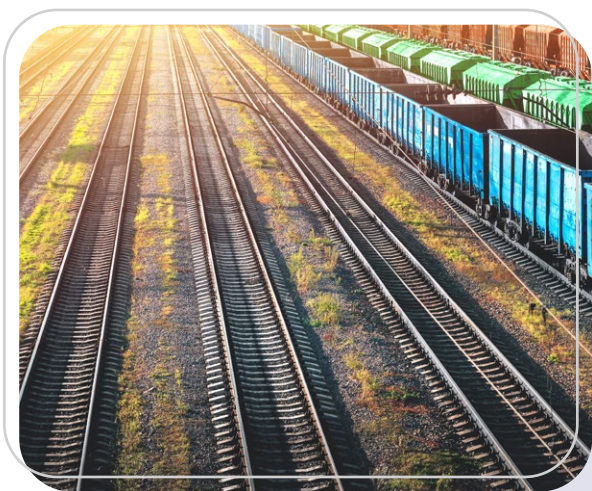
Renovação Antecipada

A renovação antecipada das concessões ferroviárias da década de 1990 foi incluída no Programa de Investimentos em Logística – PIL do Governo Federal em junho de 2015. A estruturação dos projetos e a aprovação do arcabouço legal foram realizadas pelo PPI. Depois de passar por diversas etapas, a agenda finalmente se concretizou com as assinaturas dos primeiros contratos de prorrogações antecipadas da Rumo Malha Paulista (RMP) e das Estradas de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e Estrada de Ferro Carajás (EFC). A prorrogação da concessão da MRS logística foi autorizada pelo TCU no início de junho de 2022, e o termo aditivo ao contrato deverá ser assinado em julho deste ano.

No momento, estão em trâmite os processos da Ferrovia Centro Atlântica - FCA, e da Rumo - Malha Sul, todos já qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. A Ferrovia Teresa Cristina, fundamental para o transporte de carvão para as usinas termelétricas de Santa Catarina, também já formalizou à ANTT seu interesse em renovar o contrato antecipadamente.

Com as prorrogações antecipadas das concessões qualificadas pelo PPI, a FGV estima o aumento do volume transportado em cerca de 70 milhões de toneladas/ano, o que deverá contribuir para redução de cerca de 30% dos custos de transporte, além da redução de acidentes e de emissão de gases poluentes.

A partir das prorrogações, as concessionárias deverão investir mais de R\$ 30 bilhões, nos primeiros cinco anos a partir da assinatura de renovação dos contratos de concessão. Esses recursos serão direcionados ao aumento da capacidade de transporte da malha, para a redução de conflitos urbanos e para a superação de gargalos logísticos. O investimento cruzado, importante instrumento criado pela Lei 13.448/2018, já foi utilizado para viabilizar a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) e a aquisição de trilhos para as obras da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Ambas as ações já estão sendo implementadas pela Vale S.A.



Para expandir de forma integrada a malha ferroviária brasileira, precisa-se construir as novas ferrovias qualificadas pelo PPI, de forma a estimular a intermodalidade.

Expansão Integrada do Sistema Ferroviário Nacional

São significativas e importantes as obras de infraestrutura qualificadas pelo Governo Federal no Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, no tocante à expansão das ferrovias — com a permissão, inclusive, da interligação com os projetos de obras em portos, rodovias e hidrovias para proporcionar maior eficiência e melhores condições à intermodalidade de transportes no Brasil.

Para expandir de forma integrada a malha ferroviária brasileira, precisa-se construir as novas ferrovias qualificadas pelo PPI, de forma a estimular a intermodalidade — cujo crescimento é fundamental para a melhor utilização da infraestrutura no Brasil. Isso reduzirá o “Custo Brasil” no que diz respeito aos transportes, equacionando o uso das vantagens de cada modal, inclusive quanto à diminuição do consumo de energia e dos impactos ambientais.

Entre os projetos de novas ferrovias qualificadas no PPI destacam-se o do Trecho Mara Rosa/GO a Água Boa/MT da FICO - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (EF - 354); o do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul (EF - 151); o da FIOL - Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF - 334) e o da Ferrogrão (EF - 170). Com extensão de 933 quilômetros, esse projeto conecta a região agrícola mato-grossense de Sinop ao Porto de Itaituba, em Miritituba no Pará.

Entre as novas ferrovias que não são objeto do PPI destaca-se o projeto de implantação da ferrovia Nova Transnordestina (EF-232), com extensão de 1.753km, que está sendo construída com recursos da CSN, Valec, Finor, BNDES, BNB e Sudene.

Uma nova possibilidade para a expansão do sistema ferroviário é a inserção do modelo de corredores *short lines* ferroviários (ferrovias com ramais de curta distância), nos quais é possível operar trens de carga e de passageiros.

De modo geral, é fundamental que as políticas públicas mencionadas que estejam apresentando bons resultados sejam consideradas políticas de Estado:

- As prorrogações antecipadas devem ter seu ritmo acelerado para viabilizar ainda mais investimentos;
- A regulamentação da Lei 14.273/2021 deve assegurar um ambiente seguro e atrativo para que as autorizações efetivamente sejam concretizadas. De outro lado, essa mesma regulamentação precisa modernizar ainda mais a regulação aplicável às concessões, de modo a reduzir o enorme fardo regulatório ainda existente;
- Os benefícios do Reporto, previsto agora até o final de 2023, devem ser incorporados aos planos plurianuais e absorvidos pela Reforma Tributária, que não pode acarretar, de forma alguma, aumento da carga incidente sobre o setor de transportes.

Além disso, é imprescindível que haja retomada de investimentos públicos no setor. Difícil imaginar um significativo aumento da malha ferroviária em atuação direta do Poder Público.

Uma nova possibilidade para a expansão do sistema ferroviário é a inserção do modelo de corredores *short lines* ferroviários (ferrovias com ramais de curta distância), nos quais é possível operar trens de carga e de passageiros.



3.4.3 Portos

O modal aquaviário vem ganhando espaço na matriz de transportes brasileira na última década, notadamente a partir da aprovação da nova Lei dos Portos (Lei 12.815/2013), que liberou portos privados para o transporte de cargas de terceiros. O setor, que até então dependia da boa vontade pública para seu desenvolvimento, passou a ter maior protagonismo da iniciativa privada.

Este movimento é absolutamente positivo para um país com as dimensões territoriais como o nosso, com mais de 8 mil quilômetros de costa e mais de 20 mil quilômetros de rios navegáveis, que desde os anos 60, focou no desenvolvimento do modal rodoviário, deixando para trás os transportes ferroviário e aquaviário.

Mais recentemente, observamos novos avanços no setor.

O primeiro foi com a edição da Lei 14.047/2020 - chamada de "Minirreforma do setor portuário" - que trouxe importantes avanços, permitindo a dispensa de licitação para arrendamento em determinadas situações, expandindo o prazo dos contratos de uso temporário e deixando expressa a natureza privada dos contratos entre concessionários e terceiros.

O segundo foi a aprovação, no início do ano, da Lei 14.301/2022, conhecida BR do MAR, que cria as condições para ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem no país, incentivando a concorrência e a competitividade no setor, através do desenvolvimento da indústria naval de cabotagem, da ampliação da frota, da qualificação e capacitação profissional, dentre outros.

O terceiro foi a desestatização, pelo prazo de 35 anos, da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) - a primeira da história do setor – envolvendo investimentos privados de cerca de R\$ 850 milhões.

Destaque-se, também, a previsão para a desestatização dos portos de Santos e Itajaí. O cenário promete ser ainda mais alvissareiro com o aprimoramento de algumas questões regulatórias e da atuação da ANTAQ.

As modelagens devem estar atentas para garantir a competitividade dos certames, inclusive encorajando empresas com experiência em operação portuária a participarem dos consórcios. Deve-se ademais buscar a manutenção dos direitos dos atuais ocupantes de áreas em portos públicos e o estabelecimento de regras que impeçam o abuso econômico por parte dos concessionários que substituirão as companhias docas.

A concessão dos serviços nos canais de acesso em portos públicos, a exemplo do que vem sendo estudado para o porto de Paranaguá, também representará importante conquista para o aprimoramento das operações.

O regime do REPORTO deve ser mantido pois tem se mostrado indispensável para viabilizar investimentos e é preciso que a infraestrutura rodoviária e ferroviária esteja pronta para alimentar os portos.

Será preciso, também, acompanhar os impactos da logística do transporte marítimo internacional, cujos preços subiram extraordinariamente nos últimos meses.



Brasil
+ 8 mil km
de costa



+ 20 mil km
de rios navegáveis

3.4.4 Aeroportos

A infraestrutura aeroportuária apresentou importantes avanços nos últimos anos. Houve modernização dos terminais de passageiros e de carga, melhoria da eficiência operacional e ampliação das capacidades de transporte de carga e passageiros, tudo viabilizado pelo programa de concessões que se encontra em sua sétima rodada.

A pandemia da COVID-19 afetou de sobremaneira o setor nos anos 2020-2021 - com queda sem precedentes do volume de passageiros - que mostrou sua importância no apoio logístico para a distribuição de vacinas e na logística de cargas, numa economia que incrementou rapidamente o comércio eletrônico.



Os fluxos de passageiros vêm sendo retomados, mas ainda falta muito para alcançar os níveis pré-pandemia, sobretudo nos voos internacionais, dada a eliminação de várias rotas e as medidas sanitárias que ainda restringem a disposição dos turistas em viajar. No tocante aos fluxos de viagens corporativas, a intensificação do uso de aplicativos de videoconferência trouxe uma diminuição deste segmento, de forma que as companhias aéreas e os operadores aeroportuários defrontam-se com um novo perfil de demanda no pós-pandemia.

No tocante aos fluxos de viagens corporativas, a intensificação do uso de aplicativos de videoconferência trouxe uma diminuição deste segmento.

Importante destacar que a pandemia foi rapidamente reconhecida pelas autoridades brasileiras como um evento de força maior, permitindo à ANAC uma revisão dos valores de outorgas a pagar e de obrigações de investimentos a cumprir nos anos de 2020 e 2021, o que suavizou o tremendo impacto no fluxo de caixa dos operadores aeroportuários. Este fato reforçou o respeito aos contratos e o papel do regulador.

Alguns desafios ainda permanecem. O primeiro é a implementação das devoluções amigáveis, no âmbito da Lei 13.448/2017, para reciclagem dos ativos das primeiras rodadas de concessão, que se encontram em dificuldades de cumprir as obrigações contratuais. Apesar do diploma legal ter sido aprovado pelo Congresso Nacional em 2018 e regulamentado em 2019, ainda



22 aeródromos

concedidos pelo Estado de São Paulo à iniciativa privada em 2021

há dificuldades para a aprovação junto ao TCU dos editais de licitação dos aeroportos de Natal (ASGA) e Campinas (VCP).

O aeroporto Tom Jobim (Galeão), por sua vez, também já se posicionou pela devolução do ativo, que deve compor um novo bloco juntamente com o aeroporto de Santos Dumont, para a oitava rodada de concessões programada para 2023. Assim, a validação do processo de devolução amigável (sem decretação da caducidade) do Galeão será essencial para a execução da oitava rodada do programa de concessões aeroportuárias.

Um segundo desafio será a redefinição do papel da INFRAERO que, com a concessão da maioria dos aeroportos brasileiros, deverá ficar limitada à prestação de serviços aeroportuários e à gestão de pequenos aeroportos regionais.

Outro importante desafio será a elaboração de uma política de longo prazo para a utilização dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), que deverá incluir um programa de investimentos em aeroportos regionais que considere a vocação de cada aeroporto e região, por meio de um plano de aviação regional que estimule o desenvolvimento do transporte aéreo em localidades com atendimento precário.

O Estado de São Paulo concedeu à iniciativa privada 22 aeródromos em 2021, iniciativa que deve ser seguida por outros Entes da Federação, como Jaguaruna em Santa Catarina.



3.4.5 Mobilidade urbana

A mobilidade urbana é uma atividade essencial para a sociedade, já que se refere à locomoção das pessoas entre os espaços para atender às suas necessidades. Ela é definida como qualquer tipo de movimento – a pé, de carro, ônibus, bicicleta, skate, cadeira de rodas, trem ou metrô – que tenha como finalidade o deslocamento de um ponto a outro em um espaço geográfico.

Um dos grandes desafios do nosso tempo é que a urbanização e o aumento da concentração de pessoas sem o devido planejamento, inviabilizaram a mobilidade urbana adequada, piorando a qualidade de vida das pessoas, não só pelo tempo gasto nos deslocamentos como também pelos efeitos ambientais adversos decorrentes dos congestionamentos de carros, ônibus e caminhões movidos a combustíveis fósseis, etc. Nesse contexto, é preciso buscar alternativas sustentáveis e estratégias para enfrentar o desafio da mobilidade urbana.

Paralelamente à execução de projetos sustentáveis dentro das cidades, como ciclovias, por exemplo, a ABDIB defende, principalmente para as grandes metrópoles do país, uma expansão acelerada da malha de transporte de passageiros sobre trilhos, a partir de uma política pública inserida numa estratégia de desenvolvimento da infraestrutura, que considere a aplicação conjunta de recursos públicos e privados e a transição energética rumo a uma economia mais verde.

Um quarto desafio está nas questões tributárias, como IPTU e combustíveis de aviação. O querosene de aviação é onerado com impostos mais elevados que em outros países e tampouco há alíquotas unificadas no Brasil. Há cobranças e tentativas de cobranças de IPTU sobre vários ativos de infraestrutura, após decisão em processo julgado no STJ, que trouxe um ônus para o as concessões em geral, ao prever a tributação do ativo sob administração privada, antes imune sob administração pública.

À parte a carência de critérios e de razoabilidade sobre a incidência do IPTU, há concessões que consideraram este custo e outros onde ele sequer foi considerado. As indefinições trazem riscos adicionais para a avaliação de novos ativos a serem concedidos.

É preciso buscar alternativas sustentáveis e estratégias para enfrentar o desafio da mobilidade urbana.

Contudo, para viabilizar investimentos privados na expansão e no aprimoramento da infraestrutura e dos serviços de mobilidade urbana, é necessário garantir segurança jurídica aos contratos, cuja regulamentação é, em grande parte, matéria de competência de Estados e Municípios.

Visando a aprimorar a oferta de transporte público nas unidades regionais e a organização da prestação dos serviços de transporte público, evitando-se, ainda, a aparente sobreposição de competências dos entes federativos que as integram, torna-se importante a criação de uma entidade que coordene, regule e fiscalize de maneira centralizada a gestão associada à prestação de serviços de mobilidade urbana.

Nesse contexto, a ABDIB também advoga pela criação de Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT), com atuação de governos e órgãos públicos de Estados, Municípios das Regiões Metropolitanas, e sociedade civil organizada, comportando responsabilidades de planejamento, gestão e execução dos temas de mobilidade urbana.

As vantagens da criação de AMTs são o planejamento e gestão integrados e de longo prazo, verificação de impacto de cada novo projeto, transparência na tomada de decisão, racionalidade na aplicação de recursos e desvinculação política das decisões.

Um dos grandes desafios do nosso tempo é que a urbanização e o aumento da concentração de pessoas sem o devido planejamento, inviabilizaram a mobilidade urbana adequada, piorando a qualidade de vida das pessoas.



Idealizar políticas públicas que contemplem a inserção de tecnologias e modais de mobilidade urbana.

Além das medidas de caráter matricial horizontal já mencionadas neste relatório, que afetam toda a infraestrutura, a ABDIB sugere algumas mais específicas do setor:



Idealizar políticas públicas que contemplem a inserção de tecnologias e modais de mobilidade urbana, como veículos leves sobre trilhos (VLT), mobilidade elétrica, a gás e a combustível verde, sistemas alternativos como compartilhamento de carros e bicicletas, aplicativos de transporte, e modernização de sistemas de gestão e de monitoramento de tráfego.



Identificar, estudar e modelar projetos de concessões e parcerias público-privadas (PPP) para expansão e operação de sistemas de metrô, trens urbanos, VLTs e outras tecnologias;



Apoio federal na instituição de garantias públicas em contratos de concessão relacionados à mobilidade urbana de responsabilidade de Estados e Municípios;



Idealizar política de segurança pública operacional para a mobilidade urbana, considerando os graves episódios de furtos de cabos que paralisam linhas inteiras, afetando a operação dos transportes de massa operados pelos setores públicos e privados;



Apoio ao resgate do transporte ferroviário regional de passageiros.

Quanto às AMTs, em que pese a legislação existente - Leis 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), 10.257/2001 (Estatuto das Cidades) e 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole), é importante apoiar as discussões para a aprovação do PL 3278/21, em trâmite no Congresso Nacional, que atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A ABDIB enfatiza a necessidade de avanço prioritário nos seguintes pontos:



Compatibilização entre competências federal, estadual e municipais;



Gestão dos contratos de concessões existentes, incluindo soluções para os pontos conflitantes no âmbito dos respectivos contratos;



Alternativas de fontes de financiamento não tarifário;



Mecanismos para fiscalização dos sistemas e correção das eventuais inconsistências encontradas;



Criação de autonomia da AMT sobre os demais órgãos de transporte existentes nas regiões metropolitanas;



Formas de impulsionar a participação dos sistemas de alta capacidade na matriz de transporte da região metropolitana garantindo a saúde financeira da AMT;

Para viabilizar investimentos privados na expansão e no aprimoramento da infraestrutura e dos serviços de mobilidade urbana, é necessário garantir segurança jurídica aos contratos.



3.5 ILUMINAÇÃO PÚBLICA

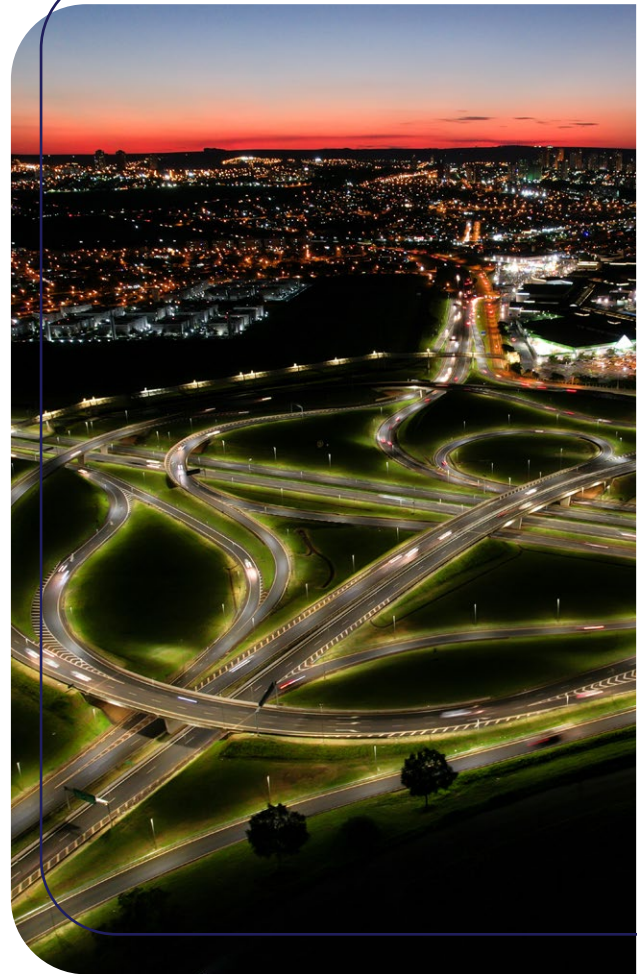
O setor de iluminação pública floresceu amplamente nos últimos anos, estimulado pela Resolução Normativa 414/2010, da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), que determinava a transferência da gestão da infraestrutura pública aos Municípios.

Desde então, diversos Municípios celebraram contratos de parcerias público-privadas (PPP) para viabilizar essa gestão, sob uma ótica de modernização dos parques de iluminação pública. Hoje, o setor divide com o saneamento básico o papel de protagonista nas concessões municipais.

A larga experiência de projetos traz consigo bons exemplos de práticas exitosas e, por outro lado, ilustra a necessidade de alguns aprimoramentos, seja em temas já presentes desde o nascedouro do setor, seja por aqueles que evidenciam a necessidade de ir adiante, aprimorando o potencial da infraestrutura de iluminação pública.

No primeiro grupo, o destaque é, sem dúvida, na ampliação da utilização da Contribuição para o Custeio da Iluminação Pública (COSIP). Criada em 2002, a COSIP é a responsável pelo sucesso dos contratos, tendo em conta sua solidez e liquidez como fonte de recursos ao pagamento e garantia das contraprestações públicas. No entanto, a utilização da COSIP ainda é vista com contornos bastante limitados, impedindo, por exemplo, seu emprego em projetos que abracem novas tecnologias, o que constitui, justamente, o segundo grupo, voltado à ampliação do potencial dos projetos de iluminação pública.

O enfrentamento desses temas, diretamente relacionados, é essencial para que o setor possa evoluir com maior segurança jurídica e alinhado com as novas tecnologias, cuja implantação dialoga diretamente com o aproveitamento e a otimização da infraestrutura de iluminação nos Municípios.



A ABDIB entende que a implantação de novas tecnologias urbanas é imprescindível ao desenvolvimento nacional, sendo certo que as cidades têm papel preponderante na atração de investimentos e na melhoria da qualidade de serviços ofertados à população, cada vez mais concentrada nos centros urbanos.

O conceito de cidades inteligentes (*smart cities*) domina o debate urbanístico e desenvolvimentista mundial e se insere numa competição cada vez mais acirrada pelos grandes centros urbanos globais. A oferta de serviços alinhados com o avanço tecnológico e com as demandas sociais, industriais e de negócios é um diferencial nessa concorrência e aquelas cidades mais bem preparadas terão uma vantagem na atração de investimentos globais.

Nesse contexto, a gestão de infraestrutura de iluminação pública é o campo fértil natural para a implementação de serviços próprios das *smart cities*, em especial no momento que o país começa a vislumbrar a tão aguardada implantação da tecnologia 5G. O aproveitamento da capilaridade das redes é essencial ao alcance desses serviços na área urbana. O correto aproveitamento dessa rede é imprescindível à otimização dos serviços relacionados à iluminação pública.

Contudo, paradoxalmente, ainda se vê muita timidez na elaboração e aplicação de políticas públicas assertivas na prestação de serviços inteligentes e, menos ainda, na sua interrelação com a infraestrutura de iluminação pública. Ao contrário, os contratos existentes são majoritariamente restritos à própria iluminação, sem integrar serviços e utilidades acessórias.

Uma das causas para essa realidade adversa às *smart cities* é a falta de recursos necessários à implantação dessas novas tecnologias e à prestação dos serviços correlatos. E, nesse ponto, as limitações à utilização da COSIP surgem como principal entrave, tendo em vista a interpretação bastante restrita ao emprego dos recursos apenas à infraestrutura específica de iluminação.

A ABDIB entende ser necessário revisitar a regulamentação da COSIP, de modo a ampliar as possibilidades de uso dos recursos oriundos da arrecadação dessa contribuição. Em primeiro lugar, os dados dos contratos existentes dão conta de que a COSIP é mais do que suficiente à cobertura dos custos de prestação dos serviços específicos de iluminação pública. Há, assim, um excedente de recursos que poderiam ser direcionados à ampliação dos escopos dos contratos de PPP, albergando serviços relacionados às novas tecnologias, sem causar escassez nos demais usos já autorizados da COSIP.

Além disso, já se percebe iniciativas na jurisprudência que buscam uma interpretação mais flexível das possibilidades de emprego dos re-

ursos da COSIP, reconhecendo a necessidade de viabilizar investimentos relevantes ao interesse público.

No entanto, o cenário atual ainda é de muita insegurança jurídica, o que desestimula a alocação da COSIP para serviços acessórios à iluminação pública, o que somente poderá ser definitivamente resolvido com alterações na regulamentação da Contribuição. A intenção, nesse aspecto, está longe de desvirtuar os objetivos originais da COSIP e não busca retirar ou diminuir a importância da sua destinação à iluminação pública.

O entendimento da ABDIB é que o desenvolvimento nacional depende diretamente da evolução da infraestrutura urbana e do aprimoramento da prestação dos serviços pelos Municípios à população. Essa evolução é relevante à melhora na qualidade de vida da sociedade e, também, à atração de empresas e novos negócios, cada vez mais demandantes por *smart cities*.

Para tanto, é preciso avançar sobretudo nos seguintes aspectos:



Elaboração de políticas públicas de *smart cities*, com articulação e apoio do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR);



Alteração da regulamentação da COSIP, de modo a conferir maior segurança jurídica a sua utilização em serviços acessórios à iluminação pública;



Aprimoramento de mecanismos contratuais que fomentem, de forma mais efetiva, a incorporação de serviços acessórios inteligentes em PPPs de Iluminação Pública;



Desenvolvimento de novas tecnologias, com apoio de entidades voltadas para a inovação.

4

**UMA AGENDA PARA
OS PRIMEIROS 100
DIAS DE GOVERNO**





1

DEFINIÇÃO DE ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

Estabelecer as prioridades para a retomada do crescimento do país, respeitadas as condicionantes internacionais como a transição energética para uma economia verde com menos emissões e a desglobalização das cadeias produtivas, alicerçadas sobre 3 pilares estruturantes e disruptivos: investimento em infraestrutura, reindustrialização e melhoria da distribuição de renda para o crescimento sustentável;

2

REFORMA DO ESTADO

Reforma Orçamentária: Alterar as regras do Teto de Gastos, de forma a melhorar a composição dos gastos públicos. Reduzir a participação das despesas correntes e aumentar a dos investimentos em infraestrutura. Nova regra: teto para despesas correntes e piso para investimentos. Avançar no processo de desestatização através de privatizações e concessões (puras e/ou patrocinadas);

Reforma Tributária: Simplificação do complexo sistema tributário brasileiro e da eliminação das distorções que inibem e prejudicam a produção e o investimento. O novo sistema deve contemplar a instituição de impostos sobre o valor agregado, sobre a renda e patrimônio e a eliminação parcial e gradativa de benefícios/renúncias fiscais;

Reforma Administrativa: Busca de eficiência do setor público, eliminando as distorções existentes entre as diversas carreiras e as progressões automáticas e permitindo que as contratações daqui por diante sejam feitas sob novas bases, com o objetivo de redução das despesas correntes e liberação de recursos para investimento;

3 POLÍTICA INDUSTRIAL

Elaborar conjunto de medidas (fiscais e creditícias) visando à recuperação da indústria, através da identificação dos segmentos de produção importantes para o desenvolvimento tecnológico (indústria 4.0 e tecnologia 5G) para inserção competitiva da economia no cenário internacional e reforçar a segurança produtiva nacional e a reindustrialização.

4 AGENDA LEGISLATIVA DA INFRAESTRUTURA

Além dos novos instrumentos legais a serem propostos, atuar para a conclusão das votações das seguintes matérias, já em trâmite no Congresso Nacional:

PL 2.646/20: Debêntures de infraestrutura, que abre espaço para que investidores institucionais comprem títulos mais rentáveis e incentiva a emissão de títulos atrelados aos benefícios ambientais dos projetos (*green bonds*);

PL 7.063/17, que consolida e moderniza as regras para concessões em todas as suas modalidades;

PLs 168/18 e 2.159/21: Estabelecem normas gerais, competências da União, Estados e Municípios, aperfeiçoam aspectos processuais e consolidam normas existentes de licenciamento ambiental;

PL 459/17: Securitização, que estabelece procedimentos para securitização da dívida tributária dos entes públicos, operações que podem contribuir com o aumento de receita e impulsionar investimentos públicos e privados;

PLs 414/21 e 1.917/15: Promovem revisão da regulação do setor elétrico;

PL 4.881/12: Estabelece diretrizes para a mobilidade urbana;

PL 4.562/20: Institui regras para substituição de diretores de agências reguladoras

Substitutivo ao PL 2148/015: Estabelece diretrizes para a criação do Sistema Nacional Brasileiro de Comércio de Emissões (SBCE) e do Registro Nacional Integrado de Compensações de Emissões de Gases de Efeito Estufa (RNC GEE).

EMPRESAS ASSOCIADAS

ACCENTURE DO BRASIL LTDA
 ACCIONA INFRAESTRUTURAS S.A.
 AEGEA SANEAMENTO E PARTICIPAÇÕES S.A.
 ALSTOM BRASIL ENERGIA E TRANSPORTE LTDA
 ALUPAR INVESTIMENTO S.A.
 ALYA CONSTRUTORA S.A.
 ANDRADE GUTIERREZ S.A.
 ANDRITZ HYDRO LTDA
 AON HOLDING CORRETORES DE SEGUROS LTDA
 ARAP, NISHI & UYEDA ADVOGADOS
 ARCADIS LOGOS S.A.
 AROEIRA SALLES ADVOGADOS
 ARTERIS S.A
 AZEVEDO SETTE ADVOGADOS ASSOCIADOS
 BARBOSA MELLO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A.
 BARROS PIMENTEL, ALCANTARA GIL E RODRIGUEZ ADVOGADOS
 BDO RCS AUDITORES ASSOCIADOS LTDA
 BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA
 BMG SEGUROS S.A.
 BNDES – BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO
 ECONÔMICO E SOCIAL
 BR INFRA GROUP
 BRG CAPITAL
 BRK AMBIENTAL PARTICIPAÇÕES S.A
 BROOKFIELD BRASIL LTDA
 CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
 CAMARGO CORREA INFRA S.A.
 CAMPOS MELLO ADVOGADOS
 CASCIONE, PULINO, BOULOS SOCIEDADE DE ADVOGADOS
 CCR S.A.
 CEMIG – COMPANHIA ENERGÉTICA DE MINAS GERAIS
 CESCOP, BARRIEU, FLESCH & BARRETO
 SOCIEDADE DE ADVOGADOS
 COMPANHIA PAULISTA DE PARCERIAS - CPP
 CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A.
 CONSTRUTORA OAS
 COPASA – COMPANHIA DE SANEAMENTO DE MINAS GERAIS
 CPFL ENERGIA S.A
 CRASA INFRAESTRUTURA S.A.
 CSO AMBIENTAL DE SALTO SPE S.A. - CORPUS
 DA FONTE ADVOGADOS
 DELTA COMERCIALIZADORA DE ENERGIA LTDA
 DEMAREST ADVOGADOS
 DESENVOLVE SÃO PAULO
 ECB – EMPRESA CONSTRUTORA BRASIL S.A.
 EDP – ENERGIAS DO BRASIL S.A
 EGIS ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA
 ELETROBRAS - CENTRAIS ELÉTRICAS BRASILEIRAS S.A.
 ENEL DISTRIBUIÇÃO SÃO PAULO
 ENEVA S.A.
 ENGETEC CONSTRUÇÕES E MONTAGENS S.A.
 ENGIE BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA
 ERNST & YOUNG ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA
 FABIANE TESSARI SOCIEDADE INDIVIDUAL DE ADVOCACIA
 FATOR SEGURADORA
 FELSBERG E PEDRETTI ADVOGADOS E CONSULTORES LEGAIS
 FIDENS CONSTRUÇÕES S.A.
 FURNAS CENTRAIS ELÉTRICAS S.A.
 GENERAL ELECTRIC ENERGY DO BRASIL S.A.
 GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E
 ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA
 GO ASSOCIADOS CONSULTORIA EMPRESARIAL LTDA

GRECA DISTRIBUIDORA DE ASFALTOS LTDA
 GS INIMA BRASIL LTDA
 HAZTEC TECNOLOGIA E PLANEJAMENTO AMBIENTAL S.A.
 HITACHI ENERGY BRASIL LTDA
 HTB ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO S.A.
 INTERTECHNE CONSULTORES S.A.
 IPGC – INSTITUTO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DE CIDADES
 ISA CTEEP – CIA DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA PAULISTA
 ITAZI ENGENHARIA LTDA
 J.P. MORGAN S.A.
 KPMG STRUCTURED FINANCE S.A
 LEITE, TOSTO E BARROS ADVOGADOS ASSOCIADOS
 MACHADO, MEYER, SENDACZ E OPICE ADVOGADOS
 MACQUARIE BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA
 MADRONA ADVOGADOS
 MANESCO, RAMIRES, PEREZ, AZEVEDO MARQUES, SOCIEDADE DE ADVOGADOS
 MARSH CORRETORA DE SEGUROS LTDA
 MATTOS FILHO ADVOGADOS
 MOTTA FERNANDES ADVOGADOS
 NATTURIS CONSULTORIA E ASSESSORIA AMBIENTAL
 NEOENERGIA S.A
 NORTE ENERGIA S.A.
 NUCLEP - NUCLEBRÁS EQUIPAMENTOS PESADOS S.A.
 OEC – ODEBRECHT, ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO
 PINHEIRO NETO ADVOGADOS
 PRIMAV CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO S.A.
 PROMON ENGENHARIA LTDA
 REPUME REPUXAÇÃO E METALURGICA LTDA
 ROADIS BRASIL PARTICIPAÇÕES DE INFRAESTRUTURA LTDA
 ROLIM, VIOTTI, GOULART, CARDOSO SOCIEDADE DE ADVOGADOS
 RUMO S.A.
 SABESP - COMPANHIA DE SANEAMENTO BÁSICO DO ESTADO DE SÃO PAULO
 SANEAMENTO AMBIENTAL ÁGUAS DO BRASIL S.A.
 SANTOS BRASIL PARTICIPAÇÕES S.A.
 SIEMENS ENERGY BRASIL LTDA
 SIEMENS INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIA LTDA
 SOCICAM INFRAESTRUTURA E PARTICIPAÇÕES LTDA
 SOLVI PARTICIPAÇÕES S.A.
 STATE GRID BRAZIL HOLDING S.A.
 TAESA - TRANSMISSORA ALIANÇA DE ENERGIA ELÉTRICA
 TAROBÁ ENGENHARIA E NEGÓCIOS LTDA
 TAUIL & CHEQUER ADVOGADOS
 TERRAFIRMA CONSULTORIA EMPRESARIAL E DE PROJETOS LTDA
 TOZZINI, FREIRE TEIXEIRA E SILVA ADVOGADOS
 TSEA ENERGIA
 ULTRAPAR
 UNA CONSULTORIA ECONÔMICA
 VALE S.A.
 VALLYA ADVISORS ASSESSORIA FINANCEIRA LTDA
 VIEIRA REZENDE ADVOGADOS
 VINCI AIRPORTS
 VLI MULTIMODAL
 VOITH HYDRO LTDA
 WABTEC CORPORATION
 WEBUILD SPA
 WEG EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS S.A



ABDIB

www.abdib.org.br