



ABDIB



Agenda da Infraestrutura 2011 - 2014

101 propostas para
melhorar o ambiente
de negócios e viabilizar
investimentos



Índice

Editorial	5	Saneamento ambiental	31
Gestão pública	7	Energia elétrica	33
Reformas estruturantes	9	Petróleo e gás natural	35
Ambiente institucional	11	Telecomunicações	37
Ambiente regulatório	13	Diretoria Abdib	39
Agências reguladoras	15		
Financiamento	19		
Meio ambiente	21		
Licitação pública	23		
Transporte e logística	25		
Aeroportos	27		
Portos	29		



A conta que precisa ser feita na infraestrutura

Os investimentos em infraestrutura no Brasil estão em trajetória de crescimento, mas ainda em um patamar insuficiente quando comparados às necessidades. Em números atualizados, em 2003, foram realmente aplicados R\$ 58,2 bilhões de recursos públicos e privados em obras de energia elétrica, óleo e gás, transporte e logística, telecomunicações e saneamento. Em 2009, os investimentos feitos atingiram R\$ 121,9 bilhões.

O Brasil precisa, no entanto, de R\$ 160,9 bilhões de investimentos em infraestrutura por ano, todos os anos, por cinco anos consecutivos, sem interrupções, para eliminar gargalos que atrapalham a competitividade, o crescimento econômico e o bem-estar social. Se as carências seculares da população brasileira por acesso e atendimento de serviços públicos de infraestrutura não bastam, as fortes perspectivas de expansão da economia também pressionam por mais investimentos.

A conta, infelizmente, é dinâmica. Os investimentos necessários que deixam de ser

aplicados no presente aumentam a conta de forma exponencial no futuro. Deixar de investir o montante necessário de recursos hoje exige um valor muito maior amanhã.

A velocidade com que cresce a demanda por serviços de infraestrutura é bastante superior ao ritmo de expansão da oferta. Por isso, a infraestrutura que o Brasil precisará contar daqui cinco anos precisa começar a ser construída hoje, com anos de antecedência para as ações de planejamento.

A conta é alta, mas é factível. Em todos os setores de infraestrutura, agentes públicos e privados têm enfrentado desafios e provado competência ano após ano, conjugando capacidade investidora, técnica e gerencial. E somente com a conjugação desse leque de habilidades dos setores públicos e privados será possível fazer frente aos desafios.

Desde a década de 90, quando as primeiras leis ou alterações legislativas permitiram o retorno do capital privado ao setor de infraestrutura, houve substancial avanço na qualidade e na oferta

de serviços. Mas investidores de infraestrutura pensam em horizonte de décadas, não de meses. Para atrair investidores e parceiros, torna-se essencial, então, contar com alguns fatores, como estabilidade regulatória, harmonia institucional, eficiência na gestão ambiental e fontes de financiamento acessíveis, entre outros.

A Agenda da Infraestrutura 2011-2014 da Abdib visa organizar um conjunto de sugestões e ideias para atrair investimentos para a expansão da infraestrutura brasileira que atenda às demandas da sociedade e prepare a economia para o crescimento no ritmo esperado. Em toda a história mundial, não há país que tenha crescido, de forma sustentável e perene, sem investimento pujante em infraestrutura. Essa convicção permeia cada proposta desta agenda, cujo objetivo é mostrar como cada projeto que sai do papel cria um ciclo virtuoso para as empresas, as famílias e o país como um todo.





Premissas:

Os investimentos, principalmente em infraestrutura, são fundamentais para que o País possa crescer de forma sustentável. O Brasil, no entanto, tem aplicado, ao longo dos anos, um volume inferior de investimentos em comparação ao montante necessário, de forma que diversos gargalos se acumulam e minam o crescimento econômico e o desenvolvimento social. Além disso, será importante, na próxima década, alocar melhor os recursos disponíveis, com melhor relação entre custo e benefício, com aumento significativo da produtividade da administração pública brasileira.

Objetivos:

Melhorar a gestão dos gastos orçamentários e o funcionamento do Estado, por meio de medidas que se traduzam em aumento da produtividade da ação pública, crescimento dos investimentos públicos e melhor relação custo-benefício do funcionamento das instituições do Estado brasileiro.

Propostas:

1. Estabelecer indicadores quantitativos e qualitativos para mensurar o resultado do gasto público de acordo com metas.
2. Privilegiar o mérito no reajuste salarial do funcionalismo, hoje bastante impregnado por critérios corporativistas e retrógrados.
3. Reorganizar ou remanejar quadros existentes para funções prioritárias ou com demandas maiores e criar planos de carreira para funções prioritárias do Estado.

4. Rever procedimentos e funções dos órgãos públicos para racionalizar o trâmite dos investimentos e da gestão dos programas, conferindo mais eficácia ao uso dos recursos.
5. Dar transparência para os indicadores que mensurem a evolução das obras e as políticas públicas, de forma que possam, mais facilmente, colher elogios por metas atingidas e cobrança por resultados insuficientes.
6. Direcionar partes maiores do orçamento para investimentos a partir de um controle rigoroso sobre despesas com pessoal e gastos correntes.
7. Priorizar o investimento público para áreas como saúde, educação e segurança e aproveitar ainda mais a capacidade do setor privado de de investir em áreas nas quais há potencial e atratividade.
8. Reforçar a estrutura administrativa pública responsável por atividades de planejamento, estudo, projetos e licenciamento.
9. Ampliar a realização de projetos e estudos técnicos, ambientais e financeiros, de forma a acelerar licitações e leilões públicos.
10. Regularizar legislação que permite à iniciativa privada fazer estudos, projetos e inventários, sob conta e risco próprio, para empreendimentos de infraestrutura.

Investimentos na infraestrutura

(em bilhões de R\$, preços de 2009)



Investimentos públicos atingiram em 2009 pico de 66% do total de recursos aplicados no setor de infraestrutura, contra 34% da iniciativa privada

Fonte: ABDIB



Premissas:

O Estado onera excessivamente a atividade produtiva – e essa carga se traduz em produtos com preços mais elevados em comparação aos concorrentes internacionais, em perda de mercado e de competitividade. A quantidade de impostos, taxas e contribuições é enorme, sem contar as dezenas de mudanças em procedimentos e alíquotas em todos os níveis federativos. As regras previdenciárias e a legislação trabalhista também requerem um exame aprofundado e ação administrativa firme, de forma a garantir, de um lado, um sistema sustentável de pensão e aposentadoria e, de outro, motivação e redução de custos para a contratação de pessoal e para a formalização de empregos precários. A reforma política, nesse sentido, é vista como essencial para dar sustentação e ter o Congresso Nacional na liderança do processo.

Objetivos:

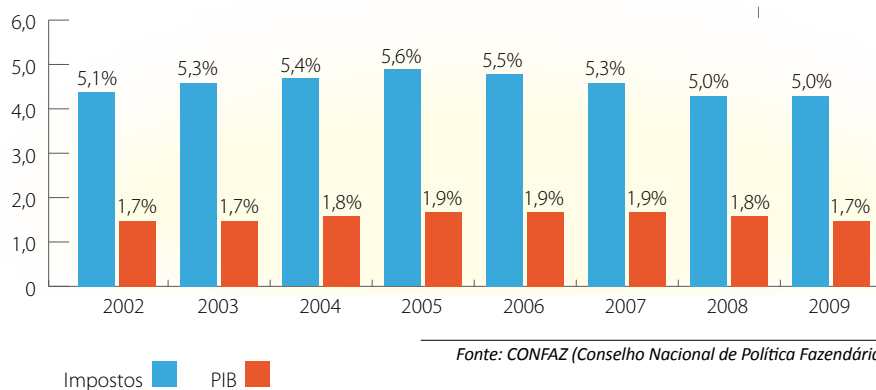
Simplificar a legislação tributária brasileira e reduzir o ônus para o cumprimento das obrigações com taxas, contribuições e impostos; modernizar as relações entre empresas e trabalhadores, em consonância com as novas necessidades da sociedade; estabelecer um sistema político que propicie a estabilidade e crie condições para o Congresso Nacional liderar as transformações políticas, econômicas e sociais; e garantir a sustentabilidade financeira do sistema previdenciário brasileiro.

Propostas:

1. Realizar uma reforma política no Brasil, modernizando tanto o sistema partidário quanto o eleitoral. Mecanismos como cláusulas de barreira, fidelidade partidária e idoneidade de candidatos têm poder para garantir maior estabilidade e previsibilidade à condução da agenda parlamentar, de forma que o Congresso Nacional possa reverberar os anseios da sociedade.
2. Estudar a instituição de um novo modelo de financiamento da atividade política e alguma forma de voto distrital que reduza a desproporcionalidade da representação e aproxime eleitores e eleitos.
3. Estabelecer uma reforma tributária com medidas que signifiquem desoneração de investimentos, fim dos impostos cumulativos e redução de carga tributária para serviços essenciais de infraestrutura como eletricidade, telecomunicações, saneamento básico, transporte e mobilidade.
4. No âmbito federal, ampliar as possibilidades de compensação tributária, permitindo que empresas que tenham créditos acumulados possam utilizá-los para o pagamento de quaisquer impostos, taxas e contribuições.
5. Reordenar a lógica da incidência da carga tributária brasileira, com desoneração de investimentos, produção e consumo.
6. Separar gastos sociais e assistencialistas de outros puramente previdenciários e estabelecer gestão financeira equilibrada entre arrecadação e pagamento de pensões.
7. Fazer prevalecer, nas relações de trabalho, as negociações entre empresas e trabalhadores, e reduzir o custo de contratação de novos profissionais.

Arrecadação de ICMS em infraestrutura

(sobre total de impostos no Brasil e sobre PIB)



Com a crise financeira e a retração da demanda, a arrecadação de ICMS sobre alguns serviços de infraestrutura arrefeceu, após alta contínua desde 2002.



Premissas:

Os agentes do mercado de infraestrutura precisam enfrentar um verdadeiro périplo para conduzir projetos de infraestrutura, fruto de paralisação repentina de obras e atrasos em processos administrativos.

Objetivos:

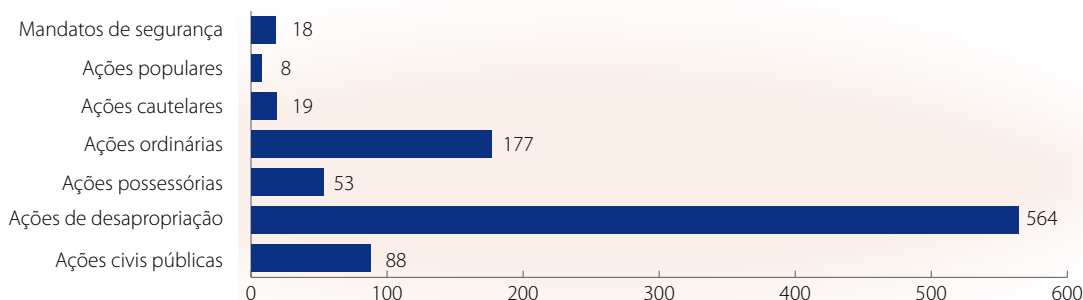
Garantir harmonia na atuação das instituições públicas envolvidas com decisões intrínsecas ao processo de investimento em infraestrutura e identificar e mitigar fatores de risco que causam conflitos judiciais, interrupção de obras e aumento dos riscos e custos dos empreendimentos.

Propostas:

1. Analisar e rever o papel das instituições públicas envolvidas na execução e na fiscalização de investimentos em infraestrutura, de forma a evitar conflitos de competência, sobreposição de funções e morosidade no decorrer dos processos.
2. Padronizar procedimentos e critérios de formação de preços nas licitações para dirimir conflitos de interpretação entre instituições públicas de execução, controle, fiscalização e licenciamento, principalmente em obras complexas.
3. Rever a responsabilização individual de servidores públicos, principalmente daqueles que atuam com idoneidade em atividades como editais de licitação e licenciamento ambiental, e reforçar o sistema de defesa dos atos administrativos realizados por eles, de forma a refutar movimentos com a função de ameaçar agentes públicos, o que resulta em administrações com pouca efetividade e postergação de decisões.
4. Intensificar ações que objetivem a integração entre gestores e áreas jurídicas no âmbito do Poder Executivo, desde a fase de formulação dos projetos, bem como entre as áreas jurídicas dos vários órgãos da administração pública, criando bases para padronização mais ampla de entendimentos e procedimentos.
5. Buscar a interlocução permanente entre os órgãos de controle interno e externo, para o conhecimento prévio das orientações e, caso exista divergência, o exercício do contraditório ainda em nível técnico.
6. Investir na melhoria da qualidade das bases referenciais de preços utilizados para a fiscalização de editais e de contratos de obras públicas.
7. Tornar obrigatória, antes da adoção de medidas extremas, como paralisação de obra, a avaliação dos impactos, prejuízos e consequências desta medida para a sociedade, como insucesso para decisão e responsabilização, no caso de erros nas indicações.
8. Delimitar prazos para manifestação de órgãos responsáveis por emitir pareceres, de forma a prover maior velocidade na aprovação dos investimentos públicos e mais transparência para a sociedade.
9. Explorar e tornar obrigatório o instrumento das audiências públicas, previstas em lei, nas quais é possível levar a defesa, as razões dos órgãos executores e da sociedade, além de evidenciar e divulgar os motivos para paralisação de obras.

Quantidade de ações judiciais contestando o PAC entre janeiro de 2007 e outubro de 2008

Fonte: Advocacia Geral da União (AGU)



Conflitos judiciais de diversas naturezas resultam em atraso na condução das obras.





Premissas:

Passados mais de 15 anos desde os primeiros passos rumo ao retorno da participação privada nos investimentos em infraestrutura, alguns marcos regulatórios tornaram-se obsoletos, passíveis de revisões, correções ou aperfeiçoamentos, imprescindíveis para garantir a atração do setor privado.

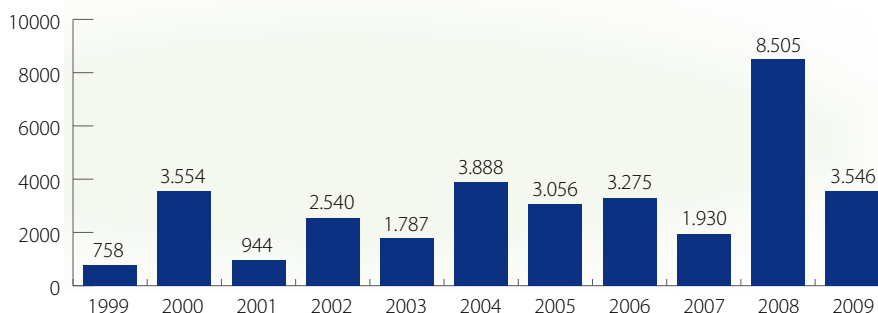
Objetivos:

Adaptar a regulação dos mercados de infraestrutura para fazer frente aos atuais desafios sociais e econômicos brasileiros, garantindo atratividade, estabilidade e segurança aos investidores públicos e privados e atendimento de qualidade ao cidadão.

Propostas:

1. Implementar ações para ampliar a expansão da infraestrutura por meio de novas concessões e parcerias público-privadas (PPP), aproveitando o potencial destes modelos em áreas como saneamento, portos, hidrovias e aeroportos, além das que ocorrem em setores já tradicionais, como petróleo e gás, telecomunicações, transmissão e geração de energia e também estradas e ferrovias.
2. Adaptar as regras contábeis para concessões de serviços públicos ao padrão internacional considerando as características das legislações brasileiras, de forma a evitar qualquer instabilidade ou desequilíbrio econômico-financeiro nos mercados de infraestrutura, bem como para fornecedores de bens e serviços.

Extensão de sistemas de transmissão leiloados anualmente (em km)



O modelo de concessão, a exemplo do que ocorre de forma bem-sucedida na área de transmissão de energia, tem potencial para ser expandido para outros setores.

Fonte:
ANEEL (Agência Nacional de Energia Elétrica)

3. Criar indicadores para medir a qualidade de todos os serviços regulados, auferíveis de forma permanente e periódica, com transparência e ampla divulgação, de forma, inclusive, a aprimorar a expansão do modelo de concessões na infraestrutura e permitir o aperfeiçoamento constante das políticas públicas.
4. Definir regras sobre reversão de ativos e sobre renovação ou licitação de outorgas vencidas ou com prazo próximo do vencimento, problema que já afeta mercados como energia elétrica, saneamento básico e portos, mas que afetará todos os setores de infraestrutura.



Premissas:

Há uma elevada quantidade de ações e execuções na Justiça contestando decisões das agências reguladoras, que funcionam como árbitro na conciliação dos interesses de governos, empresas e consumidores nos mercados regulados. O excesso de contestação judicial mostra que a conciliação não está sendo bem-sucedida e que a solução dos conflitos regulatórios e de direito econômico está sendo transferida para o arbítrio da Justiça, causando insegurança jurídica nos negócios.

Objetivos:

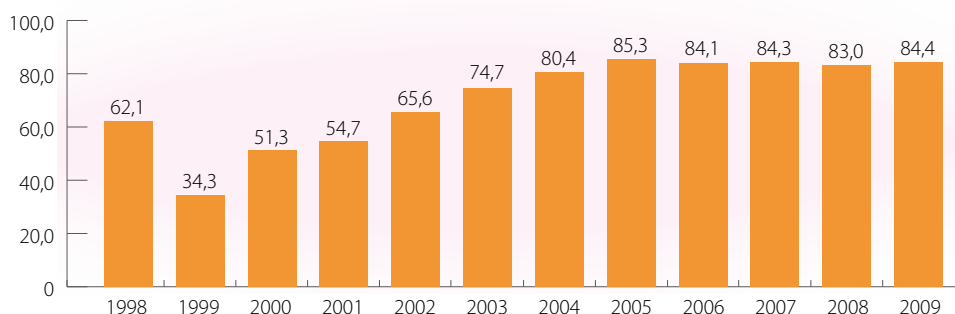
Garantir a autonomia financeira, a independência política e o funcionamento eficaz das agências reguladoras, como órgãos de Estado, princípios importantes para o equilíbrio entre direitos e deveres dos concessionários, do poder concedente e dos usuários dos serviços.

Propostas:

1. Votar o projeto de lei que padroniza e esclarece as competências e funções das agências reguladoras, em tramitação no Congresso Nacional desde abril de 2004. Os ministérios devem ser responsáveis pelas políticas setoriais, diretrizes, planejamento e plano de outorgas (o que e quando licitar), enquanto as agências ficariam encarregadas da operacionalização do processo de licitação, celebração de contratos de concessão e fiscalização do setor.
2. Estudar iniciativas para fazer frente ao crescimento de ações e execuções judiciais sobre questões regulatórias e de direito econômico, como maior especialização do Poder Judiciário e criação de varas especiais, bem como instâncias superiores para conciliação e arbitragem, entre agências e partes envolvidas no conflito.
3. Garantir estabilidade nos repasses de recursos orçamentários previstos em lei para as agências reguladoras, de forma que elas tenham autonomia financeira para capacitar recursos humanos, realizar pesquisas e inventários e fiscalizar contratos e operações dos mercados regulados.
4. Rever os níveis de contingenciamento no orçamento das agências reguladoras ou reduzir a carga de contribuições e taxas cobradas dos agentes atuantes nos mercados regulados nos quais haja arrecadação excessiva, contribuindo para a modicidade e para a desoneração tributária dos serviços e produtos.

Quanto do orçamento das agências reguladoras de infraestrutura tem sido contingenciado?

(em %)

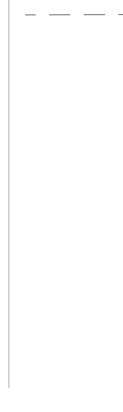


O orçamento autorizado para agências reguladoras que atuam em mercados de infraestrutura (Aneel, ANP, Anatel, ANA, ANTT, Antaq e Anac) tem sido contingenciado, indicando necessidade de revisão dos cortes ou do volume de arrecadação.

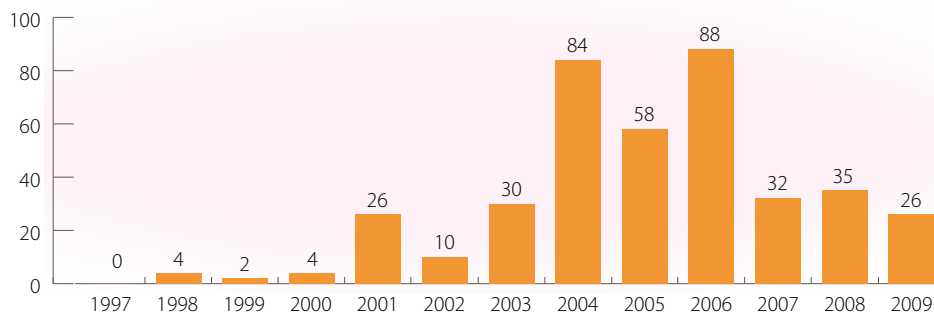
Fonte: Tesouro Nacional, elaboração ABDIB



5. Criar mecanismos para eliminar vacâncias na recomposição dos cargos de diretoria das agências reguladoras tão logo o mandato de um dirigente termine, para que a tomada de decisões não seja prejudicada nos mercados regulados.
6. Estabelecer critérios técnicos e auferíveis para a indicação de profissionais para as diretorias de agências reguladoras, de forma a garantir a qualificação necessária para a função.



Quantidade de dias que cada vaga de diretoria de agência reguladora ficou vazia, em média



A vacância nos cargos de diretoria das agências reguladoras prejudica votações de questões importantes para os mercados regulados (considera todas as vagas de diretoria existentes em sete agências reguladoras que atuam em mercados de infraestrutura criadas ao longo dos anos analisados - Aneel, ANP, Anatel, ANA, ANTT, Antaq e Anac).

Fonte: Diário Oficial da União (DOU), Agências e ABDIB





Premissas:

Agentes públicos e privados investiram R\$ 121,9 bilhões em infraestrutura em 2009, confirmando a trajetória de crescimento dos aportes no setor. Em 2003, foram investidos R\$ 58,2 bilhões. Até 2014, a perspectiva é que os investimentos atinjam R\$ 160,9 bilhões ao ano. Tamanho ritmo de atividade exigirá o fortalecimento do mercado de financiamento, incluindo a indústria de seguros.

Objetivos:

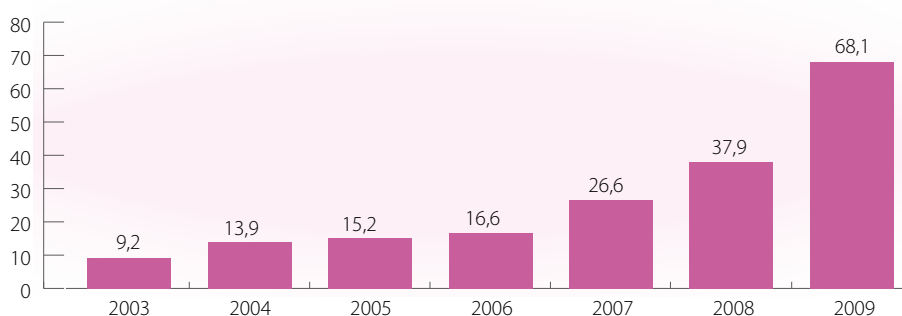
Criar condições de financiamento adequadas e suficientes para suportar os pesados investimentos em infraestrutura nos próximos anos, bem como diversificar as fontes de (funding) no mercado privado

Propostas:

1. Editar medidas para estimular o desenvolvimento do mercado de capitais, importante fonte de capitalização das empresas investidoras.
2. Incentivar, por medidas de desoneração tributária, a expansão dos fundos de investimento em participação (FIP) voltados para infraestrutura.
3. Incentivar a criação de um mercado secundário de debêntures.
4. Estudar medidas para fortalecer a indústria de seguros no Brasil, principalmente os seguros garantia e de performance.
5. Fortalecer a estrutura e o orçamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da Caixa Econômica Federal (CEF), principais fontes de financiamento para os setores de infraestrutura e indústrias de base, enquanto alternativas no mercado privado são desenvolvidas.
6. Criar condições para a expansão da modalidade de "project finance" no financiamento dos empreendimentos de infraestrutura.

Recursos desembolsados pelo BNDES para setores de infraestrutura ao longo dos últimos anos

(em R\$ bilhões)



Do total de recursos desembolsados pelo BNDES em 2009, 50% foram destinados para infraestrutura, contra 27,5% em 2003, mostrando que é importante ampliar as alternativas de crédito de longo prazo para o setor.

Fonte: BNDES, elaboração ABDIB



Premissas:

A obtenção e a renovação de licenças ambientais dependem de várias instituições, muitas vezes com posturas conflitantes. Lacunas na legislação ambiental, por outro lado, permitem judicialização e instabilidade. O processo de licenciamento, infelizmente, muitas vezes, dificulta ou posterga obras de infraestrutura no Brasil.

Objetivos:

Conferir mais agilidade, eficácia e transparência ao processo de licenciamento ambiental, de forma a garantir tanto investimentos com sustentabilidade ambiental quanto previsibilidade aos custos e prazos.

Propostas:

1. Criar regras que permitam articulação maior entre instituições públicas envolvidas no licenciamento ambiental, como Iphan (patrimônio cultural), Funai (proteção ao índio), Inbra (reforma agrária) e Fundação Palmares (quilombolas), incluindo esferas estadual e municipal, bem como padronizar procedimentos e critérios exigidos por elas, visando minimizar conflitos e judicialização.
2. Aprovar o projeto de lei que visa regulamentar o Artigo 23 da Constituição Federal, que determina como exercer harmonicamente as competências da União, Estados e municípios na gestão do meio ambiente, de forma a eliminar incertezas e atrasos.
3. Informatizar procedimentos inerentes a todas as etapas do processo de licenciamento ambiental, com prazos para os agentes públicos e privados cumprirem atividades e responsabilidades, disponibilizando acesso aos agentes envolvidos.

Tempo que demora para cumprir etapas do licenciamento ambiental para hidrelétricas

(em dias)



Enquanto uma instrução normativa do Ibama determina que o órgão ambiental federal envie em 30 dias o termo de referência ao empreendedor, para iniciar o processo de licenciamento, na prática, esta etapa consome 394 dias, segundo estudo do Banco Mundial divulgado em março de 2008, após analisar empreendimentos hidrelétricos.

Fonte: Banco Mundial

4. Estabelecer prazos para que as diversas fases do licenciamento ambiental sejam cumpridas, com as devidas consequências em caso de descumprimento, com divulgação em um sistema on-line da evolução destes prazos e dos responsáveis públicos e privados pelas decisões e ações.
5. Padronizar, nos termos de referência, critérios e informações exigidos por projetos de uma mesma área, em todos os setores de infraestrutura.
6. Definir as tipologias para atuação dos entes federativos no licenciamento ambiental, assegurando participação paritária de empreendedores, autoridades e sociedade organizada.
7. Estabelecer métodos de licenciamento ambiental simplificado para empreendimentos que visam proteger o ambiente (como saneamento básico, energia limpa, hidrovias) e para projetos de mecanismo de desenvolvimento limpo (MDL).
8. Realizar e apoiar ações de pesquisa, educação e treinamento para melhorar tanto a qualificação de agentes públicos e privados envolvidos com competências ambientais quanto a qualidade dos estudos e análises ambientais dentro do processo de licenciamento.
9. Revogar Portaria Conjunta MMA/IBAMA Nº 259, de 7 de agosto de 2009, que permite às entidades de trabalhadores opinarem no processo de licenciamento ambiental de um empreendimento, devido à ausência de condições técnicas para tais instituições analisarem assuntos nesta área.
10. Revogar o Artigo 67 da Lei 9.605/98, que prevê processo criminal generalizado contra gestores públicos responsáveis por decisões no processo de licenciamento a partir da interpretação do Ministério Público, o que causa morosidade, postergação e insegurança na tomada de decisão.
11. Criar câmaras de conciliação especializadas em gestão socioambiental para que os diversos gestores públicos e privados envolvidos possam recorrer em casos de conflitos, evitando a judicialização dos processos de licenciamento.
12. Criar linha de financiamento com condições especiais para projetos que reduzam as emissões de gases de efeito estufa, como, por exemplo, fontes de energia renovável (PCH, solar, eólica, biocombustível, etanol, biomassa), mecanismos de desenvolvimento limpo (MDL) e eficiência energética.



Premissas:

O processo de licitação pública, pelo qual a administração pública compra, seguindo diversos critérios, bens e serviços, é considerado moroso, ineficiente e insuficiente para garantir segurança para a contratação por parte do administrador público. Para a infraestrutura, o processo de licitação é considerado ainda inadequado.

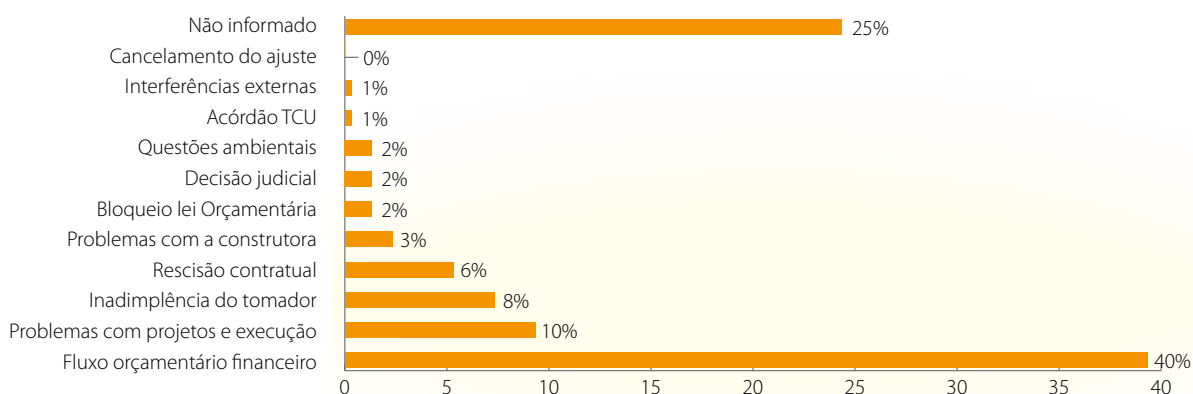
Objetivos:

Aperfeiçoar a legislação que rege os processos de licitação pública para que haja, de fato, eficiência, segurança e qualidade na contratação e, ao mesmo tempo, redução da burocracia e cumprimento de prazos e preços acertados.

Propostas:

1. Intensificar o uso do seguro garantia, pelo qual é transferida da administração pública para a indústria de seguros a responsabilidade de analisar o perfil financeiro e técnico das empresas participantes da concorrência, além de garantir juridicamente a entrega do bem ou serviço contratado e diminuir o risco de haver obras inacabadas ou abandonadas.
2. Adotar o projeto executivo de engenharia para licitar obras de vulto, substituindo a simples existência de um projeto precário como requisito para iniciar a licitação, já que o projeto executivo oferece mais detalhes com relação ao dimensionamento de materiais e desafios técnicos envolvidos na contratação.
3. Exigir critérios de qualificação técnica, operacional e financeira compatíveis com o objetivo em contratação de forma explícita no edital.
4. Exigir garantias adequadas à conclusão do objeto no preço, qualidade e prazo.
5. Garantir fluxo de recursos e pagamentos dentro do cronograma físico e financeiro estabelecido.
6. Introduzir cláusula contratual "step-in-rights" para permitir que a seguradora contrate uma empresa para finalizar os serviços em caso de obras interrompidas ou inacabadas, arcando com eventual diferença de preços entre as empresas inadimplentes e substitutas.

Principais causas que resultam em obras inacabadas, entre 400 casos analisados pelo TCU



A interrupção do fluxo de recursos do orçamento público é o principal fator que resulta em obras inacabadas no Brasil, segundo estudo realizado em 2006.

Fonte: Tribunal de Contas da União (TCU)



Premissas:

Apesar de avanços ocorridos nos últimos anos, há deficiências estruturais na matriz de transporte de cargas e passageiros no Brasil. As condições das estradas melhoraram, mas ainda estão aquém do necessário. Entre 1997 e 2009, a parcela de rodovias em estado bom ou ótimo aumentou de 7,9% para 31%. A malha ferroviária, que somava 38.000 quilômetros de extensão na década de 50, atinge 29.000 quilômetros atualmente. No sistema hidroviário, com 42.000 quilômetros, dos quais 27.000 quilômetros são navegáveis, apenas 15.000 estão em operação comercial. As cidades não contam com sistemas de transporte sobre trilhos em extensão condizente com a demanda, causando congestionamentos e perda de eficiência nos centros urbanos.

Objetivos:

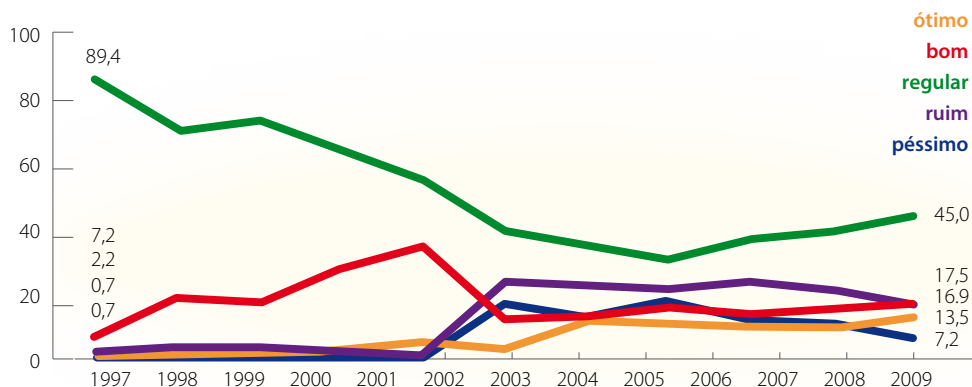
Estabelecer planejamento e políticas públicas adequadas para expandir os corredores de transporte, aumentar a integração entre os modais, melhorar a eficiência na movimentação de cargas e passageiros e disseminar sistemas de transporte de passageiros sob trilhos nas cidades e entre regiões brasileiras.

Propostas:

1. Investir recursos públicos em planos de manutenção, restauração, reconstrução e conservação de rodovias, de forma continuada, por meio de contratos de serviços com vigência de cinco anos.
2. Intensificar um programa de concessões que abranja diversas rodovias brasileiras, inclusive com a possibilidade de organizar trechos rodoviários em lotes com estradas com alta e baixa movimentação de veículos.
3. Investir e manter um programa de pesagem nas rodovias brasileiras que funcione eficientemente durante 24 horas, com balanças e equipes em quantidade suficientes, visando à conservação da malha.
4. Evitar quebra de contratos e insegurança jurídica no processo de revisão das concessões ferroviárias, cujo objetivo é melhorar a eficiência e a utilização da malha atualmente existente.
5. Garantir orçamento plurianual perene para o investimento público no setor ferroviário em ações que visem à remoção de pontos críticos de estrangulamento da malha ferroviária, como passagens de nível, cruzamentos, desvios, contornos em regiões densamente povoadas e invasões de faixa de domínio.
6. Retomar investimentos na expansão da malha ferroviária com foco prioritário nas zonas de expansão da fronteira agrícola (regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste).
7. Promover as ações necessárias para a implementação de trens de alta velocidade (TAV) entre regiões de alta concentração populacional.
8. Criar um plano nacional para construir projetos de mobilidade nos centros urbanos brasileiros, provendo recursos orçamentários, linhas de crédito e apoio técnico para Estados e municípios ampliarem investimentos em trens, metrô e tecnologias similares para o transporte de passageiros, como veículo leve sobre trilhos (VLT) e monorilhos.
9. Melhorar a participação dos modais ferroviário e hidroviário na matriz de transporte, contribuindo e para a redução do custo-Brasil.
10. Acelerar os estudos do Plano Hidroviário Estratégico, sob responsabilidade do Ministério dos Transportes com o apoio do Banco Mundial.

Estado geral de conservação das estradas

(em%)



Com mais investimentos, as condições das estradas melhoraram, como mostra pesquisa da CNT, mas ainda há extensão significativa em condições inadequadas.

Fonte: Confederação Nacional dos Transportes (CNT), elaboração ABDIB



Premissas:

Desde 2003, o transporte aéreo de passageiros registra crescimento médio anual de 10%. Previsões do estudo McKynsey contratado pelo BNDES apontam para os próximos 20 anos um crescimento anual de 5,1%, alcançando em 2030 uma demanda 2,4 vezes superior à atual. No primeiro semestre de 2010, o aumento do movimento de passageiros, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), foi de 23,5% em relação ao mesmo período de 2009, indicando que as projeções podem ser superadas. Por tudo isso, muitos aeroportos operam acima da capacidade em pistas, pátios e terminais, com estrangulamento nos serviços de controle aéreo, segurança e locomoção, ocasionando atrasos, desconfortos, filas longas e aumento de custos. A tendência é de o quadro atual agravar-se rapidamente. O setor de cargas também convive com gargalos, prejudicando prazos e competitividade no transporte.

Objetivos:

Aumentar a capacidade e melhorar as condições de segurança e conforto dos aeroportos brasileiros, bem como reverter a gestão insuficiente no planejamento e na execução de investimentos para a expansão da oferta de serviços aeroportuários.

Propostas:

1. Estabelecer uma coordenação centralizada de todas as instituições públicas que operam no aeroporto, atualmente sob gerência de ministérios distintos, para interferir nos gargalos causados por estas instituições.
2. Adotar modelo de concessão no sistema aeroportuário, como já ocorre em outros setores de infraestrutura, utilizando as melhores práticas internacionais, com participação de concessionários privados, de forma que a operação e a administração dos aeroportos sejam regidas por contratos com metas de investimento, obrigações e penalidades, com fiscalização técnica e independente realizada por agência reguladora.
3. Instalar um comitê de coordenação que permita alinhar ações do Governo Federal, Estados, municípios e concessionárias para atualizar a infraestrutura complementar, como acessos e transporte público.
4. Estabelecer um conjunto de indicadores para medir a eficiência dos operadores e a qualidade dos serviços aeroportuários, essencial para determinar a necessidade de investimentos.
5. Estabelecer um plano factível de investimentos, adequados ao contínuo crescimento da demanda, acompanhado de cronogramas e fontes de recursos, com o objetivo de mitigar a falta de capacidade física e operacional de diversos aeroportos brasileiros.

Parcela executada anualmente do orçamento aprovado para investimentos em aeroportos

(em %)



Melhorias na gestão dos projetos podem resultar em índices mais elevados de execução do orçamento de investimentos em aeroportos.

Fonte: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão



Premissas:

Em 2005, foram movimentados 649 milhões de toneladas de cargas, contra 768 milhões de toneladas em 2008 e 733 milhões de toneladas em 2009. Após a retomada do crescimento, a movimentação de cargas no Brasil começa a crescer vertiginosamente, mesmo que a demanda externa ainda esteja reprimida. No entanto, após mudanças regulatórias polêmicas, há atrasos significativos na apresentação de medidas prometidas para expandir e melhorar o sistema portuário. Ações que visam à desburocratização e ao tempo de espera para navios atracarem e para desembarço de cargas continuam no papel.

Objetivos:

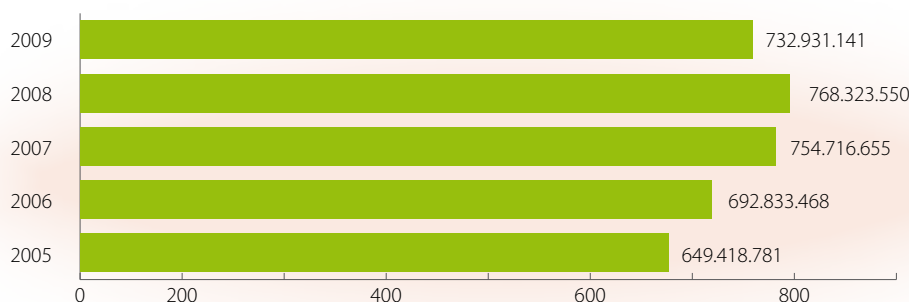
Dotar o sistema portuário brasileiro de infraestrutura, equipamentos de movimentação e mão de obra que sejam compatíveis com as necessidades brasileiras de comércio exterior, bem como adotar medidas que resultem em modernização e em redução de custos na operação portuária, expansão da capacidade e melhoria dos acessos.

Propostas:

1. Definir o plano de outorgas indicando locais disponíveis para novos terminais portuários, bem como as regras de licitação, ambos atrasados.
2. Remover medidas infralegais instituídas por decreto ou portarias que contrariam as leis vigentes e inibem investimentos privados em novos terminais portuários, necessários para atender à demanda crescente de movimentação de cargas.
3. Estabelecer medidas para elevar a padrões internacionais os indicadores que medem o tempo de movimentação e de desembarço de bens e mercadorias nos portos brasileiros, com investimento em método, organização e automação.
4. Rever as regras de contratação de mão de obra portuária para dar condições aos terminais brasileiros de melhorar a competitividade e a produtividade, em comparação a índices internacionais.
5. Manter programas de dragagem com entrega de resultado com prazos de cinco em cinco anos.
6. Resolver as pendências relativas a questões ambientais, com participação dos ministérios responsáveis.

Movimentação de cargas nos portos brasileiros

(em toneladas)



Apesar de a crise financeira internacional ter causado redução da movimentação de cargas nos portos em 2009, a tendência é de crescimento no curto prazo, tornando necessários novos investimentos.

Fonte: Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ)



Premissas:

O Brasil demorou 20 anos para elaborar um marco regulatório para o saneamento básico com novos conceitos: prestação de serviços amparada por contrato de concessão ou de programa, planos com metas e fontes de recursos para a universalização dos serviços e regras de reajuste tarifário, entre outros. Pouco mais de três anos depois da promulgação da nova lei, pouco foi feito em diversos estados e municípios para adequar as leis locais às diretrizes do marco regulatório e o governo federal editou decreto postergando para 2014 o prazo para o cumprimento das tarefas essenciais visando à universalização. Metade da população ainda não tem acesso adequado ao serviço de coleta de esgoto e o tratamento de dejetos está presente em poucas cidades de forma satisfatória.

Objetivos:

Garantir ações que, de fato, promovam o investimento público e privado para buscar a universalização do acesso aos serviços de saneamento básico em 20 anos, pois os recursos públicos aplicados entre 2002 e 2010 correspondem, no máximo, à metade dos valores necessários para a universalização, postergando, no ritmo atual, o pleno acesso aos serviços de 20 para 50 anos.

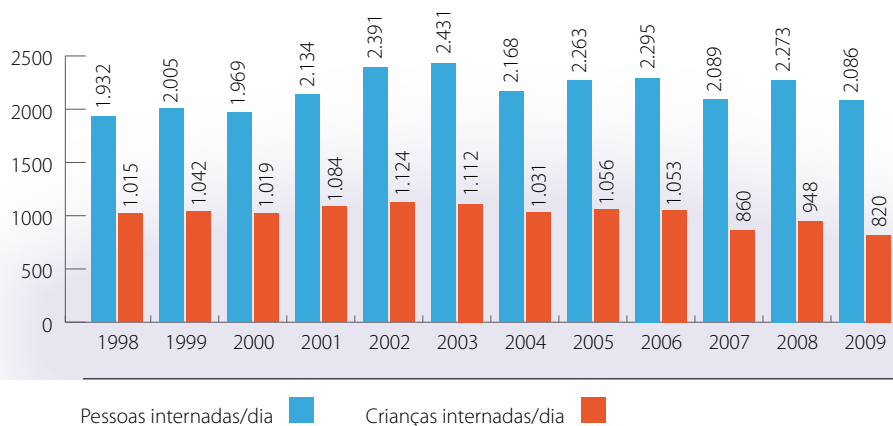
Propostas:

1. Apoiar, inclusive com recursos técnicos e orçamentários, os titulares dos serviços de água e esgoto na criação de plano locais de saneamento, que estabelecem metas, soluções e fontes de recurso para a universalização dos serviços de saneamento básico.
2. Apoiar a criação e a consolidação de agências reguladoras municipais, regionais ou estaduais para regular e fiscalizar a operação dos serviços de água e esgoto, com autonomia decisória e financeira. Alguns Estados já se adequaram, outros ainda não.
3. Incentivar a recuperação financeira das empresas estaduais de saneamento básico ainda em situação deficitária, melhorando a capacidade de elas obterem empréstimos do FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço). Atualmente, das 27 concessionárias públicas, responsáveis pelo atendimento para cerca de 70% da população, apenas um conjunto entre 7 e 10 empresas estaduais conseguem ter condições para contratar novos financiamentos.
4. Incentivar, por meio da educação e da comunicação, junto ao poder concedente, o conhecimento de todos os modelos possíveis com uso do capital privado. Instrumentos como manifestação de interesse e contratos de programa devem ser mais bem analisados e divulgados.
5. Reduzir, suspender ou eliminar a tributação incidente sobre serviços e sobre a cadeia produtiva de saneamento básico, cuja carga tributária supera atualmente R\$ 2 bilhões por ano somente com a cobrança de PIS e Cofins sobre os serviços, por se tratar de área predominante social, com reflexos na saúde pública.
6. Adotar medidas para reduzir os custos financeiros e tributários para projetos de recuperação energética de resíduos sólidos.
7. Regulamentar a lei que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Brasil: até 2006, sempre houve mais de 1.000 casos diários de crianças internadas por doenças sanitárias

A redução de tributos incidentes sobre a cadeia produtiva do saneamento pode significar mais uma importante fonte de recursos para aumentar investimentos e, conseqüentemente, impactos positivos na saúde pública.

Fonte: Sistema Único de Saúde (SUS), elaboração ABDIB





Premissas:

O País adquiriu relativa segurança energética, intensificando ações de planejamento e ampliação anual da capacidade instalada de geração de energia elétrica. A modicidade tarifária, no entanto, pode ser prejudicada devido a dificuldades para viabilizar empreendimentos hidrelétricos (questões ambientais) e pela alta carga tributária incidente sobre a eletricidade.

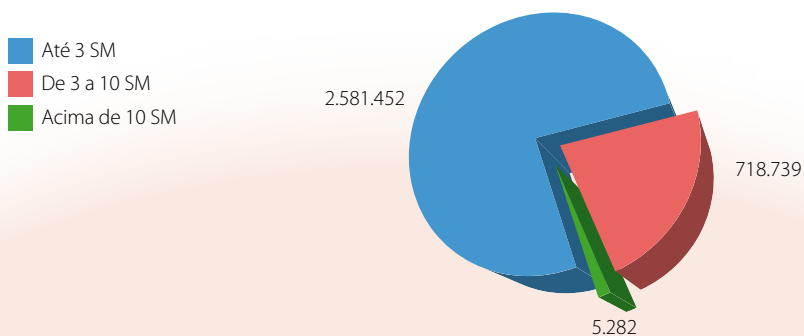
Objetivos:

Garantir segurança no abastecimento energético por meio de um planejamento constante, no curto, médio e longo prazo, com modicidade tarifária e menores riscos aos investidores, aproveitando a plenitude do potencial de geração de energia brasileiro por diversas fontes.

Propostas:

1. Manter a expansão da matriz energética sob bases renováveis, aproveitando, com sustentabilidade ambiental, o potencial hidrelétrico ainda existente no Brasil.
2. Instituir programação de leilões para energias alternativas (pequenas centrais hidrelétricas, eólica, biomassa e solar) para garantir inserção gradual à matriz sem onerar excessivamente o custo da eletricidade.
3. Aproveitar, no planejamento, de forma complementar, o potencial energético existente em outras fontes, como gás natural, carvão e nuclear.
4. Reduzir a carga tributária incidente sobre a energia elétrica, que atualmente corresponde a aproximadamente 50% do preço da eletricidade paga pelo consumidor.
5. Alocar recursos necessários para realizar estudos de inventário e viabilidade ambiental para novos aproveitamentos hidrelétricos.

Brasileiros sem acesso a energia elétrica em 2008, por faixa de renda mensal do domicílio



A redução da carga tributária é importante para diminuir os custos da energia, sobretudo para as pessoas de baixa renda, que correspondem a 88% dos brasileiros na fila de espera por acesso ao serviço.

Fonte: IBGE, elaboração ABDIB



Premissas:

Depois de dez anos com leilões anuais de concessão de blocos para exploração e produção de óleo e gás, as rodadas foram interrompidas em 2009 em virtude do debate em torno das alterações regulatórias para explorar as gigantescas reservas localizadas abaixo da camada de sal. A manutenção dos leilões é essencial para estabelecer uma perspectiva de crescimento dos investimentos em prospecção, das reservas e da produção. Desde o momento da concessão até a operação comercial, há um prazo entre sete e nove anos para empreendimentos de petróleo e de nove a doze anos no setor de gás natural.

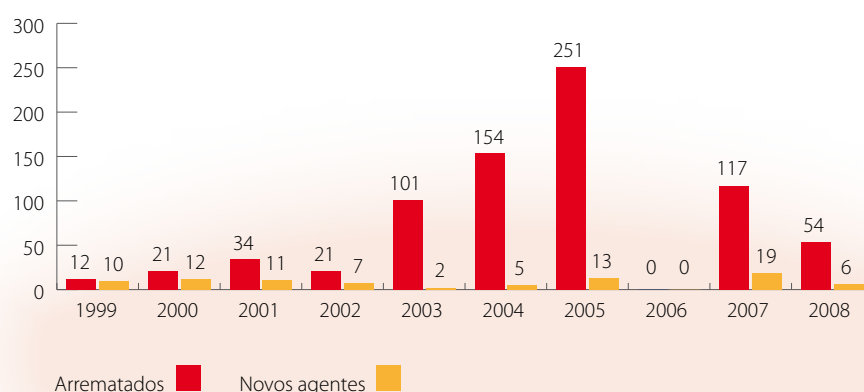
Objetivos:

Aperfeiçoar o ambiente regulatório visando atrair investimentos na expansão da infraestrutura e da produção dos insumos e estabelecer medidas de política industrial para criar uma indústria fornecedora de bens e serviços forte para os mercados de óleo e gás no Brasil, com capacidade, tecnologia e eficiência para atender aos mercados interno e externo.

Propostas:

1. Votar os projetos de lei que visam estabelecer o novo marco regulatório para o desenvolvimento das reservas de óleo e gás no pré-sal.
2. Criar um plano de desenvolvimento da indústria fornecedora de bens e serviços para o setor de petróleo e gás natural, com medidas que visem reduzir custo de capital e tributário, de forma que uma parte crescente das encomendas da Petrobras e das concessionárias privadas seja adquirida de empresas brasileiras.
3. Publicar decreto com a regulamentação do marco regulatório do setor de gás natural, aprovado em março de 2009, que cria condições para o desenvolvimento da infraestrutura de estocagem e transporte do insumo, ainda inoperante.
4. Retomar os leilões de concessão de blocos para prospecção de óleo e gás acima da camada pré-sal, interrompidos em 2009.
5. Incrementar o treinamento de mão de obra em diversos níveis profissionais e de fornecedores.

Leilões de petróleo e gás: blocos arrematados e novos agentes que passaram a operar no Brasil



É fundamental retomar os leilões de concessão para a exploração de reservas de óleo e gás, propiciando aumento da produção, entrada de novos investidores no País e ampliação das reservas disponíveis (em 2006, o leilão foi suspenso por ordem judicial).

Fonte: Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP), elaboração ABDIB



Premissas:

No setor de telecomunicações, um dos mais competitivos da infraestrutura, empresas privadas já investiram, após 1998, algo em torno de R\$ 240 bilhões na ampliação das redes de telefonia móvel e fixa e de banda larga e TV a cabo, graças a regras regulatórias claras e atualizadas periodicamente para direcionar os esforços para as carências brasileiras, não obstante o surgimento posterior de lacunas regulatórias e desafios institucionais e físicos. A carga tributária, envolvendo impostos, taxas e contribuições, é elevada, o que, em um país de renda relativamente baixa como o Brasil, restringe o acesso aos serviços, essenciais atualmente para o progresso econômico e o bem-estar social.

Objetivos:

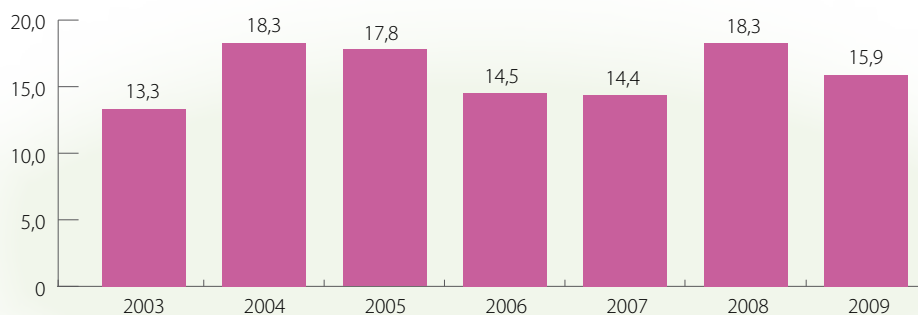
Garantir políticas públicas e regras regulatórias que aliem a capacidade investidora e as competências tecnológicas das concessionárias que atuam no mercado brasileiro às necessidades do País na universalização de todos os serviços de telecomunicações para todas as regiões e faixas de renda.

Propostas:

1. Atualizar regras regulatórias e políticas públicas visando capturar o potencial da iniciativa privada.

Investimentos na ampliação e modernização de redes de telefonia fixa e móvel

(em R\$ bilhões)



Desde as privatizações, em 1998, setor privado tem investido fortemente para atender a exigências regulatórias e necessidades dos consumidores.

Fonte: ABDIB

2. Reduzir a carga tributária incidente sobre os serviços públicos e privados de telecomunicações, que atualmente corresponde a aproximadamente 40% do preço pago pelo consumidor, favorecendo a modicidade tarifária e a inclusão digital, principalmente para a população com pouca renda.
3. Adotar mudanças regulatórias que permitam aplicar recursos dos fundos setoriais na busca da universalização do acesso à telefonia móvel e à banda larga em regiões ainda desassistidas no Brasil. O setor recolheu para os fundos setoriais um montante de R\$ 36,5 bilhões desde 2001, do qual somente R\$ 4,3 bilhões foram utilizados.



Diretoria da ABDIB 2009/2012

ABDIB Top Management

Diretoria *Board of Directors*

PRESIDENTE/ *PRESIDENT*
PAULO GODOY • ALUPAR

1º VICE-PRESIDENTE/ *1ST VICE-PRESIDENT*
ADILSON PRIMO • SIEMENS

VICE-PRESIDENTES/ *VICE-PRESIDENTS*

ALBERTO FERNANDES • ITAÚ BBA
ANTONIO CARLOS VALENTE DA SILVA • TELEFÔNICA
AUGUSTO MENDONÇA • GRUPO PEM SETAL
BRITALDO SOARES • AES ELETROPAULO
CRISTIANO KOK • ENGEVIX
DARIO DE QUEIROZ GALVÃO FILHO • GALVÃO ENGENHARIA
FLAVIO MARQUES LISBÔA CAMPOS • LEME ENGENHARIA
GESNER JOSÉ DE OLIVEIRA FILHO • SABESP
GILBERT LANDSBERG • SHELL
GILSON GALVÃO KRAUSE • PROMON
HENRIQUE ZUPPARDO • MEGATRANZ
JOÃO CARLOS DE LUCA • REPSOL YPF
JOÃO CARLOS RIBEIRO DE ALBUQUERQUE • AEI AMÉRICA DO SUL
JOSÉ ADELMARIO PINHEIRO FILHO • OAS
JOSÉ ANTONIO MUNIZ LOPES • ELETROBRAS
JOSÉ EDUARDO FRASCÁ POYARES JARDIM • INTECH
JOSÉ LUIZ ALQUÉRES • LIGHT
JOSÉ ROBERTO MENDES DA SILVA • BARDELLA
JOSÉ SÉRGIO GABRIELLI • PETROBRAS
JUAN QUIRÓS • SERPAL
LAURO CELIDÔNIO NETO • MATTOS FILHO ADVOGADOS
LUIZ AUGUSTO DOMENECH • COMGÁS
MARCELO BAHIA ODEBRECHT • ODEBRECHT
MARCOS CARDOSO COSTA • ALSTOM POWER
MARCOS DE QUEIROZ GALVÃO • QUEIROZ GALVÃO
MAURICIO BÄHR • SUEZ ENERGY BRASIL
NELSON SILVA • BG
NEWTON DE LIMA AZEVEDO • ODEBRECHT ENGENHARIA AMBIENTAL
OSVALDO SAN MARTIN • VOITH HYDRO
PATRICIA PRADAL • CHEVRON
RAFAEL SANTANA • GE
ROGER AGNELLI • VALE
ROGÉRIO NORA DE SÁ • ANDRADE GUTIERREZ
SALIM TAUFIC SCHAHIN • SCHAHIN
SERGIO GOMES • ABB
SERGIO PARADA • ANDRITZ HYDRO
VITOR HALLACK • CAMARGO CORREA
WILSON FERREIRA JUNIOR • CPFL

VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO/ *EXECUTIVE VICE-PRESIDENT*
RALPH LIMA TERRA

Conselho de Estratégia *Strategy Council*

A. ROBERTO MULLER • DEDINI
ALEXANDER BIALER • NUCLEON
ALEXANDRE PORTO GADELHA • NUCLEP
ANTONIO E. F. MULLER • AEM ENGENHARIA
ANTONIO JOSÉ MONTEIRO F. QUEIROZ • TRIUNFO
ANTONIO MANUEL BARRETO PITA DE ABREU • EDP – ENERGIAS DO BRASIL
ANTONIO MIGUEL MARQUES • CAMARGO CORREA
ARIOVALDO CARMIGNANI • ACPE
BENEDICTO BARBOSA DA SILVA JUNIOR • CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT
CARLOS ALBERTO ROSITO • SAINT-GOBAIN
CARLOS EDUARDO DE FREITAS BRÉSCIA • COMGAS
CARMEM CAMPOS PEREIRA • REDE
CÉSAR RAMÍREZ • CTEEP
EDGAR HORNY • VOITH
FERNANDO AUGUSTO QUINTELLA • VALE
FERNANDO C. MARQUES LISBÔA • CHUTNEY
FERNANDO XAVIER FERREIRA • TELEFÔNICA
GABRIEL JORGE FERREIRA
HENRI PHILIPPE REICHSTUL • G&R
HERMANN WEVER • SIEMENS
INGO PLOGER • ALIANÇA
JORGE NEMR • LEITE, TOSTO E BARROS ADVOGADOS
JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA FILHO • OHL
JOSÉ ROBERTO MEIRELLES • CCR
LUIZ CARLOS BORBA • TOSHIBA
LUIZ FERNANDO ROLLA • CEMIG
MANUEL RIBEIRO FILHO • OAS
MARTUS TAVARES • BRVIAS
MAURICIO FIALHO CANTARELLI • QUEIROZ GALVÃO
MAURILIO BIAGI FILHO • USINA MOEMA
MIGUEL COLASUONNO • ELETROBRAS
OTÁVIO CASSOU MAIA • PRICEWATERHOUSECOOPERS
OTÁVIO MARQUES AZEVEDO • ANDRADE GUTIERREZ
RAMON FONDEVILA • ALSTOM
RENATO DE SOUZA DUQUE • PETROBRAS
RICARDO BACKHEUSER JUNIOR • CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN
RODERICK BLACKHAM • EXTERRAN
ROGERIO TAVARES • CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
SALVADOR PERROTTI • EFACEC
VENILTON TADINI • FATOR
WAGNER GRANJA VICTER • CEDAE

Conselho Superior *Superior Council*

A.TEÓFILO DE ANDRADE ORTH • MECFIL
ALDO NARCISI • COSIPA / BRASTUBO
CARLOS RAMOS VILLARES
CLAUDIO BARDELLA • BARDELLA
MARCOS XAVIER DA SILVEIRA • TAROBA
ROBERTO CAIUBY VIDIGAL • CONFAB
WALDYR ANTONIO GIANNETTI • DEDINI



Agenda da Infraestrutura 2011/2014

**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA
INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIAS DE BASE**

Praça Monteiro Lobato, 36 - Cep: 05506-030
Butantã - São Paulo-SP

Tel.: **11 3094-1950**

Fax: **11 3094-1970**

e-mail: abdib@abdib.org.br

site: www.abdib.org.br